

13.25

3.75

2.50

JÍZDNÍ PRUH

0.25

Dálnice D3

Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko

www.dalnice-d3.cz



Stav k 10/2016

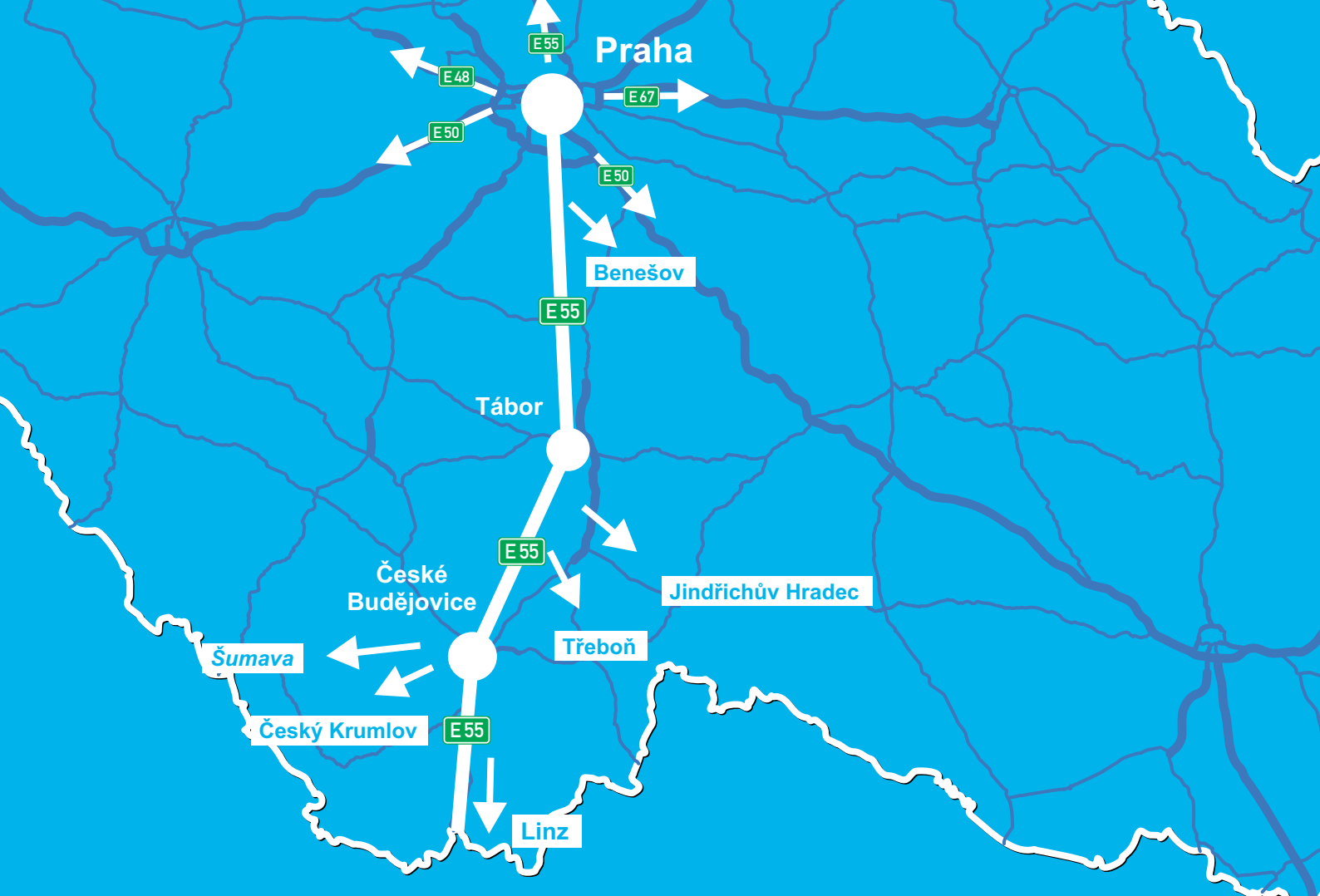
$p\%$ (min. 3%)

$p\%$



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR

E def,2 min 50 MPa



S10

Plánovaná **silnice S10**, označovaná též jako *Mühlviertler Schnellstraße*, naváže v Rakousku na českou dálnici D3. Z celkové délky 38 km byl v listopadu roku 2012 zprovozněn první, 22 km dlouhý úsek. Jedná se o tzv. jižní úsek mezi současným koncem dálnice A7 u Unterweikersdorfu a městem Freistadt. Součástí stavby této čtyřpruhové rychlostní silnice je i několik tunelů o celkové délce 9,3 km z nichž nejdelším je tunel Götschka délky 4,4 km. Zbývajících 16 km trasy rychlostní silnice S10, tvořící tzv. severní úsek, má být realizováno po dostavbě jižního úseku a v návaznosti na postup výstavby dálnice D3 na české straně. V celé své délce je rychlostní silnice S10 součástí mezinárodního tahu E55. V roce 2025 je na jižním úseku předpokládána intenzita dopravy v rozsahu 19 až 40 tisíc automobilů za 24 hodin.

E55

Evropská silnice 55 je 3305 km dlouhá komunikace vedoucí z švédského Helsingborgu do řecké Kalamaty. Začátek silnice se nachází v křižovatce se silnicí E4, poté pokračuje trajektem do Dánska, kde míjí města Helsingor, Kodaň a Gedser. Po překonání Baltského moře trajektem vstupuje u města Rostock na německé území a pokračuje směrem k Berlínu, který míjí po dálničním okruhu. Dále je trasa E55 vedena do Drážďan a dále do České republiky. V Česku jsou součástí E55 dálnice D8 a D3, trasa míjí Ústí nad Labem, Prahu a České Budějovice a u Dolního Dvořiště vstupuje na území Rakouska. Dalšími významnými městy na trase jsou v Rakousku Linz, Salzburg a Villach, v Itálii pak Udine, Benátky, Ravenna, Ancona, Pescara, Bari a Brindisi. Následuje trajekt do Řecka do města Igoumenitsa, u Patrasu vstupuje E55 na Peloponéský poloostrov, na jehož jižním konci ve městě Kalamata tato silnice končí.





OBSAH

0.75	Historie výstavby D3	5
	Dopravní význam	6
	Vývoj projektu PPP pro dálnici D3	7
	D3 Praha–Mezno (Středočeská část – západní varianta)	9
	D3 Praha–Václavice	10
	D3 Václavice–Mezno	12
	D3 Mezno–Dolní Dvořiště (Jihočeská část)	15
	D3 Mezno–Tábor	16
	D3 Tábor–Veselí nad Lužnicí	18
	D3 Veselí nad Lužnicí–Bošilec	20
	D3 Bošilec–Ševětín	22
	D3 Ševětín–Borek	24
	D3 Borek–Úsilné	26
	D3 Úsilné–Hodějovice	28
	D3 Hodějovice–Třebonín	30
	D3 Třebonín–Kaplice nádraží	32
	D3 Kaplice nádraží–Nažidla	34
	D3 Nažidla–Dolní Dvořiště	36
	Tiráž	38



Dálnice D3

Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko

- Úseky D3 v provozu
- Úseky D3 ve výstavbě (ke dni 1.6.2016)
- Úseky D3 v přípravě
- Mimoúrovňňová křižovatka
- Jiné dálnice v provozu
- Jiné dálnice v přípravě

Středočeská část

Jihočeská část

0301 Praha – Jílové u Prahy

0302 Jílové u Prahy – Hostěradice

0303 Hostěradice – Václavice

0304 Václavice – Voračice

0305/I Voračice – Nová Hospoda

0305/II Nová Hospoda – Mezno

0306 Mezno – Tábor

0307 Tábor – Soběslav

0308A,B Soběslav – Veselí n. Luž.

0308C Veselí n. Luž. – Bošilec

0309/I Bošilec – Ševětín

0309/II Ševětín – Borek

0309/III Borek – Úsilné

0310/I Úsilné – Hodějovice

0310/II Hodějovice – Třebonín

0311 Třebonín – Kaplice nádraží

0312/I Kaplice nádraží – Nažidla

0312/II Nažidla – st. hranice

Legenda

- dálnice
- silnice I. třídy (směrově dělené)
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo silnice I. třídy
- státní hranice
- města (obce s rozšířenou působností)

0 15 30 km





HISTORIE VÝSTAVBY D3

Dálnice D3 je připravována s přestávkami již mnoho let. Postupná akcentace a poté zase stagnace přípravných prací byla způsobena dostatkem resp. nedostatkem financí, ale také střídavou politickou podporou. V roce 1987 byly plány československé dálniční sítě doplněny také o dálnici D3 v trase Praha–České Budějovice–Rakousko. Po vzniku samostatné České republiky potvrdila v roce 1993 vláda ČR rozsah své dálniční sítě a odsouhlasila rozvoj její výstavby do roku 2005, a to včetně dálnice D3. Ta zůstala součástí strategických plánů až do února 1997, kdy vláda z úsporných důvodů vyřadila dálnici D3 ze svých plánů. V roce 1999 se ale opět dálnice D3 stala součástí koncepce výstavby dálniční sítě ČR, a to podle strategického materiálu Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010.

Od sedmdesátých let minulého století probíhaly různé studijní práce s cílem nalézt a stabilizovat přesnější trasu dálnice D3 do území obou dotčených krajů, tedy Středočeského i Jihočeského. Po roce 1989 se zvýšil tlak na ochranu životního prostředí a zároveň se rozhodovací procesy celorepublikového významu a dopadu otevřely veřejné diskusi. Trasování dálnic se tak stalo komplikovanější a procesy s tím související zdlouhavější. Přímé aspekty demokracie se v případě dálnice D3 výrazněji projeví ve Středočeském kraji.

V Jihočeském kraji se již v devadesátých letech a kompletně počátkem nového století podařilo stabilizovat trasu v územních plánech, navíc v roce 1991 se okolo Tábora zprovoznil krátký úsek obchvatu města již v poloze a v parametrech plnohodnotné dálnice. Krátce nato byl tábořský obchvat prodloužen směrem na sever ke Stoklasné Lhotě, následně doplněn na čtyřpruhové uspořádání. V roce 2007 došlo ke zprovoznění úseku Mezno–Chotoviny a navazujícího úseku Nová Hospoda–Mezno (jen v polovičním profilu) a byl tak zkompletován soubor staveb obchvatu Tábora, který dosahoval celkové délky přes 15 km. Jižně od Tábora je provozován od devadesátých let také poloviční profil budoucí dálnice v délce přibližně 27 km. V rámci kompletování dálnice o další jízdní pás však musejí být tyto úseky rekonstruovány a doplněny tak, aby splňovaly současné požadavky.

Ve Středočeském kraji komplikace s umístěním trasy přetrvávaly až téměř do současnosti. Již počátkem 90. let minulého století bylo provedeno krajinářské vyhodnocení, které sledovalo pro dálnici D3 celý prostor mezi Vltavou a stávající silnicí I/3. Nakonec byla vyhodnocena a následně sledována trasa „stabilizovaná“, která byla rovněž zanesena do připravované územní plánovací dokumentace. Na všechny dílčí úseky byly postupně v 90. letech zpracovány podrobnější vyhledávací studie i doku-

mentace pro územní rozhodnutí. Investor rovněž předložil na některé úseky oznámení záměru pro proces EIA. V roce 1995 bylo získáno souhlasné stanovisko pro úsek Voračice–Mezno.

Dlouhodobě probíhal v gesci Okresního úřadu Praha-západ a Benešov a poté KÚ Středočeského kraje proces pořizování územně plánovací dokumentace, během kterého se v roce 2001 na požadavek MŽP uvažovaly další varianty vedení dálnice, konkrétně varianty „Promika“ (sledující trasu současné silnice I/3) a „Zenkl-Vyhnálek“ (v oblasti Dolního Posázaví ve shodné stopě s variantou „stabilizovanou“, poté vedena blíže k silnici I/3). Obě tyto varianty byly předloženy do územních plánů na základě technických studií, které nebyly zpracovány v podrobnostech. Pouze navrhovaly možné vedení trasy, ale neřešily související infrastrukturu a další doprovodné stavby. Krajský úřad Středočeského kraje nechal v rámci svých kompetencí zpracovat podrobnou analýzu, která podrobně z několika různých celospolečenských hledisek zkoumala všechny varianty. Z tohoto posouzení vyšla jako celkově nejoptimálnější varianta „stabilizovaná“ (přejmenovaná na variantu „západní“).

I přes tyto závěry byl proces pořizování těchto středočeských územních plánů v letech 2004–2005 brzděn nesouhlasem ze strany MŽP, jejímž těžištěm bylo právě vedení trasy dálnice, a problematika tak dospěla po meziresortním sporu mezi MŽP a MMR až na jednání vlády. Ta svým usnesením z prosince 2005 potvrdila pro další sledování opět variantu „stabilizovanou“. Problematika výběru trasy byla završena koncem roku 2006 schválením obou předmětných územních plánů velkého územního celku (Pražský region a Benešovsko) zastupitelstvem Středočeského kraje.

V únoru 2012 Ministerstvo životního prostředí schválilo západní variantu středočeské části dálnice D3. Stavba je mezi schválenými záměry v informačním systému EIA, čímž úřad uznal, že je z hlediska dopadů na životní prostředí přijatelná.

Zastupitelé Středočeského kraje schválili dne 27. 7. 2015 ji schválili zastupitelé Středočeského kraje aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje jsou závazným dokumentem pro obce, které nemají koridor dálnice vymezen a musí ho zpracovat do svých územních plánů. ŘSD ČR také mohlo pokračovat v přípravě projektové dokumentace dálnice D3. V srpnu 2015 byly zahájeny potřebné geodetické práce a následně projektové práce na dokumentaci pro územní rozhodnutí. Tato dokumentace by měla být zpracována na přelomu roku 2016 až 2017.



DOPRAVNÍ VÝZNAM

Dálnice D3 propojí hlavní město Prahu a oblast středních i jižních Čech, napojí Tábořsko a Českokbudějovicko na republikovou dálniční síť. Na jižním konci naváže na hraničním přechodu Dolní Dvořiště také na síť kapacitních komunikací Rakouska. Zlepší se tím mobilita obyvatelstva jak České republiky, tak i v celoevropském kontextu, zvýší se bezpečnost provozu, sníží se negativní dopady provozu zejména na obyvatelstvo oblastí dotčených stávající průjezdnou dopravou, jako např. souměstí Sezimovo Ústí, Planá n.L. a Soběslav ale i další izolované obce jako Olbramovice, Mirošovice apod. Dalším přínosem dálnice D3 jistě bude zkrácení časové náročnosti cestování mezi Prahou a výše zmíněnými regionálními centry. Kvalitní a fungující dopravní infrastruktura, dominantně zde představována právě dálnicí D3, bude moci podpořit rozvoj regionů, kterými bude vedena.

Navržená trasa D3 (společně s celou dálnicí D8 a částí Pražského okruhu) je součástí hlavního mezinárodního silničního tahu s označením E55, který vede ze Skandinávie přes naše území až do Řecka. D3 je také součástí sítě TEN-T (Transevropská dopravní síť).

Hlavní význam spočívá v přenesení dopravních výkonů, v současnosti realizovaných na silnicích nižších tříd, především na silnici I/3 a částečně také na úseku dálnice D1, po které je tah v současnosti souběžně veden. Stávající dopravní stav, s ohledem na opakovaně naměřené intenzity provozu, je již v krátkodobém výhledu nutno považovat za nepřijatelný. V období dopravních špiček vykazuje stávající silnice I/3 kapacitní nedostatečnost, projevující se kolapsem dopravy, ztrátou plynulosti a kongescemi.

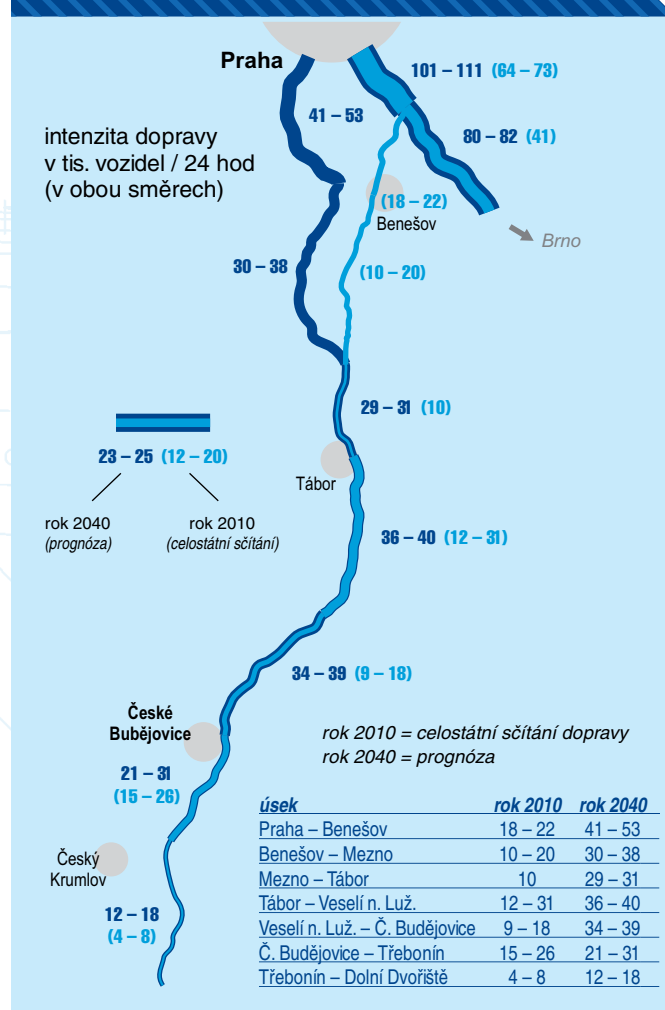
Směrově nerozdělená komunikace s úrovnovými křižovatkami, jak je dnes silnice I/3 a potažmo celý tah E55 realizován, rovněž v kombinaci s dosahovanými vysokými intenzitami provozu přináší zvýšené statistiky nehodovosti, často s fatálními následky na lidské zdraví a životy. Poměrně velkorysý návrhové prvky umožňují mnohde dosáhnout vysokou rychlost, která v kombinaci s riskantním předjížděním způsobila již řadu těžkých nehod.

Jelikož má dálnice obecně výrazně nižší relativní nehodovost (počet nehod vztážený na dopravní výkon) než klasická směrově

nedělená komunikace bez středního dělicího pásu, je na místě předpokládat přínos realizace dálnice právě pro bezpečnost silničního provozu v obecném slova smyslu. V širších souvislostech realizace dálnice D3 přispěje ke snížení nezaměstnanosti a přinese další zdroje do systému financování dopravní infrastruktury ČR prostřednictvím zvýšení délky úseků s výkonovým zpoplatněním (elektronické mýto).

Pro doplnění uvedme, že dálnice D3 je podle Politiky územního rozvoje ČR (2008) součástí Rozvojové osy OS6.

INTENZITA DOPRAVY





VÝVOJ PROJEKTU PPP PRO DÁLNICI D3

Historie projektu PPP D3 se začala psát 17. srpna 2005, kdy vláda ČR přijala své usnesení č. 1017 k předložení pilotních projektů Partnerství veřejného a soukromého sektoru – 2. vlna. Jako pilotní projekt v oblasti silniční infrastruktury byl vybrán úsek D3 Tábor–Bošilec, tedy stavby 0307 a 0308.

Ministerstvo dopravy začalo po ukončení výběrového řízení na poradenské konsorcium (vítěz ve složení Mott MacDonald, ING a Ashurst) pracovat spolu s ŘSD a SFDI na přípravě potřebných podkladů pro vypracování koncesního projektu – studie proveditelnosti dálnice v předmětném úseku formou PPP – na podzim roku 2006.

V průběhu přípravy projektu byly řádně auditovány dostupné dokumenty a bylo potvrzeno, že jeho proveditelnost formou PPP je možná a vhodná. Zpracovaný koncesní projekt však nebyl v podzimu 2007 postoupen k projednání vládě. Podmínky na finančních trzích byly v té době natolik příznivé, že realizace 30 km úseku se ukázala jako nedostatečně rozsáhlá. Primárně z tohoto důvodu se před koncem roku 2007 Ministerstvo dopravy rozhodlo přehodnotit rozsah projektu a rozšířit ho na výstavbu celého jihočeského úseku dálnice D3 až na státní hranice s Rakouskem. Změnou rozsahu projektu však hrozilo zpoždění i u úseků 0307 a 0308 Tábor–Bošilec. Z důvodů časového urychlení jejich výstavby bylo rozhodnuto, že výstavba těchto úseků bude zajištěna tradičním způsobem a koncesionář u těchto úseků převzme zodpovědnost za provoz a údržbu. Vzhledem k odlišným požadavkům na plnění předmětu smlouvy byla v této souvislosti ukončena spolupráce s původním poradenským konsorciem. Pro přípravu projektu v upraveném rozsahu byli jako poradci vybráni společnost Facility, ING a advokátní kancelář WEIL, GOTSHAL & MANGES s.r.o.

Upravený rozsah projektu potvrdila vláda svým usnesením č. 672 z 2. června 2008. Dne 20. října 2008 vláda schválila koncesní projekt. Zahájení zadávacího řízení však musela předcházet legislativní změna, která by umožnila přenést na koncesionáře též zodpovědnost za výkup a vyvlastnění pozemků. Jako značně komplikující prvek se jevil i rozdílný postup investorské přípravy na příslušných úsecích. Byl řešen odlišnými termíny zahájení prací na jednotlivých úsecích koncesionářem, jenž měl být vybrán. Před přijetím nezbytných legislativních úprav se však počátkem roku 2009 začaly naplno projevovat důsledky rozvíjející se hospo-

dářské a finanční krize, která vyústila mimo jiné ve značné zhoršení podmínek pro realizaci projektů PPP, především zajištění jejich financování.

Za podpory zkušených finančních poradců ze společnosti Price-waterhouseCoopers bylo po ustavení úřednické vlády premiéra Jana Fischera rozhodnuto o aktualizaci koncesního projektu. Výsledkem bylo doporučení k rozdělení jihočeského úseku projektu PPP do dvou fází, důraz na nutnost zapojení multilaterálních financujících institucí (EIB) do projektu a přenesení odpovědnosti za výkupy a vyvlastnění pozemků zpět na stát. V první fázi by tak koncesionářem byla realizována výstavba úseků 0308/C–0309/III. V druhé fázi by v závislosti na postupu investorské přípravy a v závislosti na situaci na finančních trzích mohlo být přistoupeno k realizaci jižních úseků 0310–0312. Koncesionář pro druhou fázi by však byl vybírán nezávisle na fázi první. Aktualizovaný koncesní projekt byl připraven k projednání vládě v srpnu 2009. Jeho realizovatelnost však byla podmíněna schválením novely zákona o vyvlastnění, která nebyla Poslaneckou sněmovnou v září 2009 přijata. V souvislosti se schválením zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury č. 416/2009 Sb. v prosinci 2009 mohl být koncesní projekt vládě opětovně předložen ke schválení. K jeho projednání však již vzhledem k omezenému mandátu a vůli úřednické vlády do dnešního dne nedošlo.

Na základě usnesení vlády České republiky ze dne 26. 6. 2012 o projektovém záměru PPP D3 v Jihočeském kraji vláda souhlasila se záměrem aktualizace koncesního projektu PPP Projekt D3/R3, schváleného usnesením vlády ze dne 20. října 2008 č. 1304, ve vztahu k pilotnímu úseku Bošilec–Borek, čímž bylo zajištěno zpracování Analýzy proveditelnosti a výhodnosti realizace projektu formou PPP.

Využití PPP projektu pro stavbu dálnice D3 v úseku mezi Borkem a Bošilecem bylo nakonec v dubnu 2014 ministerstvem dopravy nedoporučeno. Seznam kvalitně připravených a ekonomicky efektivních staveb, které by bylo možné předkládat jako projekty k proplacení Evropskou unií, je totiž značně omezený. Ministerstvo dopravy proto preferovalo zajištění stavby standardní veřejnou zakázkou u které je větší jistota získání peněz z EU. Ministerstvo zopakovalo, že vyčerpání všech nabízených prostředků v rámci Operačního programu doprava je pro něj prioritou.



D3 Praha – Mezno

(Středočeská část – západní varianta)

JÍZDNÍ PRUH



Dělicí čára
š=0.125m

Monolitický odvodňovací žlábk
beton C25/30–3b

Vodící proužek
š=0.25m



$p\%$ (min.3%)

E def,2 min 50 MPa

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

D3 Praha – Václavice

Délka: cca 25 km, kategorie: D 27,5/120, Středočeský kraj

Připravované stavby

Zájmová oblast pro „Západní“ koridor je stanovena v prostoru obcí Jesenice (napojení na Pražský okruh), Jílové, Netvořice, Neveklov, Kosova Hora, Heřmaničky a Mezno.

Stavba 0301 Praha – Jílové u Prahy (9200 m)

Trasa dálnice je navržena dle varianty Z2 z EIA. Pouze v úseku km 4,0-6,0 je trasa vychýlena východním směrem o max. cca 200m, aby se vyhnula atomovému bunkru v lokalitě Ovčín.

Vedení dálnice D3 začíná napojením na Pražský okruh prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky (v prostoru Jesenice). V dalším průběhu prochází jižním směrem k obci Libeň. V km 4,1 je navržena MÚK Psáry. Obec Libeň obchází v dalším pokračování po západním okraji, a to hloubeným tunelem (1500 m). Mezi obcemi Libeň a Zahořany trasa přechází přes údolí Zahořanského potoka a Sirotčí strouhy mostem (490 m). V dalším průběhu je trasa vedena v raženém tunelu Kamenná vrata (1610 m), který je vyústěn před MÚK Jílové v km 9,350. Návrhem tunelu se odstraňuje zásah do chatové oblasti Kamenná Vrata a eliminuje se dopad dálnice do této lokality včetně zásahu do krajinného rázu. Navrženou MÚK Jílové je na dálnici připojena stávající silnice II/104 a rovněž navrhovaný severní a jižní přívaděč Jílové u Prahy.

Stavba 0302 Jílové u Prahy – Hostěradice (4610 m)

V úseku stavby 0302 je trasa dálnice navržena dle varianty „Z2“ dle EIA. Pouze v úseku km 9,0–11,0 je trasa vychýlena východním směrem o max. cca 80 m, aby se oddálila od rekreační zástavby v lokalitě Petrov u Bohulib.

Od MÚK Jílové trasa sleduje a křížuje stávající silnici III/1044 Jílové – Luka pod Medníkem. Západně od obce Studené je trasa

vedena v raženém tunelu Luka (1260 m). Dále trasa míjí obec Luka p. M., a to po jejím východním okraji a směřuje jihovýchodním směrem k obci Hostěradice. Údolí řeky Sázavy přechází trasa mostním objektem (778 m), přičemž vlastní řeka Sázava je překlenuta mostním obloukem o rozpětí 250 m a výšce cca 100 m nad hladinou Sázavy. Při stavbě mostu nedojde k zásahu do rekreační zástavby podél řeky. Obec Hostěradice trasa D3 obchází po jejím západním okraji. U této obce je na přeložce silnice II/106 navržena v km 13,9 MÚK Hostěradice.

Stavba 0303 Hostěradice – Václavice (11 200 m)

V úseku stavby 0303 je trasa dálnice D3 navržena dle varianty „Z1“ dle EIA.

Od Hostěradic trasa prochází rozsáhlým lesním komplexem směrem na Netvořice. V tomto lesním úseku jsou navrženy tři tunely (285 m, 90 m a 350 m). Před obcí Netvořice v lokalitě Hůrka u Maskovic kříží dálnice v km 17,260 silnici II/105 mostním objektem (440 m). V dalším průběhu je trasa dálnice vedena severně od obce Netvořice až ke křížení se stávající silnicí III/1057, kterou křížuje mostem (710 m). Za tímto mostním objektem je v km 20,350 navržena MÚK Dunávice, kterou je na dálnici D3 připojen přívaděč Týnec n.S. Od MÚK Dunávice je trasa vedena jihovýchodně v prostoru mezi obcí Dunávice a Dunávicským rybníkem za kterým je v km 22,0-22,6 je navržena oboustranná odpočívka Dunávice. V prostoru mezi obcemi Chrástany a Václavice je navržena v km 24,8 MÚK Václavice, kterou je na dálnici D3 připojen přívaděč Benešov (tzv. Václavická spojka). Dále se trasa stáčí jižně obloukem o poloměru 1 350 m a v km 25,2 navazuje na stavbu 0304.



Stávající most přes Sázavu na silnici I/3



Prostor budoucí křižovatky D3 a Pražského okruhu



Most Zahořanský potok



MÚK Psáry



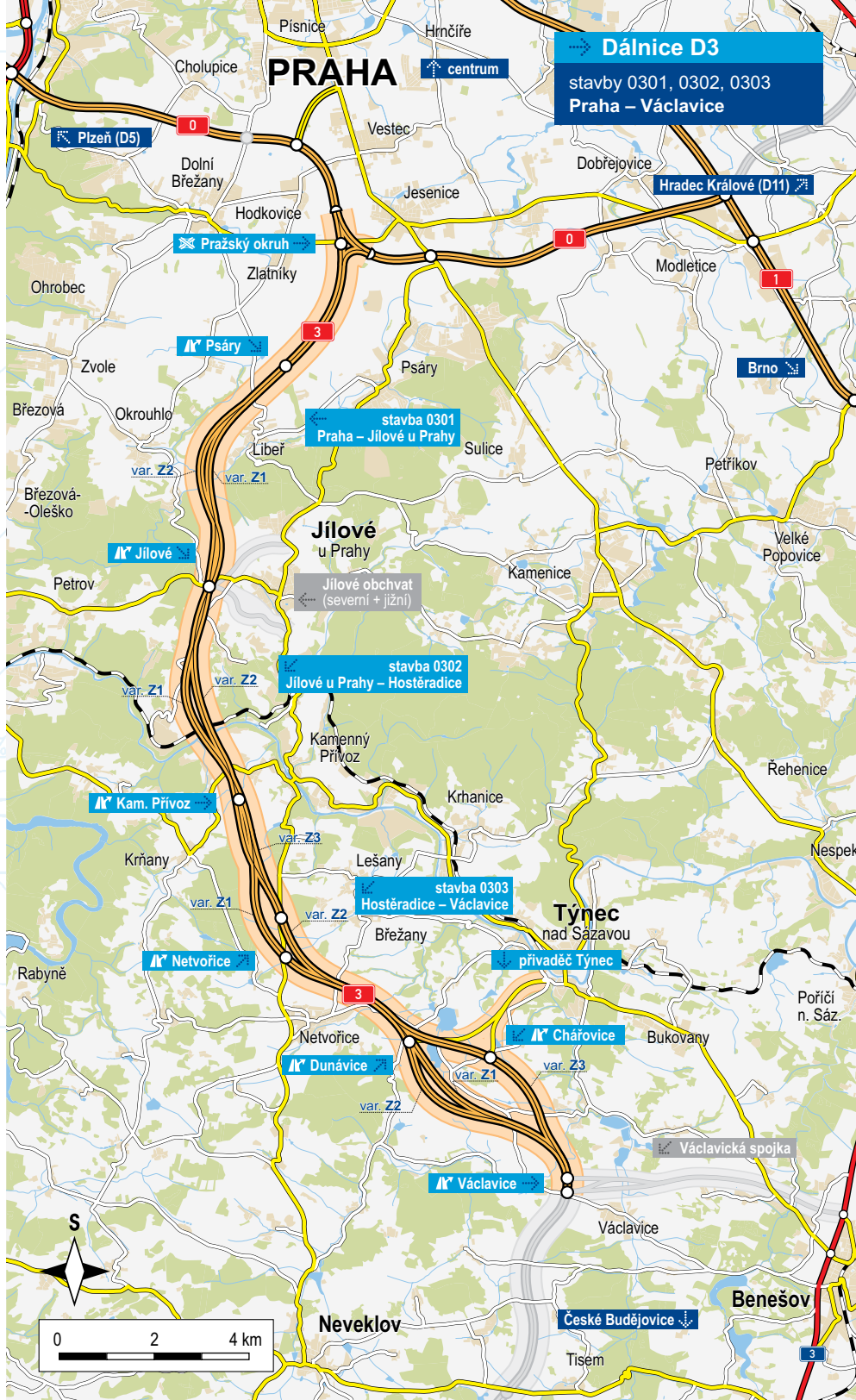
Napojení Václavické spojky



Most přes Sázavu (vizualizace)



Tunel Hůrka (vizualizace)



D3 Václavice – Mezno

Délka: cca 34,5 km, kategorie: D 27,5/120, Středočeský kraj

Připravované stavby

Stavba 0304 Václavice–Voračice (16 400 m)

Stavba D3 0304 je součástí II. etapy výstavby dálnice ve Středočeském kraji a je v pořadí čtvrtým úsekem ve směru od Prahy. Stavba 0304 je navržena v kategorii D 27,5/120 v délce 16,40 km.

Rozhraní staveb 0303 a 0304 se nachází bezprostředně za mimoúrovňovou křižovatkou Václavice. Přeložka silnice III/10614 (Chrášťany – Václavice) překlenuje dálnici nadjezdem. Trasa dálnice vede dále v pravotočivém oblouku do svahu zalesněného kopce Prostřední vrch a poté je vedena v tunelu délky cca 750 m, který je převážně v levotočivém oblouku. Za tunelem překlenuje dálnici dalším nadjezdem přeložka silnice III/11436 (Černíkovice–Vatěkov). Dálnice pokračuje pravotočivým obloukem mezi obcemi Neštětice a Příbyšice jižním směrem k silnici II/114. V km 27,8 je navržen dálniční most přes silnici III/11434 (Neštětice–Příbyšice) a v km cca 28,8 (mezi vrchy Homole a Šibinka) ekodukt délky 40 m. V km 30,0 je navržena deltovitá mimoúrovňová křižovatka s přeložkou silnice II/114 s křižovatkovými větvemi v jihozápadním a jihovýchodním kvadrantu (MÚK Neštětice – EXIT 30). Přeložka silnice II/114 je dlouhá cca 850 m a prochází pod dálničním mostem přes údolí 222 m dlouhým.

Za MÚK Neštětice překlenuje dálnice údolí potoku Tisem mostem délky 314 m a pokračuje vesměs v zářezu oblastí mezi obcemi Zaječín a Dlouhá Lhota. Křížení se silnicemi III/11450 (Zaječín) a III/11437 (Neveklov – Dlouhá Lhota) je řešeno přeložkami obou silnic a nadjezdem silnice III/11437 přes dálniční zářez. V blízkosti vrchu Nad Černým lesem je navržen dálniční most přes biokoridor délky 21 m. Dálnice dále prochází mezi obcemi Zderadice a Maršovice, kde estakádou délky 566 m překlenuje údolí Zderadického potoka. Křížení se silnicí III/11447 (Mstětice–Maršovice) je řešeno nadjezdem silnice přes dálniční zářez. Západně od obce Maršovice vede dálnice levotočivým obloukem. V daném úseku se nacházejí další mostní objekty: přesýpaný rám 3x2 m pro odvedení vod údolím, most přes vodoteč u rybníku Musík a most přes Maršovický potok a přeložku silnice III/11444 (Maršovice–Strnadice) délky 136 m. Délka přeložky silnice III/11444

činí cca 1,1 km. Dálnice vesměs v zářezu obchází pravotočivým obloukem východně obec Strnadice a poté prochází mezi obcemi Šebánovice a Mrvice. V km 37,1 v blízkosti lokality Hatě je navržen ekodukt délky 55 m. Křížení dálnice se silnicí III/11445 (Šebánovice – Mrvice) je řešeno přeložkou silnice délky 690 m a nadjezdem přes dálnici. V km 39,0 je navržen dálniční most přes údolí délky 12 m. V km 39,5 je navržena velká oboustranná odpočívka. V dalším úseku prochází dálnice vesměs v násypu mezi obcemi Minartice a Voračice. Navrženy jsou zde tři dálniční mostní objekty. Most přes polní cestu má délku 52 m, most přes trať ČD (Sedlčany – Olbramovice) 8 m most přes údolí Nového potoka 188 m. V km 41,0 je navržena deltovitá mimoúrovňová křižovatka s přeložkou silnice I/18 (Sedlčany – Votice) s křižovatkovými větvemi v jihozápadním a jihovýchodním kvadrantu (MÚK Voračice – EXIT 41). Přeložka silnice I/18 má délku 2,1 km. Stávající silnice bude částečně zrekultivována a částečně ponechána a převedena do sítě místních komunikací jako příjezd k průmyslovému areálu a na přilehlé pozemky. Za MÚK Voračice je v km 41,900 rozhraní se stavbou 0305/I umístěné přibližně v místě „nulového“ příčného řezu (přechod zářez – násyp).

Stavba 0305-I Voračice–Nová Hospoda (16 454 m)

Stavba D3 0305-I je také součástí II. etapy výstavby dálnice ve Středočeském kraji a je v pořadí pátým úsekem ve směru od Prahy. Stavba 0305-I je navržena v kategorii D 27,5/120 v délce 16,83 km.

Rozhraní staveb 0304 a 0305/I se nachází za mimoúrovňovou křižovatkou Voračice. V km 42,2 východně od obce Bezmařív je navržen dálniční most přes údolí a vodoteč délky 188 m. V dalším úseku trasa míří jižním směrem kolem rekreační lokality Klokočov do oblasti mezi obcemi Zahrádka a Bučovice. Území je zde výškově velmi členité, pravidelně se v trase střídají zářezy i násypy a je zde navrženo celkem pět dálničních mostů – přes údolí délky 31 m, dva přes polní cesty, přes údolí potoka Mastník délky 258 m a přes další polní cestu. Poté trasa pokračuje spí-



Stoupání u Votic na stávající silnici I/3

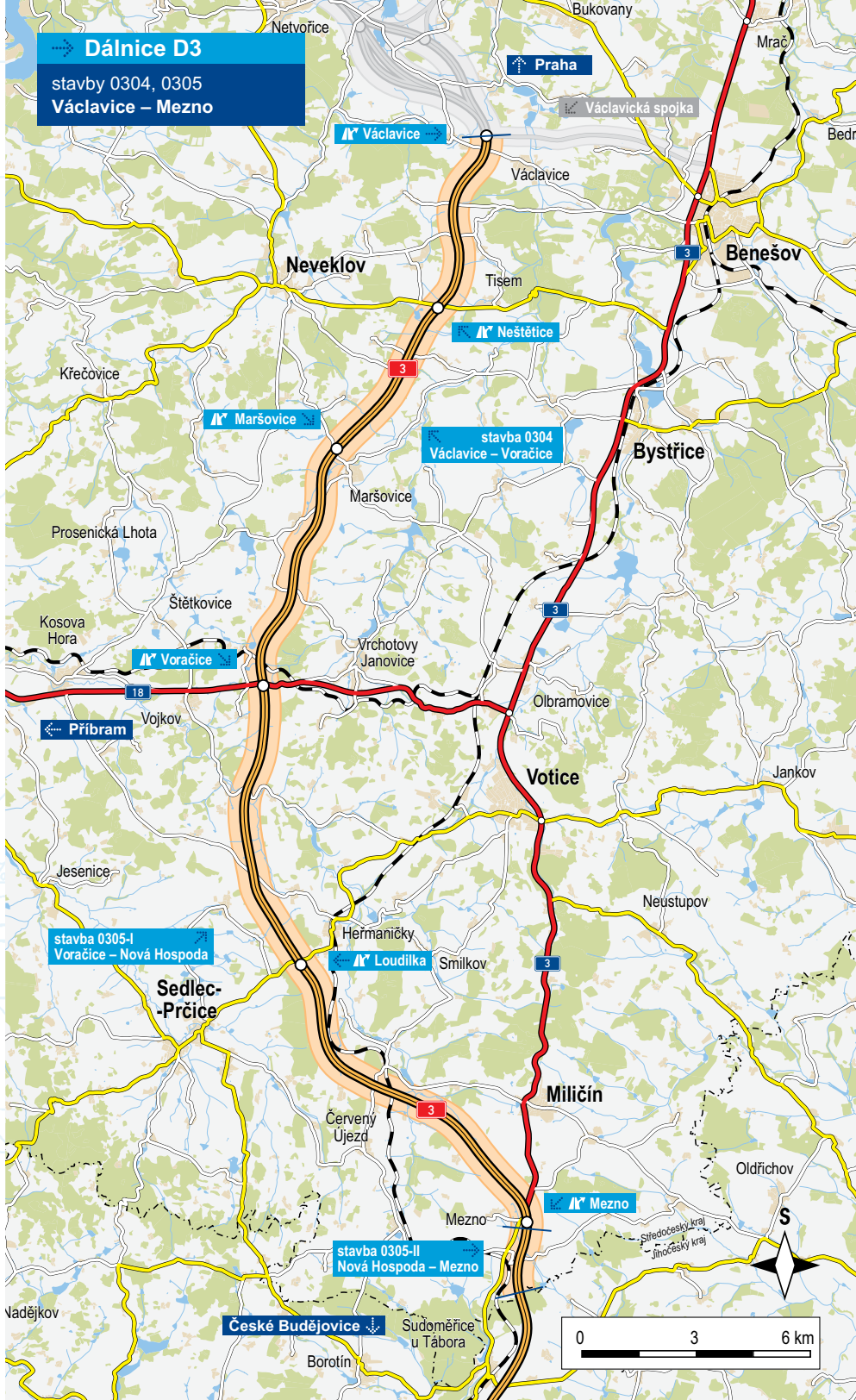


Provizorní ukončení D3 u Nové Hospody



še v násypu do území mezi obcemi Dědkov a Březina. Křížení s polní cestou (Dědkov–Balkán), místní vodotečí a silnicí III/12138 (Dědkov – Velké Heřmanice) jsou řešena třemi dálničními mosty. Silnice III. třídy bude přeložena do nové trasy v délce 890 m. Dálnice poté pokračuje východně od obcí Chotětice a Mrákovice k obci Loudilka. Na tomto úseku jsou navrženy tři dálniční mosty – přes údolí vodoteče délky 154 m, přes údolí Divišovského potoka délky 229 m a přes polní cestu. U obce Loudilka je v km 49,0 navržena osmičkovitá mimoúrovňová křižovatka s přeložkou silnice II/121 s křižovatkovými větvemi v severozápadním a jihovýchodním kvadrantu (MÚK Loudilka – EXIT 49). Přeložka silnice II/121 je dlouhá 820 m, prochází pod dálničním mostem a je svedena na stávající silnici do směru na Heřmaničky.

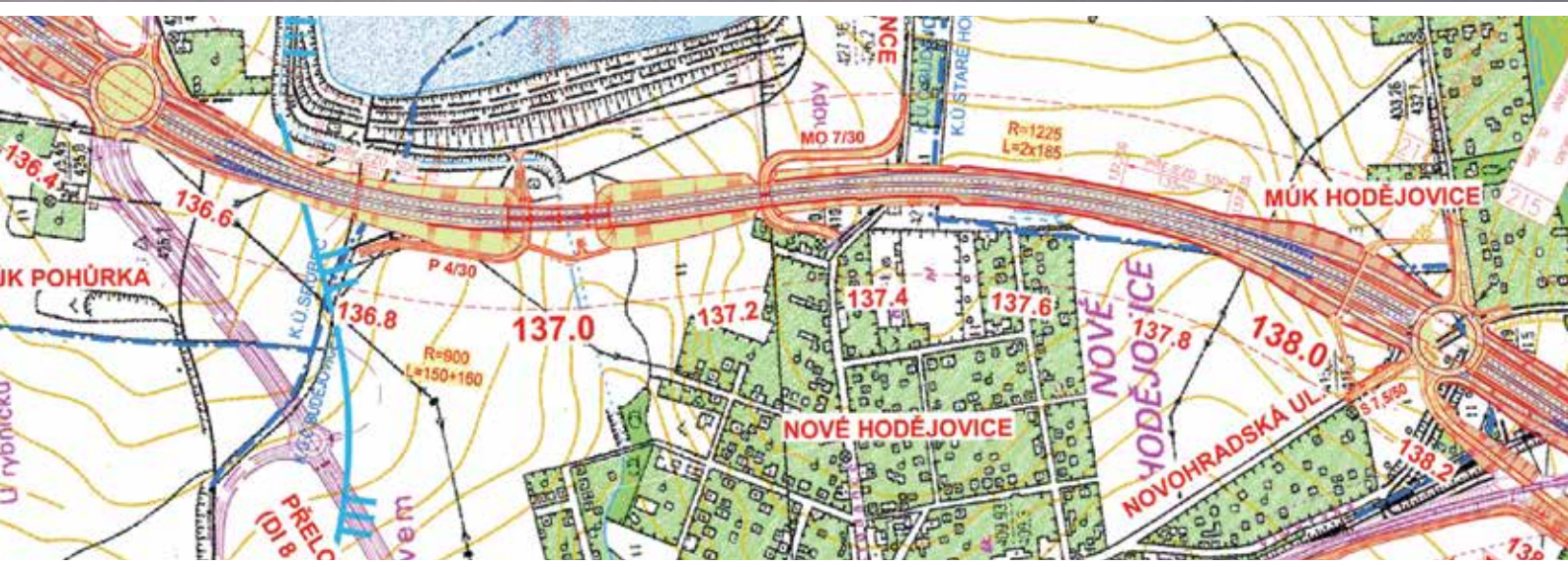
V úseku za MÚK Loudilka se dálnice vyhýbá železniční trati a prochází lesním komplexem („U šraňku“) do území severně od obce Nové Dvory. Na úseku jsou dva menší mosty přes polní cesty a estakáda přes údolí vodoteče a polní cestu délky 566 m u Voračického rybníka. Křížení se silnicí III/12139 je řešeno přeložkou silnice III. třídy délky 240 m s nadjezdem přes dálnici. Místní komunikace do Řikova bude přeložena v délce 470 m podél dálničního zářezu a napojena na přeložku silnice III. třídy. V dalším úseku je navržena estakáda přes údolí potoka Mastník, železniční trať (Benešov–Tábor) a místní komunikaci celkové délky 890 m. Niveleta dálnice je zde koordinována s připravovanou stavbou přeložky železniční trati v úseku Sudoměřice – Votice. Dálnice vede poté hlubokým zářezem územím mezi obcemi Styrov a Horní Borek. V km 54,3 je řešena přeložka polní cesty (Styrov – Horní Borek) s nadjezdem přes dálnici. Další estakáda nad svahem vodoteče délky 566 m je navržena severně od obce Žibkov. V km 56,0 je navržena přeložka místní komunikace (Žibkov–Miličín) s nadjezdem přes dálniční zářez. Trasa dálnice dále míří k napojení na stavbu 0305/II. Na tomto závěrečném úseku jsou celkem tři mostní objekty – v km 56,7 přes údolí a polní cestu délky 230 m, v km 57,2 nadjezd polní cesty a v rámci mimoúrovňové křižovatky most přes silnici I/3. Mimoúrovňová křižovatka dálnice se silnicí I/3 (MÚK Mezno – EXIT 58) je navržena jako osmičkovitá, přeložka silnice I/3 (pravděpodobně budoucí silnice II. třídy) je dlouhá 1 km. Za křižovatkou se stavba 0305/I v km 58,85 napojuje na provozovaný úsek stavby 0305/II.



Stavba 0305-II Nová Hospoda – Mezno (1700 m)

Provozovaný úsek je situován severovýchodně od obce Nová Hospoda. Trasa dálnice je provizorně napojena na stávající silnici I/3. Začíná přibližně 120 m východně od Nové Hospody a vede přes pole. Chotovinský potok přechází mostem délky 72 m. Trasa dále kříží silnici III/1248, která je v rámci stavby přeložena. Přeložku silnice přechází dálničním mostem. Dálnice pak vede východně od stávající silnice I/3 ve vzdálenosti kolem 350 m. Východně od její trasy v posledním úseku se nachází vysoký les.

Úsek 0305/II byl rozdělen na dvě etapy. První byla přiřčena ke stavbě 0306/I Mezno–Chotoviny a zajistila její napojení na silnici I/3. Druhá etapa obsahovala zbývající stavební objekty, které nepodmiňovaly zprovoznění stavby 0306/I.

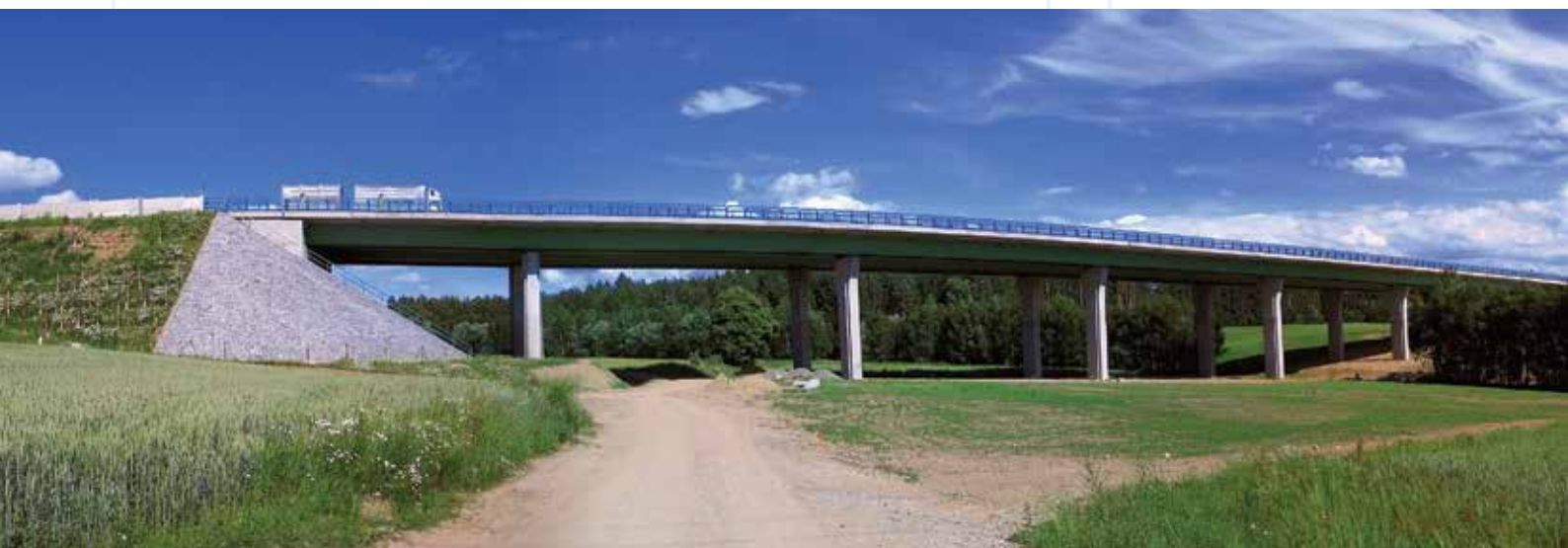




D3 a R3 Mezno – Dolní Dvořiště

(Jihočeská část)

JÍZDNÍ PRUH



Dělicí čára
š=0.125m

Monolitický odvodňovací žlábk
beton C25/30–3b

Vodící proužek
š=0.25m



$p\%$ (min.3%)

E def,2 min 50 MPa

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

D3 Mezno–Tábor

Délka: 15,4 km, kategorie: D 26,5/120, Jihočeský kraj

Uváděno do provozu v letech 1991–2007

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Funkční celek Mezno–Tábor začíná na hranici Středočeského a Jihočeského kraje. Jedná se o krátký úsek dálnice D3 ve Středočeském kraji, který slouží k propojení již vybudované dálnice v Jihočeském kraji a silnice I/3.

Součástí tohoto celku je nejstarší provozovaný čtyřpruhový úsek z celé budoucí trasy dálnice D3. Jedná se o část obchvatu Tábora, který byl uveden do provozu v roce 1991 (3 km jako čtyřpruh, 2 km jako dvoupruh). Až v polovině další dekády, v roce 2004, byl zprovozněn úsek Chotoviny–Čekanice. O rok později byl otevřením druhé poloviny Čekanického mostu a návazného půlkilometrového úseku kompletně dokončen 8,3 km dlouhý úsek budoucí dálnice D3 v okolí Tábora. Jako poslední byl v rámci tohoto funkčního celku vybudován úsek Mezno–Chotoviny spolu s provizorním napojením na silnici I/3 v rámci stavby 0305/II Nová Hospoda–Mezno. Stavba byla slavnostně uvedena do provozu 17. prosince 2007.

Téměř dvacet let staré úseky obchvatu Tábora procházejí v současnosti rekonstrukcí, aby naplnily požadavky dálničního standardu. Rekonstrukce zahrnuje úpravy dvoupruhu v délce 1550 m (Stoklasná Lhota–Čekanice) a čtyřpruhu v délce 3514 m (Čekanice–Tábor) a je prováděna v rámci realizace pokračujícího celku Tábor–Veselí nad Lužnicí. Část rekonstrukce dvoupruhu, zahrnující výměnu konstrukce vozovky včetně okolních úprav, je hotova a byla uvedena do předčasného užívání.

Stavba 0306-I Mezno–Chotoviny

Stavba 0306-I byla realizována v letech 2004 až 2007. Během těchto tří let byly provedeny postupně nejprve přípravné práce na pozemcích budoucí dálnice (např. kácení a skrývka ornice), poté

byly realizovány všechny zemní práce, které zde dosahují díky členitému terénu značných kubatur. Následně byly realizovány přeložky inženýrských sítí, drážních a telekomunikačních kabelů a rozběhla se výstavba mostních objektů.

Stavba obsahuje celkem deset mostů, z nichž sedm je dálničních, a tři jsou nadjezdy. Nadjezd silnice III. třídy, napojující obec Chotoviny na silnici I/3, byl zprovozněn již v předstihu. Dominantním mostním objektem stavby je 230 m dlouhá estakáda o sedmi polích přes údolí potoka Rzavá. Estakáda je tvořena dvěma samostatnými mostními objekty, které byly betonovány na pevné skruži a postupně v pravidelných cyklech vysouvány přes údolí. Další realizované mostní objekty stavby zajišťují například křížení trasy s lokálním a také s nadregionálním biokoridorem, se silnicí II/120 a jeden most šikmo kříží železniční trať Praha–České Budějovice–Dolní Dvořiště.

Stavba 0306-I obsahuje jednu mimoúrovňovou křižovatku tvaru diamant, která kromě blízkých Chotovin napojuje na dálnici také všechny okolní obce a rovněž stávající silnici I/3 (E55), která bude po zprovoznění dálnice tvořit doprovodnou komunikaci.

Součástí stavby 0306-I jsou dále tři protihlukové stěny, řada přeložek polních cest, zajišťujících přístup na stávající pozemky, úpravy vodotečí a vegetační úpravy. Součástí systému odvodnění dálnice je i suchý poldr.

Stavba 0306-II A Chotoviny–Stoklasná Lhota

Stavba je postavena v kategorii D 26,5/120 a měří 3280 m. Součástí stavby bylo pět mostů. Stavba začíná nedaleko obce Chotoviny, s původní silnicí I/3 byla propojena pomocí provizorního napojení u plánované MÚK Chotoviny. Odtud trasa pokračuje na



Most Čekanice



Rekonstrukce čtyřpruhu na obchvatu Tábora



jih ke Stoklasné Lhotě, kde kříží silnici II/603, kterou překonává mostem. Stavba končí před mostem přes silnici III/00347H u Stoklasné Lhoty. Realizace proběhla v letech 2002 až 2005 s uvedením do provozu v říjnu 2004. Úsek byl označen jako dálnice až při zprovoznění stavby 0306/I Mezno–Chotoviny v prosinci 2007.

Stavba 0306-II B Stoklasná Lhota–Čekanice

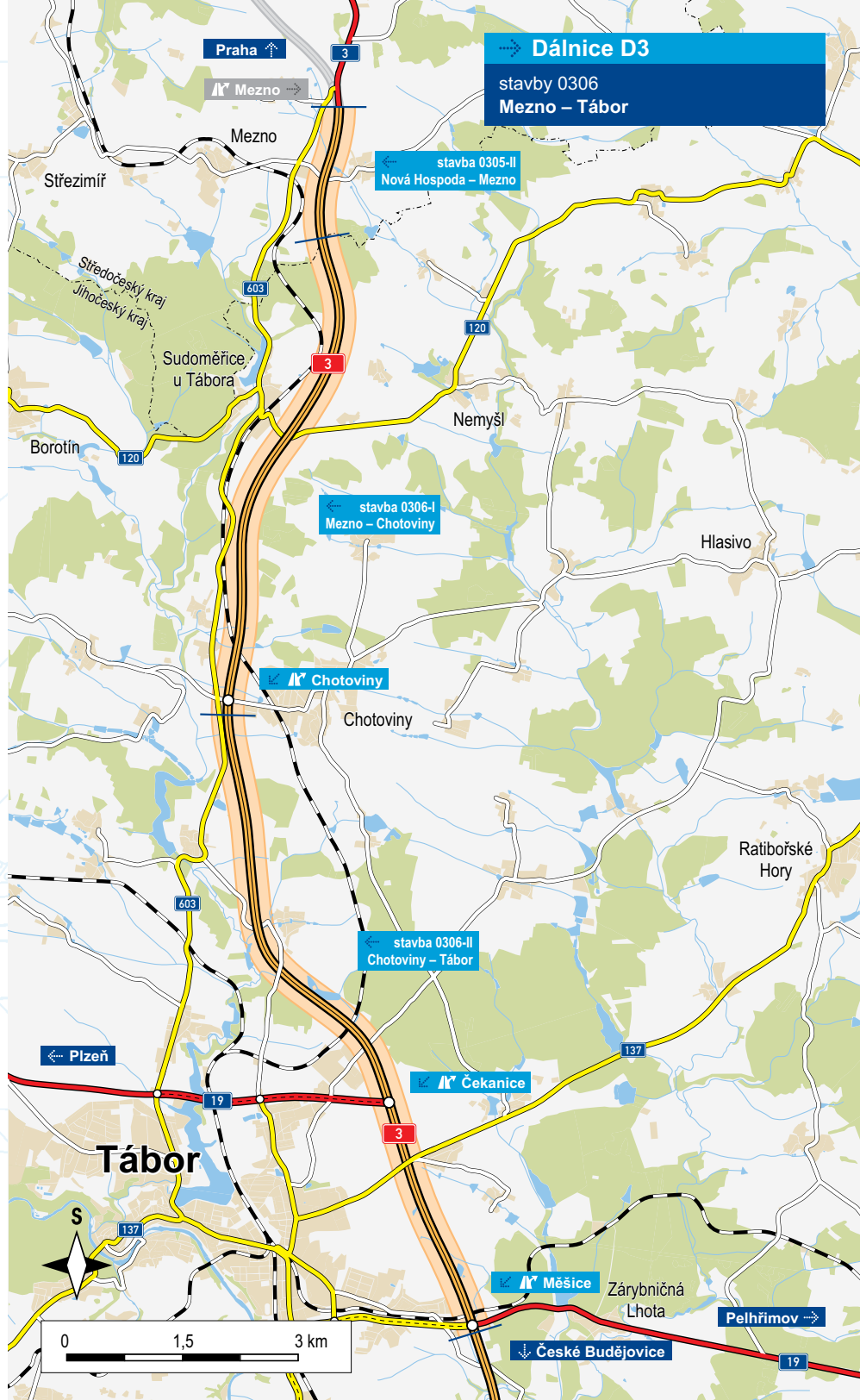
Stavba je postavena v kategorii D 26,5/120 a měří 1019 m. Jednalo se o dostavbu levé poloviny dálnice, pravá polovina byla realizována v letech 1991–1994 v rámci stavby I/3 Stoklasná Lhota–Čekanice, přeložka. Stavba začíná před mostem u Stoklasné Lhoty a končí před dálničním mostem u Čekanic. Realizace probíhala v letech 2002–2005 s uvedením do provozu v říjnu 2004. Úsek byl označen jako dálnice v prosinci 2007.

Stavba 0306-II C most Čekanice

Stavba je postavena v kategorii D 26,5/120 a měří 472 m. Hlavním objektem stavby je třínáctipolová mostní konstrukce z předpjatého betonu o šířce 15,35 m. Most je založen na vrtaných pilotách průměru 1220 mm průměrné délky 11–17 m. Jedná se o levý most, pravý byl postaven v letech 1991–1994 v rámci stavby I/3 Stoklasná Lhota–Čekanice, přeložka. Stavba mostu byla zahájena v roce 2003 a dokončena 20. června 2005.

St. 0306-II D most Čekanice–obchvat Tábora

Stavba je postavena v kategorii D 26,5/120 a měří 536 m. Jedná se o dostavbu levé poloviny dálnice, pravá byla postavena v letech 1991 až září 1994 v rámci stavby I/3 Stoklasná Lhota–Čekanice, přeložka. Výstavba úseku proběhla v letech 2002 až 2005.



MÚK Chotoviny a SSÚD Chotoviny



Dálnice D3 před Tábořem

D3 Tábor–Veselí nad Lužnicí

Délka: 23,9 km, kategorie: D 27,5/120, Jihočeský kraj

V 06/2013 uvedeno do provozu

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Výstavba úseku D3 Tábor–Veselí nad Lužnicí zahrnovala soubor staveb, jehož realizací došlo k vybudování přibližně šestadvaceti kilometrů dálnice D3, a to v regionu velké jihočeské aglomerace, tedy úseku, který je po současné silnici I/3 považován za jeden z nejhorších, co se týče dopravní zátěženosti.

Hlavní význam spočívá v přenesení dopravních výkonů, v současnosti realizovaných na silnicích nižších tříd, především na silnici I/3 a částečně také na úseku dálnice D1, po které byl tah souběžně veden. Především dopravní stav, s ohledem na opakovaně naměřené intenzity provozu, byl již v krátkodobém výhledu nutno považován za nepřijatelný. V období dopravních špiček vykazovala stávající silnice I/3 kapacitní nedostatečnost, projevující se kolapsem dopravy, ztrátou plynulosti a kongescemi.

Stavba 0307A Tábor–Soběslav (16 295 m)

Stavba začínala rekonstrukcí stávajícího dvoupruhu délky 1550 metrů a čtyřpruhu délky 3514 metrů u obce Stoklasná Lhota, kde navazuje na stavbu 0306. Rekonstrukce levého jízdního pásu je již hotová, byla zahájena rekonstrukce pravého jízdního pásu. \$1 2013 na základě rozhodnutí Městského soudu v Praze bylo zrušeno stavební povolení a věc vrácena k novému projednání. Napojení motocentra, které bylo realizováno přes zrušenou čerpací stanici, nevyhovuje s ohledem na blízkou křižovatku normám. Jsou hledána řešení této situace.

Vlastní novostavba dálnice začíná ve stávající MÚK Měšice, která je zčásti rekonstruována. Za touto křižovatkou dálnice pokračuje krátkým mostem silnici III. třídy a další most překlenuje údolí Kozského potoka. Poté trasa překračuje obloukovým železobetonovým rámem místní komunikaci. Most je postaven jako předpjatý monolitický nosník o pěti polích s rozpětím hlavního pole 34 metrů. Přibližně za půlkilometrovým zářezem vede most přes výpusť rybníka Jezero a místní komunikaci. Následují mosty

přes vodoteč s biokoridorem, lesní cestu a výpusť rybníka Starý Kravín spolu s biokoridorem. Za zmíněnými objekty se trasa dostává do zářezu, kde ji přechází lesní cesta a biokoridor. Trasa dálnice pokračuje přes výpusť rybníka Nový Kravín, za kterým je MÚK Planá nad Lužnicí, napojující silnici II/409. Následuje soustava menších mostů přes dálnici, most přes rybník Koberný (samostatná stavba) a dále soustava mostů, přes silnice III. tříd a přes Habří. Významným objektem je most přes Myslkovický potok, který je dlouhý 323 metrů. Niveleta dálnice pak klesá a dostává se do dlouhého zářezu, přes který je most převádějící polní cestu. Na konci zářezu je nejdelší mostní estakáda, a to přes silnici III. třídy, Černovický potok a biokoridor (samostatná stavba). Následuje MÚK Soběslav, která uzavírá stavbu 0307. Stavba byla zprovozněna 29. června 2013.

Stavba 0307B most přes rybník Koberný (575 m)

Most délky 575 metrů převádí trasu dálnice D3 mezi Tábořem a Veselí nad Lužnicí přes rybník Koberný a biokoridor. Nosná konstrukce mostu je tvořena předpjatým komorovým průřezem, samostatným pro každý dopravní směr. Založení mostu je hlubinné na pilotách. Zárodky nad pilíři slouží k montáži ocelových betonážních vozíků a mají délku šestnáct metrů. Výstavba nosné konstrukce probíhá metodou letné betonáže z těchto zárodků.

Stavba 0307C most přes Černovický potok (765 m)

Nejdelší mostní estakádu na stavbě 0307 tvoří dálniční most délky 765 metrů, který překračuje v km 93,740–94,505 silnici III. třídy, Černovický potok a biokoridor. Jedná se o most kolmý v zakružovacím a půdorysném oblouku, se spojitou konstrukcí o 25 polích z prefabrikovaných nosníků spřažených deskou z dodatečně předpjatého betonu. Most má samostatnou konstrukci pro každý jízdní směr a je založen na pilotách.



MÚK Měšice (exit 79)



Most přes Lužnici a inundační most



Stavba 0308A Soběslav–Veselí n/L. (7652 m)

Stavba začíná jižně od MÚK Soběslav a napojuje se tak na konec stavby 0307A Tábor–Soběslav. Bezprostředně za tímto objektem dálnice překračuje dvě vodoteče dálničními mosty a dostává se pod silnici III. třídy Soběslav–Chlebov.

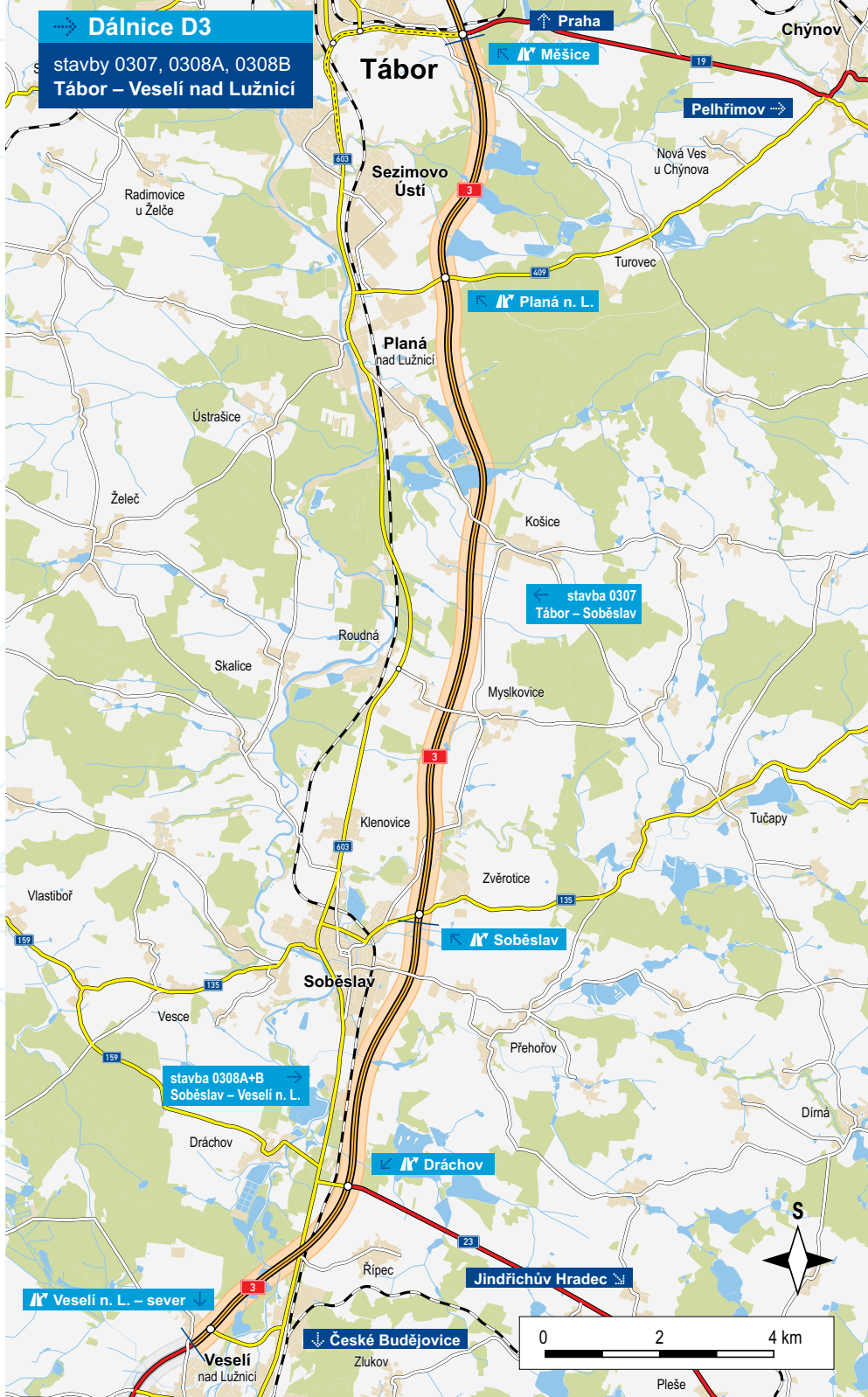
V trase jsou dále mosty přes vodoteč a polní cestu. Za mostem přes polní cestu je situován most u hráze rybníka Nadýmač, jehož konstrukci tvoří jeden most společný pro oba pásy s tuhými závěsnými stěnami. Vedle něho je most na účelové komunikaci přes Dírenský potok s předpjatým parapetním rámem.

V dalším úseku pak dálnice prochází rovinatým terénem, přechází mostem polní cestu a dalším třípolovým mostem Doňovský potok. Následuje mimoúrovňová křižovatka se silnicí I/23 Jindřichův Hradec–Dráčov. Přibližně kilometr za křižovatkou je most přes Lužnici, který tvoří samostatnou stavbu 0308B. Za mostem je dálnice vedena po násypovém tělese a dalším mostem překračuje inundační vodní plochu. Dálnice přechází z násypu do zářezu a dostává se na mimoúrovňovou křižovatku Veselí-sever.

Stavba 0308A končí ve vzdálenosti přibližně 200 metrů za touto křižovatkou.

Stavba 0308B most přes Lužnici (1063 m)

Koncepce návrhu vyšla ze snahy přirozeného začlenění tohoto 1063 metrů dlouhého mostu do krajiny. Most umožňuje nejen přechod Lužnice, ale i tratě s plánovanou modernizací IV. železničního koridoru a silnici I/3 Tábor–České Budějovice. Technicky je most řešen jako dva samostatné mosty o 22, respektive 21 polích o rozpětí 30 až 65 metrů, v příčném řezu jednokomorového uspořádání.



MÚK Planá nad Lužnicí (exit 84)



Výstavba ekoduktu



D3 Veselí nad Lužnicí – Bošilec

C2c

Délka: 5,125 km, kategorie: D 27,5/120, Jihočeský kraj

V realizaci od 04/2015



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Stavba D3 0308 C Veselí nad Lužnicí –Bošilec navazuje na dokončený úsek dálnice mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí. Hlavním cílem stavby je rozšíření stávající silnice I/3 na dálniční profil kategorie D 27,5/120.

Stavba je situována v prostoru současného obchvatu Veselí nad Lužnicí. Začíná za mimoúrovňovou křižovatkou Veselí-sever, kde přímo navazuje na předcházející funkční celek, a končí zhruba na hranicích bývalých okresů Tábor a České Budějovice. Celková délka úseku 5125 metrů a bude postaven v kategorii D 27,5/120. Tato kategorie je navržena i v navazujících dálničních úsecích. V rámci stavby 0308 C se jedná o rozšíření stávající silnice I/3, která byla vystavěna v polovičním profilu kategorie D 26,5.

Začátek úpravy leží za MUK Veselí-sever ve staničení km 104,135 pro levou polovinu dálnice resp. v km 104,115 pro pravou polovinu dálnice. Prodloužení stavební úpravy pravé poloviny je nezbytné s ohledem na napojení stavby 0308A. Konec stavby leží v km 109,260 u Horusického rybníka. Území, kterým prochází dálniční stavba 0308 C, se nachází jižně od obce Žišov, severně a západně od města Veselí nad Lužnicí a dál v souběhu s železniční tratí u obce Horusice a u Horusického rybníka. Končí před Bukovským potokem u obce Bošilec, kde na ni naváže stavba 0309.

Trasa dálnice v úseku Veselí nad Lužnicí–Bošilec vede mimo zastavěná území okolních obcí. Dálnice je v předmětném úseku realizována jako rozšíření stávající poloviny dálničního profilu. Rozšiřovaný pás dálnice vede převážně po zemědělských pozemcích. Nejbližšími budovami jsou rodinné domy na začátku úseku asi 100 metrů od hrany zářezu v Žišově a Veselí nad Lužnicí. Dále jsou to průmyslové budovy u křížení se silnicí II/147 ve vzdálenosti přibližně 50 metrů od dálnice a v prostoru Horusic

se jedná o železniční stanici a rodinný dům u komunikace do Horusic. Trasa dálnice D3 vede zcela mimo lesní pozemky.

V řešeném úseku dálnice je navržena jedna mimoúrovňová křižovatka. Jedná se o MUK Veselí-jih. Jde o napojení dálnice D3 a silnice I/24 ve směru od Třeboně. Při potřebě napojení na dálnici lze dále využít MUK Veselí-sever. Jde o MUK ležící bezprostředně před začátkem stavební úpravy v km 103,7. Ve směru na České Budějovice je nejbližší MUK Ševětín v km 117,9.

Součástí stavby je dále výstavba přeložky silnice II/147, která bude mimoúrovňově křížit dálnici a silnice II/603 vedoucí z Veselí nad Lužnicí k Horusicím a následně v souběhu s dálnicí. Jak silnice II/147, tak zejména silnice II/603 budou sloužit k dopravě účastníků silničního provozu, kteří nemohou a nebo nechtějí využít dálnici. Přeloženy budou i další úseky silnic III. tříd a polních cest dotčených stavbou. V rámci stavby rovněž dojde k překládce inženýrských sítí.

V trase dálnice D3 bude vybudováno několik nových mostů v místech stávajících mostů na polovičním profilu dálnice a dále se jedná o mostní objekty na silnicích nižších tříd, které mimoúrovňově kříží dálnici.

Dne 23. 4. 2013 byly předány stavební objekty SO 417, 418, 419, 420, 434 a 435 k realizaci přeložek inženýrských sítí. Od 2. 7. 2013 jsou vydána pravomocná stavební povolení na všechny stavební objekty.

Na základě výběrového řízení byl vybrán zhotovitel stavby a stavba byla dne 7. dubna 2015 slavnostně zahájena.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
02/2001	04/2004	05/2004	05/2012	02/2012	04/2015	10/2017



Začátek stavby 0308 C



Práce na rozšíření stávající silnice na dálnici

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 5125 m
 kategorie: D 27,5/120
 plocha vozovek: 155 031 m²
 počet stav. objektů: 67

Mostní objekty:

počet celkem: 8
 z toho na dálnici D3: 3
 nadjezdy: 2
 na ostatních kom.: 1
 úprava nadjezdů: 2
 délka mostů: 463 m
 plocha mostů: 6749 m²

Mimoúrovňové křiž.:

MÚK Veselí-jih (úprava)

Úpravy dalších

komunikací:

II/147 (613 m)
 III/14717 (242 m)
 II/603 (3380 m)
 polní cesty: 5 (3579 m)

Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 22
 objekty elektro: 2
 trubní vedení: 3

Celkový objem

zemních prací:

výkopy: 311 408 m³
 násypy: 220 639 m³

Demolice:

počet objektů: 1
 (demolice strážního domku v km 109,300)

Silniční kategorie:

dálnice D3: D 27,5/120
 silnice II/147: S 7,5/60
 silnice II/603: S 9,5/60
 silnice III/14717: S 6,5/50

Přejezdy SDP:

- SDP v km 106,500–106,620
- SDP v km 107,090–107,225
- SDP v km 107,765–107,900

Název stavby:

D3 0308C Veselí nad Lužnicí–Bošilec

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Veselí nad Lužnicí,
 Horusice, Bošilec

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic
 a dálnic ČR

Zpracovatel PDSP:

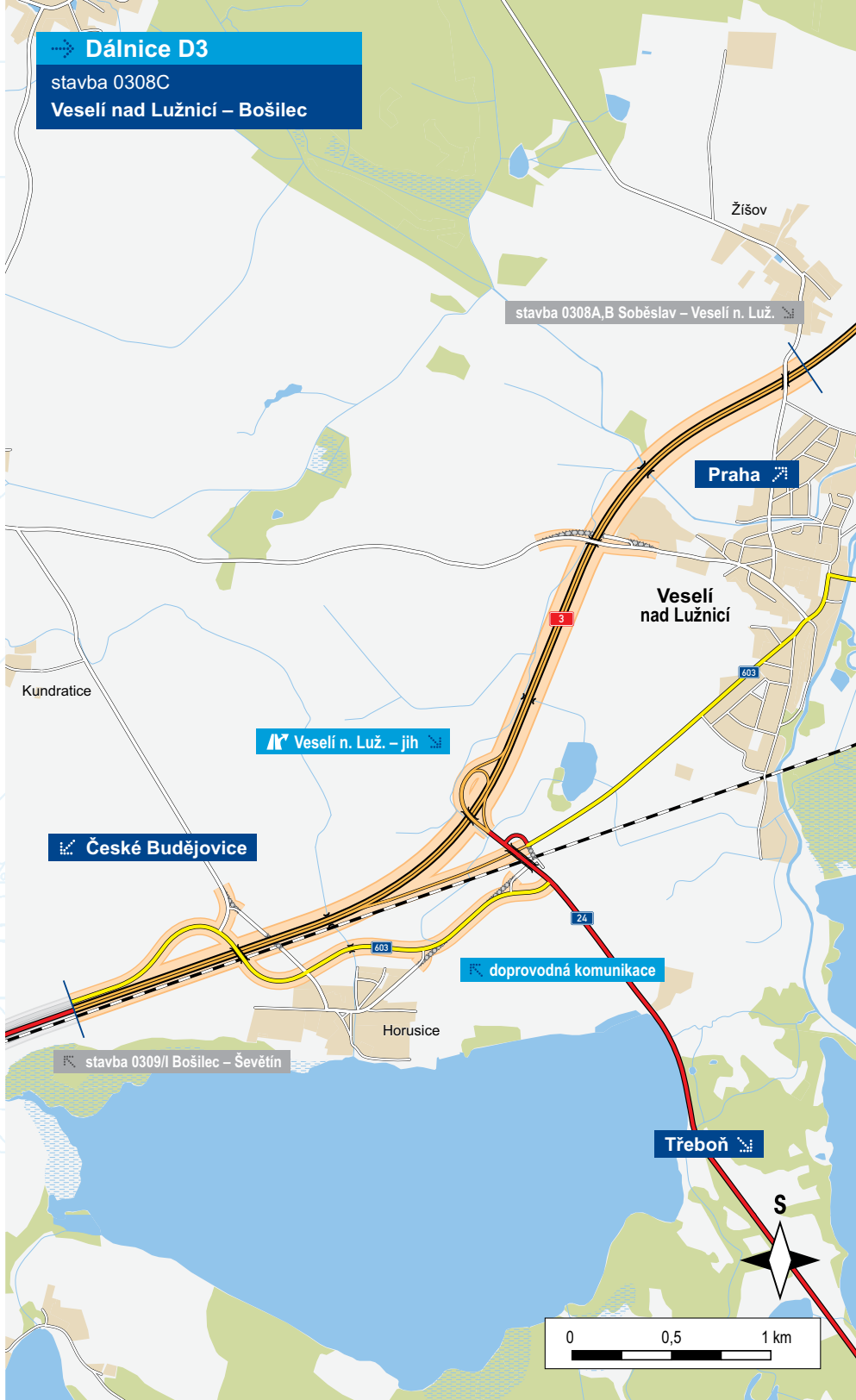
PRAGOPROJEKT a.s.

Zhotovitel:

Sdružení STRABAG –
 EUROVIA –
 D3 Veselí–Bošilec

Cena stavby dle smlouvy bez DPH:

634 724 000 Kč



Zakládání mostu pro rozšíření silnice I/3



Zakládání mostu pro rozšíření silnice I/3

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3



D3 Bošilec – Ševětín

3.75

C3

Délka: 8,137 km, kategorie: D 27,5/120, Jihočeský kraj

V realizaci od 09/2015



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Začátek úseku stavby 0309/I Bošilec–Ševětín navazuje na stavbu 0308C v trase stávající silnice I/3 (Veselí nad Lužnicí – Ševětín). Konec úseku stavby je v místě před mimoúrovňovou křižovatkou Ševětín. Celková délka trasy dálnice je tedy 8137 metrů a bude postavena v kategorii D 27,5/120.

Průběh stavby 0309/I dálnice D3 je navržen zcela mimo zastavěná území okolních obcí. Trasa v předmětném úseku Bošilec–Ševětín je novostavbou vedenou převážně po zemědělských pozemcích, přičemž v části trasy je dálnice vedena zhruba ve stopě stávající silnice I/3. Původní silnice I/3 je sama o sobě přeložkou, takže již tato komunikace byla vedena mimo zastavěná území.

Pokud pomíneme ojedinělé stavby v trase dálnice, které budou ve většině případů v rámci stavby odstraněny, tak nejbližšími objekty jsou budovy společnosti DCD IDEAL Dynín, které leží zhruba 55 metrů od osy navržené dálnice a dále budovy dvora Švamberg a sousedícího obytného objektu. Nejbližší objekty obce Neplachov se nacházejí ve vzdálenosti přibližně 100 metrů od osy dálnice, stejně jako zmíněný dvůr Švamberg. Objekty přiléhající obcím Bošilec, Dynín a Ševětín jsou zcela mimo trasu dálnice D3.

V řešeném úseku dálnice není navržena žádná mimoúrovňová křižovatka. Při potřebě napojení na dálnici bude využíváno MÚK Veselí nad Lužnicí - JIH (stavba D3 0308/C) a MÚK Ševětín (stavba D3 0309/II), které se nacházejí nedaleko začátku resp. konce stavby D3 0309/I. Přístup k oběma MÚK bude zajištěn po nově navrhované silnici II/603, která vede v těsném souběhu s dálnicí. Ta se skládá jednak z opouštěné silnice I/3 a dále ze dvou nově budovaných úseků. Bude sloužit k dopravě účastníků

silničního provozu, kteří nemohou a nebo nechtějí využít dálnici.

V trase dálnice D3 bude vybudováno několik nových mostů, z nich největšími budou mosty přes Bukovský potok a přes Neplachovský potok včetně jeho odlehčení a polní cesty.

Staveniště nového úseku dálnice D3 bude přístupné převážně ze stávající silnice I/3, v podstatně menší míře budou využívány silnice II/603 silnice III. tříd, případně místní či účelové komunikace.

V rámci realizace stavby dálnice D3 0309/I dojde ke střetu se stávajícími komunikacemi a inženýrskými sítěmi. Všechny překládky a úpravy jsou řešeny v rámci samostatných objektů, opouštěné úseky silnic jsou rekultivovány. Zároveň dojde k demolici některých objektů, které jsou v kolizi s nově navrhovanými stavbami. Jedná se o stávající mosty, budovy a fotbalové hřiště s příslušenstvím.

Výstavbou této části dálnice dojde k oddálení dopravy od obce Neplachov, instalací protihlukových zábran podél dálnice D3 i podél stávající silnice II/603 dojde k výraznému zlepšení hlukových poměrů v této obci.

Výběrové řízení na zhotovitele bylo vyhlášeno 28. 11. 2014. Skončila lhůta pro podání námitek proti výsledkům výběrového řízení a byl vybrán zhotovitel. Stavba byla zahájena 22. 9. 2015. Stavební práce na předmětném úseku naplno začaly v únoru 2016.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
02/2005	05/2007	09/2010	10/2014	11/2014	02/2016	02/2019



Základní kámen nové stavby



Slavnostní poklepání na základní kámen dne 22. 9. 2015

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 8137 m
kategorie: D 27,5/120
plocha vozovek: 246 144 m²
počet stav. objektů: 92

Mostní objekty:

počet celkem: 9
z toho na dálnici D3: 4
nadjezdy: 2
na ostatních kom. 2

podchod pro pěší: 1

délka mostů: 378 m
plocha mostů: 10 579 m²

Protihlukové stěny:

počet: 4
délka stěn: 3116 m

Úpravy dalších

komunikací:

silnice II. tříd: 2 (5822 m)
silnice III. tříd: 3 (1129 m)
místní kom. : 2 (797 m)
polní cesty: 4 (2958 m)
sjezdy: 5 (334 m)
přijezdy k ORL: 7 (324 m)

Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 11
objekty elektro: 20
trubní vedení: 4

Objekty drah:

přeložky ČD-Telematika
úpr. dráž. el. kabelu

Celkový objem

zemních prací:

výkopy: 728 121 m³
násypy: 729 394 m³

Název stavby:

D3 0309/I
Bošilec-Ševětín

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Horusice, Bošilec,
Dynín, Neplachov,
Ševětín

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic
a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

PRAGOPROJEKT a.s.

Zhotovitel:

Společnost MTS +
SWIETELSKY +
DOPRASTAV,
D3 Bošilec-Ševětín

Cena stavby dle smlouvy bez DPH:

1 248 230 120 Kč



Most přes D3 u Bošilce (vizualizace)



Křížení D3 se silnicí III/1555 (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

D3 Ševětín – Borek

C4

3.75

Délka: 10,680 km, kategorie: D 27,5/120, Jihočeský kraj

Postupná příprava k realizaci

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Stavba D3 0309/II Ševětín–Borek navazuje na v současné době realizovaný úsek dálnice D3 mezi Bošilem a Ševětínem. Hlavním cílem stavby je rozšíření stávající silnice I/3 na dálniční profil kategorie D 27,5/120.

V rámci stavby dálnice D3 0309/II v úseku Ševětín–Borek se jedná o rozšíření stávající silnice I/3 na širkové uspořádání dálnice. Stávající silnice I/3 je již nyní postavena jako polovina čtyřpruhu, takže dnes je již tato komunikace vedena mimo zastavěná území. V celé délce trasy zůstává zachována niveleta stávající komunikace. Trasa dosahuje v tomto úseku délky 10 680 metrů.

Dálnice D3 se v předmětném úseku Ševětín–Borek napojuje na začátku trasy na stávající silnici I/3 v km 117,4 (plná šířka kategorie dálnice), přičemž provizorní napojení na silnici I/3 má délku 120 metrů. Od km 117,4 trasa dálnice navazuje na realizovanou pravou polovinu dálnice (dnešní silnice I/3) a dále vede pod mostem na MÚK Ševětín. Následně přechází místní komunikaci Ševětín s mostem v polovičním profilu, podchází silnici II/603 a železniční trať s vybudovanými mosty na plnou šířku dálnice. Trasa pak pokračuje podél obcí Vitín a Chotýčany, kde podchází stávající mosty, realizované na plnou šířku dálnice. Stávající MÚK Lhotice, s mostem v kompletním profilu, přechází silnici II/146 Hluboká nad Vltavou–Lišov. Dále dálnice pokračuje přes místní komunikaci Chýňava s mostem v polovičním profilu a podél lesního komplexu, nad údolím potoka Kyselá voda, přichází nad Borek, kde se napojuje na stavbu D3 0309/II. Součástí stavby bude také oboustranná odpočívka u obce Chotýčany.

Stavba dálnice D3 v úseku Ševětín–Borek je vlastně rozšířením stávající silnice I/3 na parametry dálnice. Bude však nutné upravit některé návrhové prvky stávající silnice podle platných

norem. Konkrétně se jedná o poloměry výškových oblouků a příčné klopení vozovky ve směrových obloucích. Směrové oblouky stávající silnice I/3 vyhovují i dálničním parametrům.

Stavba bude probíhat tak, že ke stávajícímu pravému jízdnímu pásu bude dobudován levý jízdní pás a upraven střední dělicí pás. Dojde též k úpravě stávajících mimoúrovňových křižovatek (MÚK Ševětín a MÚK Lhotice). Při stavbě budou v maximální možné míře využity stávající mostní objekty.

Stejně, jako u předchozí stavby je stávající silnice I/3 sama o sobě přeložkou, takže již tato komunikace je vedena mimo zastavěná území. Nejbližší objekty obce Ševětín se nacházejí ve vzdálenosti asi 60 metrů od osy dálnice, objekty obce Vitín asi 100 metrů od hrany tělesa dálnice. Nejbližšími objekty jsou chaty u mimoúrovňové křižovatky u Lhotic. Nejbližší chata bude v rámci rozšíření komunikace zdemolována

V rámci stavby dojde k výstavbě nových mostních objektů a k rekonstrukci většiny stávajících. Ty jsou totiž navrženy pro kategorii D 26,5/120, přičemž nová kategorie bude D 27,5/120.

Ředitelství silnic a dálnic ČR obdrželo na základě vypracovaného výběrového řízení nabídky na výstavbu dálnice D3 v úseku Ševětín–Borek. Zhotovitelem desetikilometrového úseku dálnice bude Eurovia CS. Ve výběrovém řízení uspěla tmezi deseti uchazeči, když nabídla nejnižší cenu 933 miliónů korun. ŘSD a společnost Eurovia CS již podepsaly smlouvu a nyní se čeká jen na předání staveniště.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
02/2005	08/2006	09/2010	11/2014	08/2015	03/2017	12/2020



MÚK Ševětín



Ševětín

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČNÍ D3

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 10 680 m
kategorie: D 27,5/120
plocha vozovky: 323 070 m²
počet stav. objektů: 75

Mostní objekty:

počet celkem: 5
z toho na dálnici D3: 4
ekodukt: 1
délka mostů: 135 m
plocha mostů: 4756 m²

Mimoúrovňové

křižovatky:

MÚK Ševětín
MÚK Lhotice

Okružní křižovatky:

MOK na II/146 u MÚK
Lhotice

Protihlukové stěny:

počet: 3
délka stěn: 1771 m

Úpravy dalších

komunikací:

polní cesty: 5 (2733 m)
přístup. cesty: 1 (150 m)
lesní cesty: 3 (403 m)
místní kom.: 1 (151 m)

Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 7
objekty elektro: 9
trubní vedení: 2

Objekty drah:

ochrana DK ČD a.s.
v km 120,200

Celkový objem

zemních prací:

výkopy: 559 328 m³
násypy: 441 553 m³

Název stavby:

D3 0309/II
Ševětín–Borek

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Ševětín, Drahotěšice,
Vitín, Kolný, Chotýčany,
Lhotice u Českých
Budějovic, Hosín,
Červený Újezdec,
Borek

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic
a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

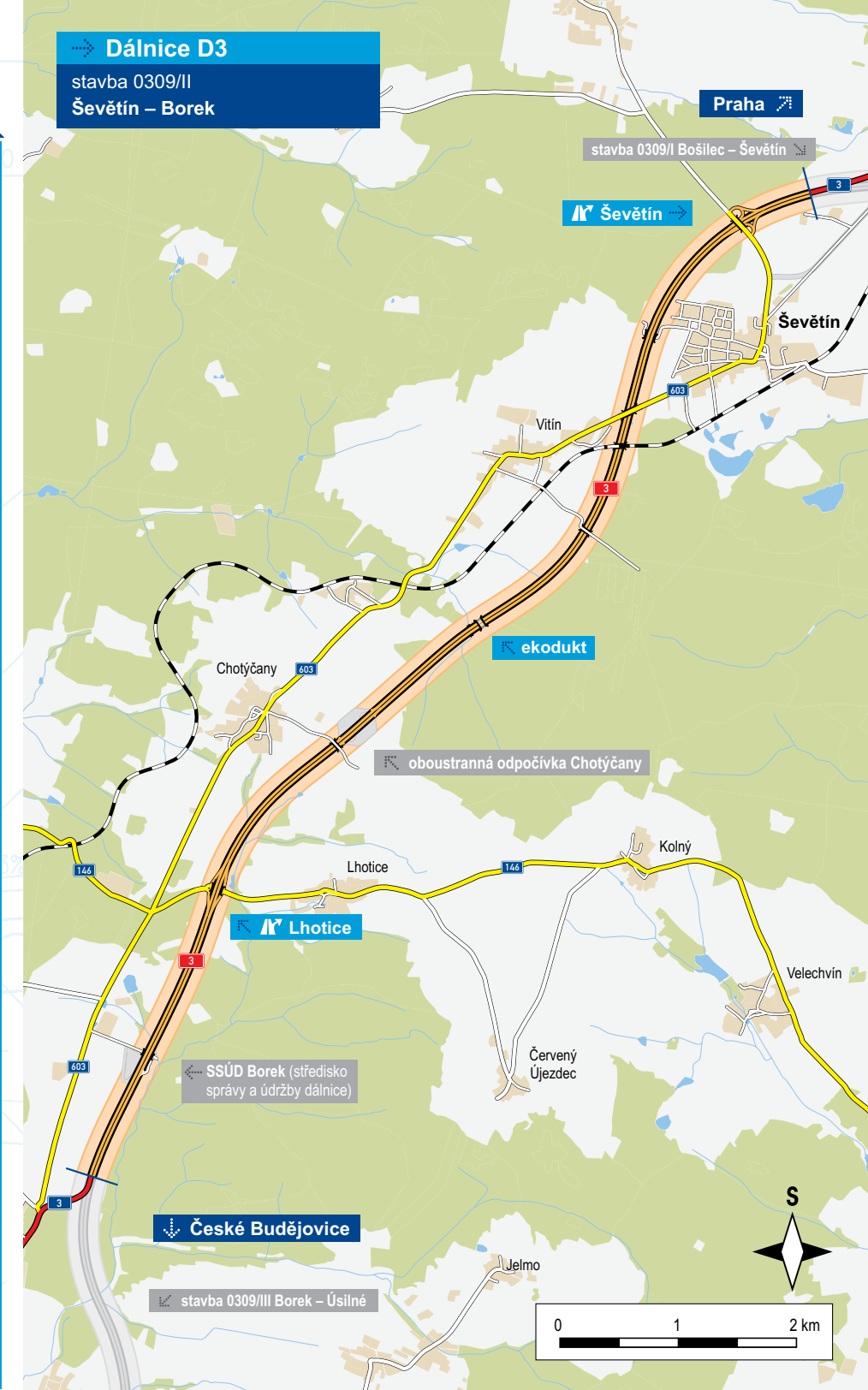
VALBEK spol. s r. o.

Zhotovitel:

Eurovia CS, a.s.

Cena stavby dle smlouvy bez DPH:

933 000 000 Kč



MÚK Lhotice



Stávající napojení I/3 u Borku



D3 Borek – Úsilné

C5

3.75

Délka: 3,160 km, kategorie: D 27,5/120, Jihočeský kraj

V realizaci od 04/2015



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Stavba 0309/III Borek – Úsilné umožní odvedení dopravy z Borku a okrajové části Českých Budějovic (Pražská ulice). Na stavbu bude bezprostředně navazovat stavba 0310, která dokončí dálniční obchvat města Českých Budějovic.

Realizovaná dálnice D3 0309/III Borek–Úsilné je celkové délky 3160 metrů. Oproti předešlým úsekům dálnice D3 (stavby 0308C, 0309/I a 0309/II) je vedena ve zcela nové trase.

Začátek stavby 0309/III Borek–Úsilné je v km 128,100, kde navazuje na stávající silnici I/3 (Ševětín–Borek), která je již vybudována v provozu v polovičním profilu D 26,5/120 trasy dálnice D3. V rámci stavby 0309/II bude dostavěna na plný profil. Konec úseku stavby je v km 131,250, tedy v místě za mimoúrovňovou křižovatkou Úsilné se silnicí I/34.

Trasa dálnice vede přibližně z 1/3 lesními pozemky, z 1/2 zemědělskými pozemky a zbývající část prostorem již vybudované části původního tvaru MÚK Úsilné.

Úsek dálnice D3 nejprve prochází zalesněným územím východně od obce Borek, přemostuje údolí s vodotečí Kyselá voda a dále vede lesním porostem a ornou půdou. Navrhovaná dálnice dále přemostuje vodoteč Stoka a mimoúrovňově kříží silnici I/34 směřující z Českých Budějovic do Jindřichova Hradce.

Průchodem lesními ani zemědělskými pozemky se charakter území nezmění, trasou dálnice však dojde k jeho rozdělení. Na obě strany dálnice bude zajištěn přístup buď po stávajících místních či účelových komunikacích, případně po jejich upravených částech.

V rámci výstavby přeložky silnice I/34 byly již v předstihu postaveny vybrané rampy MÚK Úsilné pro směr Praha – České Bu-

dějovice a opačně. Podle nového projektu dálnice D3 však dojde částečně k jejich demolici a výstavbě nové křižovatky. Dálniční mimoúrovňová křižovatka MÚK Úsilné byla totiž navržena jako křižovatka trojlístková s jedním přidruženým průletovým pásem (kolektorový pás). Nově je počítáno s úpravou tvaru křižovatky na tvar prstencové MÚK o třech úrovních.

Trasa dálnice byla posouzena ve hlukové studii. Hluk z dálnice nepřekročí hygienické limity ani při výrazném nárůstu dopravy či při vyšších jízdních rychlostech. Z tohoto důvodu není nutné navrhovat protihluková opatření.

Navržené mostní objekty byly do trasy umístěny s ohledem na konfiguraci terénu. Most přes Kyselou vodu byl z důvodu vhodnějšího ekologického, estetického i technického řešení navržen s délkou přemostění 192,30 metru. Ostatní mosty jsou navrženy tak, aby přemostění bylo provedeno ekonomicky a technicky optimálně s maximálním důrazem na estetická začlenění konstrukce do krajiny. Jsou navrženy štíhlé monolitické konstrukce. U mostů vícepolových je voleno optimální rozpětí pole.

Na základě výběrového řízení byl vybrán zhotovitel stavby.

Stavba byla dne 7. dubna 2015 slavnostně zahájena. Stavba je realizována dle schváleného harmonogramu. Předpokládán zprovoznění je závěru roku 2017.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
02/2005	12/2003	01/2011	10/2012	01/2012	04/2015	10/2017



Km 128,5 směr ČB – lesní průsek na začátku stavby



Km 128,9 směr ČB – budoucí most přes Kyselou Vodu

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 3160 m
 kategorie: D 27,5/120
 plocha vozovky: 95 590 m²
 počet stav. objektů: 58

Mostní objekty:

počet celkem: 11
 z toho na dálnici D3: 7
 nadjezdy: 4

délka mostů: 774 m
 plocha mostů: 16 553 m²

Mimoúrovňové křiž.:

MÚK Úsilné (dostavba)

Zárubní a opěrné zdi:

počet: 2
 délka zdí: 147 m
 plocha zdí: 435 m²

Úpravy dalších

komunikací:

úprava silnice I/34
 MK Borek–střelnice
 III/10576 Úsilné–Hůry
 polní cesta Úsilné–Hůry

Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 9

Celkový objem

zemních prací:

výkopy: 576 242 m³
 násypy: 588 319 m³

Přejezdy SDP:

km 128,185–128,320
 km 128,805–128,940
 km 130,050–130,185

Demolice:

demolice mostu
 na větvi B

Silniční kategorie:

- dálnice D3:
D 27,5/120
- MK Borek–střelnice:
MO2k 6/6/30
- polní cesta km
129,883: PC 4,5/30
- silnice III/10576:
S 7,5/50

Název stavby:

D3 0309/II
 Borek–Úsilné

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Borek, Úsilné, Hůry
 a Libnič

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic
 a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

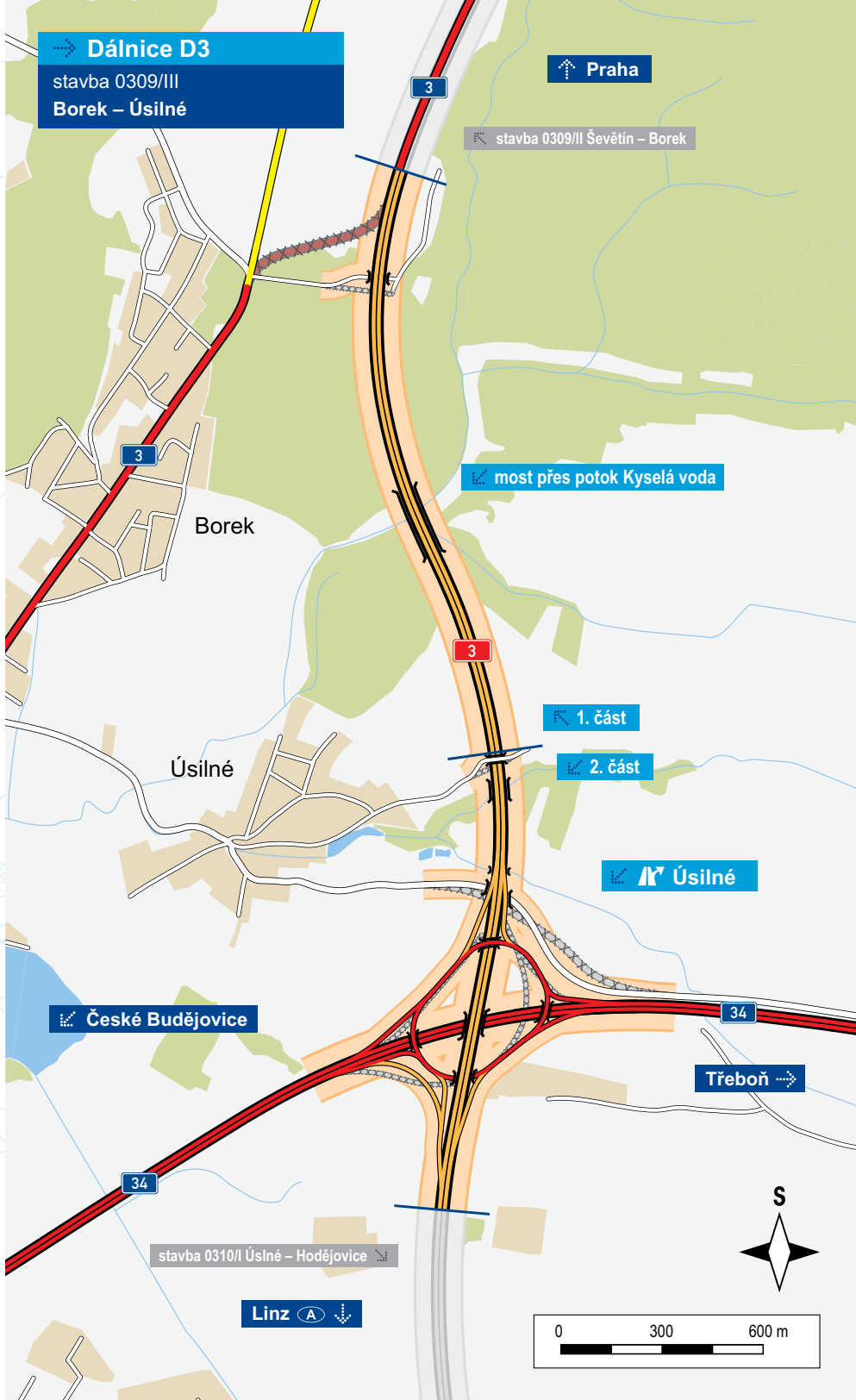
PRAGOPROJEKT a.s.

Zhotovitel:

Sdružení EUROVIA –
 STRABAG –
 D3 BOREK–ÚSILNÉ

Cena stavby dle smlouvy bz DPH:

717 578 000 Kč



Most přes potok Kyselá voda (vizualizace)



Nadjezd polní cesty u Úsilného (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

D3 Úsilné – Hodějovice

3.75

Délka: 7,197 km, kategorie: D 27,5/120, Jihočeský kraj

Postupná příprava k realizaci

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Dálnice D3 v předmětném území doplní dopravní infrastrukturu o kapacitní komunikaci. Pozitivem realizace dálnice D3 by mělo být zkvalitnění a urychlení silniční dopravy směřující z Českých Budějovic do Dolního Dvořiště na hraniční přechod do Rakouska a prostřednictvím přeložky silnice I/39 i do Českého Krumlova.

Začátek stavebního úseku 0310/I Úsilné–Hodějovice je situován v km 131,250 za mimoúrovňovou křižovatkou Úsilné, ve které je dálnice D3 propojena s přeložkou silnice I/34 České Budějovice–Jindřichův Hradec. MÚK Úsilné je součástí předcházejícího úseku dálnice D3, stavby 0309/II Bošilec–Úsilné. Konec stavby 0310/I je za MÚK Hodějovice, kde navazuje stavba 0310/II Hodějovice–Třebonín. Celková délka tohoto úseku je 7197 metrů a bude postavena v kategorii D 27,5/120.

Trasa dálnice v těchto místech vstupuje do Českobudějovické pánve ve stabilizované poloze od Lišovského prahu. Stavba 0310/I prochází vysoce urbanizovaným územím po východním okraji zastavěného území města Českých Budějovic, Srubec, Staré Hodějovice. Tam navazuje následující úsek trasy dálnice. Podle změny č. 1 ÚP VÚC ČBSRA je v tomto úseku ponechána oboustranná územní rezerva pro další jízdní pruh.

České Budějovice, přilehlé i vzdálenější území bude na dálnici připojeno v mimoúrovňových křižovatkách MÚK Úsilné (součást stavby 0309/II), MÚK Hlinsko (přeložka silnice III/0341, tzv. hlinský přivaděč), MÚK Pohůrka (přeložka silnice II/157) a MÚK Hodějovice (silnice II/156, III/1561 a III/15523). Ostatní komunikace, které kříží trasu dálnice D3, zůstanou zachovány, případně budou upraveny nebo přeloženy a mimoúrovňově kříženy.

Významným stavebním objektem je zde hloubený tunel Pohůrka v km 135,096–136,096. Zahloubení trasy dálnice umožní propojení území a převedení silnice III/14611 (Dobrovodská), Dobrovodského potoka, místní komunikace Suché Vrbné–Pohůrka a Ledenické ulice (II/157).

V rámci výstavby dálnice D3 mezi Úsilným a Hodějovicemi bude postaveno celkem třináct mostních objektů. Obecně se jedná o kratší mosty převádějící dálnici nebo o nadjezdy. Nejdelším přemostěním je dálniční most přes Hodějovický potok a účelovou komunikaci délky 89 metrů.

Zprovozněním úseku Úsilné–Hodějovice dojde sice ke zhoršení hlukové situace v jejím bezprostředním okolí, zároveň však dojde k významnému odlehčení dopravy v intravilánu města, na stávajícím průtahu (I/3). S navrženými protihlukovými opatřeními bude toto zhoršení eliminováno, přesto se v některých lokalitách u nejbližších objektů budou hodnoty hluku pohybovat v nadlimitních hodnotách. Pomocí dalších protihlukových stěn není možné efektivně tyto nadlimitní hodnoty snížit.

Na stavbu je zpracována dokumentace pro stavební povolení. Vykoupena je většina potřebných pozemků. Byla zpracována studie dopadů vypuštění MÚK Hlinsko a Hodějovice. Probíhá inženýrská činnost pro získání stavebního povolení. Stavba je zařazena mezi prioritní stavby vlády ČR, kterým byla Evropskou komisí udělena výjimka z hlediska zastaralých posudků EIA.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	12/2003	05/2011	2017	2017	2017	12/2022



Průtah silnice I/3 v Českých Budějovicích



České Budějovice

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 7197 m
kategorie: D 27,5/120
plocha vozovky: 217 739 m²
počet stav. objektů: 213

Tunely:

počet: 1 (hloubený)
délka tunelu: 999,5 m

Mostní objekty:

počet celkem: 15
z toho na dálnici D3: 6
nad dálnicí D3: 6
na ostatních kom.: 3
délka mostů: 748 m

Mimoúrovňové křiž.:

- MÚK Hlinsko:
dl. větvi 1692 m
- MÚK Pohůrka:
dl. větvi 1693 m
- MÚK Hodějovice:
dl. větvi 1651 m

Protihlukové stěny:

počet celkem: 11
délka stěn: 5582 m

Opěrné a zárubní zdi:

počet celkem: 15
délka zdí: 1873 m

Úpravy dalších komunikací:

II/634 (Rudolfovská): 220 m
II/156 (Novohradská): 195 m
III/0341 (na Dubičně): 845 m
III/146 11 (Dobrovodská): 60 m
III/155 23 (na Vidov): 505 m
III/1561 (St. Hodějovice): 118 m
místní kom.: 3 (485 m)
ostatní kom.: 25

Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 31
objekty elektro: 23
trubní vedení: 8

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 1 732 000 m³
násypy: 903 000 m³

Název stavby:

D3 0310/I
Úsilné–Hodějovice

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Hůry, Č. Budějovice
4, 5, 6, Vráto, Hlinsko
u Vráta, Dobrá Voda
u Č. Budějovic, Srubec,
Staré Hodějovice

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic
a dálnic ČR

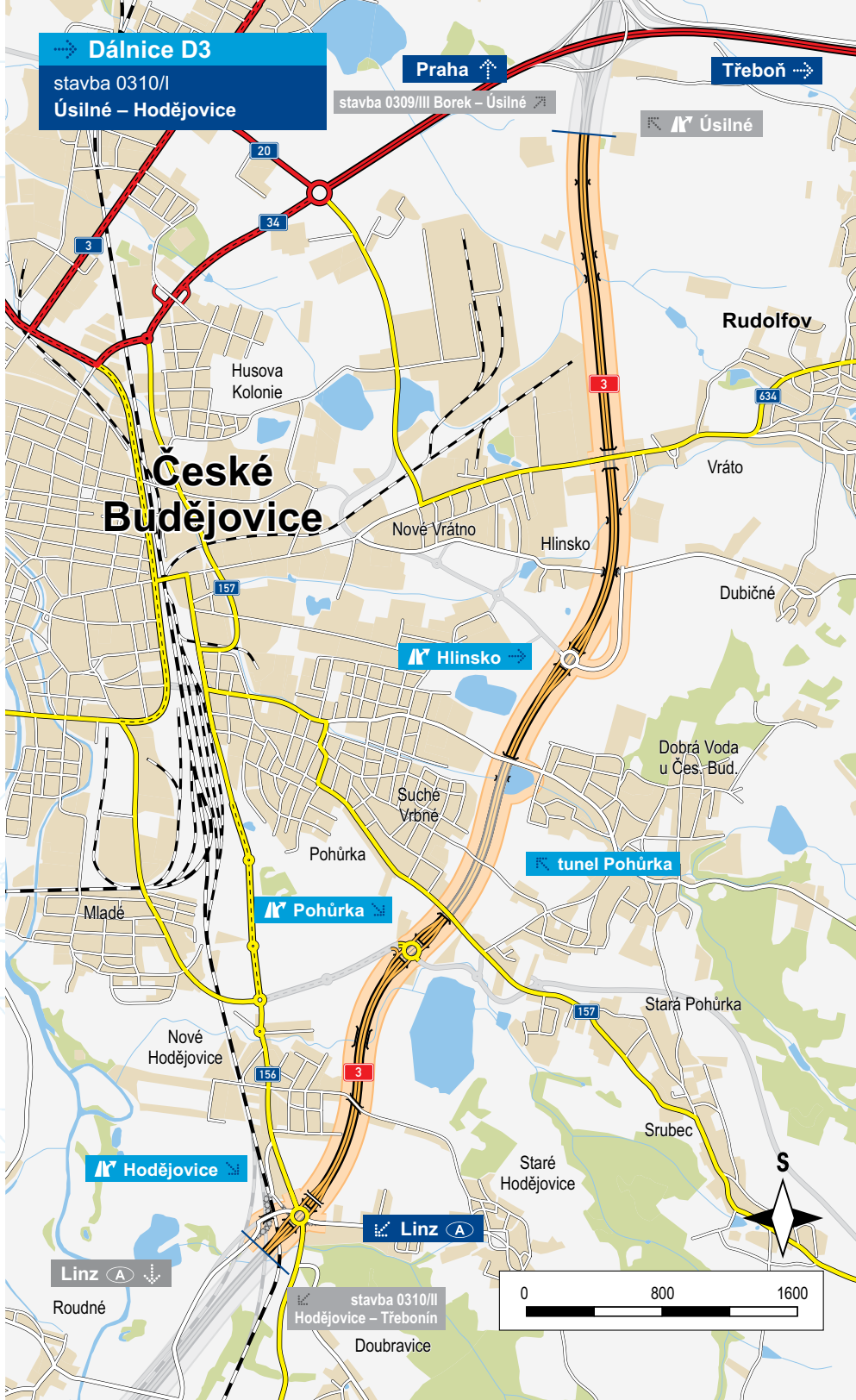
Zpracovatel DSP:

PRAGOPROJEKT a.s.

Předpokládaná cena

stavby bez DPH:

7 813 300 000 Kč



MÚK Pohůrka (vizualizace)



Nadjezd ulice Ke Studánce (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3



D3 Hodějovice–Třebonín

3.75

C7

Délka: 12,536 km, kategorie: D 27,5/120, Jihočeský kraj

Postupná příprava k realizaci



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Dálnice D3 v předmětném území doplní dopravní infrastrukturu o kapacitní komunikaci. Pozitivem realizace dálnice D3 by mělo být zkvalitnění a urychlení silniční dopravy směřující z Českých Budějovic do Dolního Dvořiště na hraniční přechod do Rakouska a prostřednictvím přeložky I/39 i do Českého Krumlova.

Stavba 0310/II Hodějovice–Třebonín má severojižní směrovou orientaci. Začátek stavby navazuje za MÚK Hodějovice v místě křížení s přeložkou tratě České Velenice–Plzeň v dálničním km 138,437 na stavbu 0310/I Úsilné–Hodějovice. Odtud trasa sestupuje do údolní nivy Malše mezi obcemi Roudné a Vidov.

V místě křížení se silnicí III/15529 se plánuje mimoúrovňová křižovatka Roudné, která bude vybudována společně s výstavbou tzv. „jižní tangenty“ (budoucí silnice II/143). Dále prochází po okraji lesních komplexů Rožnovského lesa a Bochle. Mezi obcemi Plav a Plavnice přechází šikmo údolí Plavnického potoka. Odtud trasa stoupá územím Novohradské pahorkatiny na Krasejovku, kde kříží stávající silnici I/3. V místě křížení s I/3 je navržena mimoúrovňová křižovatka Krasejovka.

Za Krasejovkou vstupuje trasa dálnice na území bývalého českokrumlovského okresu. V prostoru Dolních Svinců přechází dálničním mostem přes železniční trať Horní Dvořiště–České Budějovice. Trasa dálnice D3 kříží západně od Prostředních Svinců silnici II/155. V místě křížení dálnice se silnicí II /155 je navržena mimoúrovňová křižovatka Dolní Třebonín. V této křižovatce stavba 0310/II Hodějovice–Třebonín v dálničním kilometru 150,973 končí a navazuje na ní stavba D3 0311 Třebonín–Kaplice–nádraží.

Trasa dálnice D3 v úseku stavby 0310/II Hodějovice–Třebonín je vedena převážně mimo obytné lokality. K obytné zástavbě se přiblíží pouze v případě několika osamocených obytných

objektů nebo malých obytných lokalit. Pro ochranu chráněných venkovních prostor budov v blízkosti trasy a ochranu dotčeného chráněného venkovního prostoru jsou navrženy protihlukové stěny. Realizace navržených opatření povede ke snížení hluku z dopravy posuzovaného úseku dálnice D3 v chráněných prostorech pod limitní hodnoty v denní i v noční době.

Trasa prochází členitým terénem a překonává výškový rozdíl přibližně 150 m. Násypy dosahují místy výšky až 12 metrů, zářezy místy až 16 metrů (měřeno v ose dálnice). Niveleta dálnice je dána výškovou konfigurací stávajícího terénu, nutností překonat přírodní a umělé překážky, zajištěním dostatečných parametrů průchodů (pod nebo nad dálnicí) pro možnost migrace živočichů a v neposlední řadě také niveletou železničních tratí České Velenice–Plzeň a Horní Dvořiště–České Budějovice. Všechny popsané důvody mají dopad na průběh nivelety dálnice. Při návrhu průchodů pro zvěř bylo vycházeno z dokumentace EIA a ze stanoviska o hodnocení vlivů na životní prostředí.

V listopadu 2013 byl dokončen a odevzdán koncept dokumentace pro stavební povolení. Probíhá doplňkový geotechnický průzkum v rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení. V současné době probíhá inženýrská činnost spojená s majetkoprávním vypořádáním a získáním stavebního povolení. Stavba je zařazena mezi prioritní stavby vlády ČR, kterým byla Evropskou komisí udělena výjimka z hlediska zastaralých posudků EIA.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	05/2004	08/2011	2017	2017	11/2017	12/2021



Silnice I/3 u Krasejovky



Silnice I/3 u Bukovce

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 12 536 m
kategorie: D 27,5/120
plocha vozovek: 296 103 m²
počet stav. objektů: 139

Mostní objekty:

počet celkem: 25
z toho na dálnici D3: 18
nadjezdy: 3
na železnici: 4
plocha mostů: 55 962 m²

Mimoúrovňové kříž.:

MÚK Krasejovka (8515 m²)
MÚK Dolní Třebonín (9278 m²)
MÚK Roudné

Protihlukové stěny:

počet celkem: 3
délka stěn: 515 m

Úpravy dalších

komunikací:

silnice I., II. a III. tříd: 9
místní komunikace: 5
polní a lesní cesty: 11
plocha vozovek: 50 946 m²

Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 31
objekty elektro: 21
trubní vedení: 1
produktovody: 2

Drážní objekty:

přel. žel. tratě: 1377 m
související objekty: 10

Celkový objem

zemních prací:

výkopy: 1 174 183 m³
násypy: 1 768 875 m³

Název stavby:

D3 0310/II
Hodějovice–Třebonín

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Staré Hodějovice,
Doubravice u Nedabyle,
Vidov, Roudné, Včelná,
Plav, Kamenný Újezd,
Otmanka, Krasejovka,
Dolní Svínice,
Prostřední Svínice

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic
a dálnic ČR

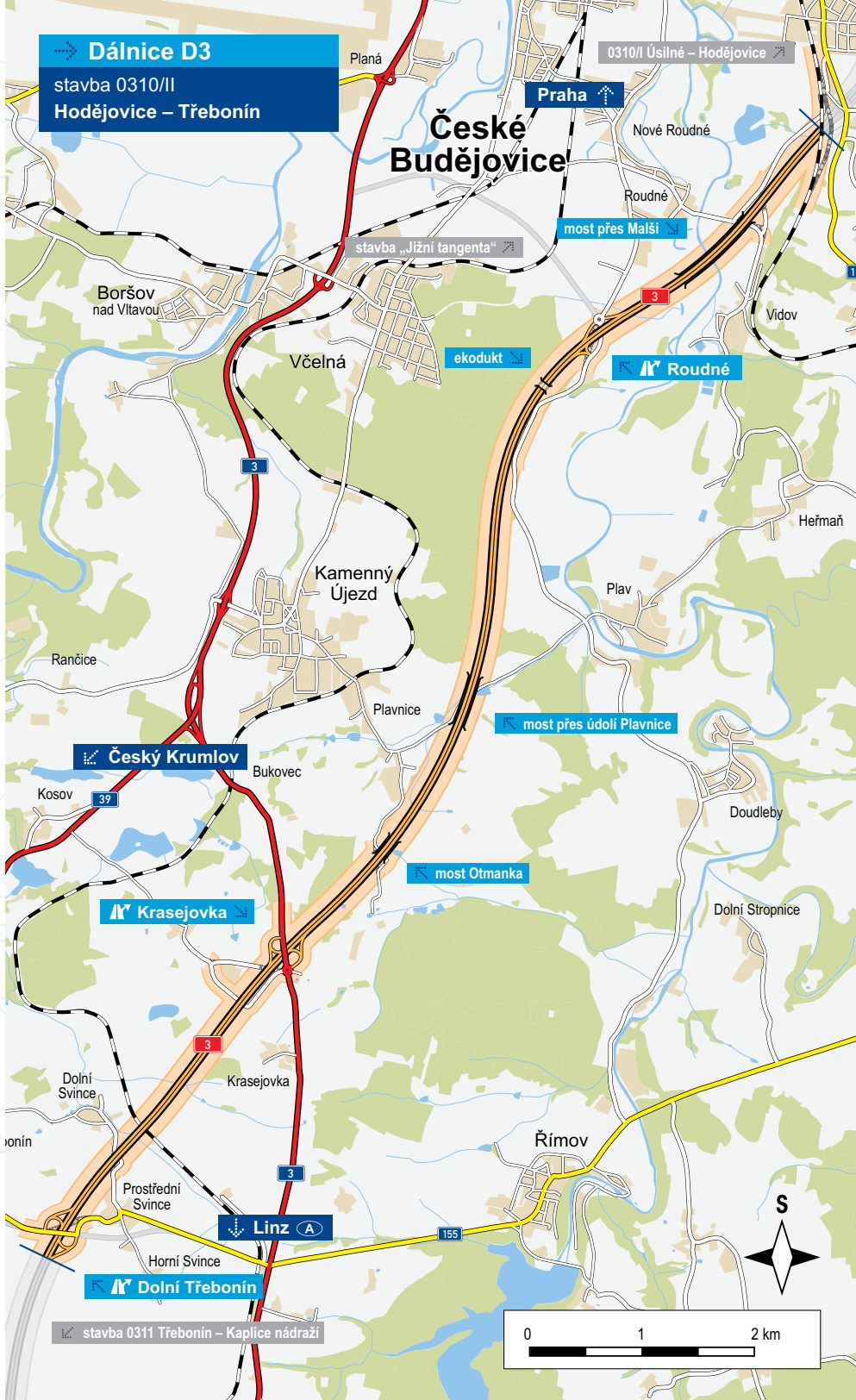
Zpracovatel DSP:

SUDOP Praha a.s.

Předpokládaná cena

stavby bez DPH:

5 423 140 000 Kč



Železniční most přes D3 u MÚK Hodějovice (vizualizace)



Trasa dálnice D3 (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

D3 Třebonín – Kaplice nádraží

Délka: 8,539 km, kategorie: R 25,5/120, Jihočeský kraj

Postupná příprava k realizaci

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Připravovaná dálnice D3 v úseku Třebonín–Dolní Dvořiště navazuje v MÚK Třebonín na dálnici D3. Nahradí tak stávající silnici I/3, která je v mnoha úsecích pro současný automobilový provoz naprosto nevyhovující. Má nevhodné směrové i výškové uspořádání, úrovně křížení s železniční tratí a v neposlední řadě je stávající trasa v kolizi s urbanistickými vztahy.

Trasa dálnice D3, stavba 0311, je řešena jako pokračování stavby dálnice D3 stavba 0310/II Hodějovice–Třebonín v km 151,011 241. Na konci, v km 159,550, navazuje na trasu dálnice D3, stavbu 0312/I Kaplice nádraží – Nažidla, s pokračováním k hraničnímu přechodu s Rakouskem (Dolní Dvořiště). Celková délka řešeného úseku je 8539 metrů a bude postavena v kategorii R 25,5/120.

Dělicím bodem mezi předchozí stavbou a předmětnou je mimoúrovňová křižovatka Třebonín (křižovatka se silnicí II/155). Od stávající trasy I/3 je trasa nově navržené dálnice vedena vpravo a začátek je za MÚK Třebonín se silnicí II/155 Český Krumlov – Třeboň mezi obcemi Prostřední Svínice a Horní Třebonín. Trasa je od začátku úpravy vedena levostranným směrovým obloukem s přechodnicí o poloměru 3500 m a dále přímou koridorem mezi železniční tratí České Budějovice – Horní Dvořiště (Sumerau) a Malým záhorkovickým rybníkem. Navazující úsek je směrován levostranným obloukem o poloměru 4600 m s přechodnicí mezi obcí Markvartice a rybník Šindelář. Odtud trasa dálnice vede přímo mezi obcemi Zubčická Lhotka a Zvíkov a pod obcí Netřebice se mírně stáčí vpravo obloukem s přechodnicí o poloměru 6000 m. Dále je trasa vedena lesním úsekem a v km 159,057 pomocí mimoúrovňové prstencové křižovatky kříží stávající trasu silnice II/157 Český Krumlov – Trhové

Sviny. V dalším úseku trasa D3 obchází západně Kaplici nádraží levostranným obloukem s přechodnicemi o poloměru 3000 m, zde kříží nivu Žďárského potoka a napojuje se na stavbu silnice D3 0312/I Kaplice nádraží – Nažidla.

Navrhované směrové i výškové vedení dálnice D3 je řešeno vzhledem ke konfiguraci a morfologii okolního terénu a z hlediska omezení dopadů provozu komunikace na životní prostředí.

Jedná se o novostavbu směrově rozdělené čtyřpruhové silnice, jedenácti silničními mostními objekty, odvodněním do středové kanalizace s vyústěním v retenčních a sedimentačních nádržích. Stavba vede ve volném terénu s jedním mimoúrovňovým křížením stávající silnice II/157. Silnice třetích tříd, místních komunikace, polní a lesní cesty budou přeloženy, včetně vodotečí dotčených inženýrských sítí. Komunikační propojení bude zajišťovat odklonění dopravy od sídelních útvarů a bezpečné a kapacitní převedení dopravní zátěže v této lokalitě.

V dubnu 2015 byl dokončen koncept dokumentace pro stavební povolení (DSP). Zahájena byla inženýrská činnost spojená s majetkoprávním vypořádáním a získáním stavebního povolení. V rámci přípravy stavby probíhá doplňkový GTP. Stavba má stanovisko EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., což bude pravděpodobně znamenat zopakování procesu EIA paralelně se stávající přípravou stavby. V 09/2016 byla objednána aktualizace biologických průzkumu s termínem dokončení v 07/2017.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	12/2004	04/2008	2018	2018	2019	2022



Průtah silnice I/3 Netřebicemi



Kaplice-nádraží, železniční přejezd

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 8539 m
kategorie: R 25,5/120
plocha vozovek: 195 832 m²
počet stav. objektů: 77

Mostní objekty:

počet celkem: 12
z toho na dálnici: 10
nad dálnicí: 2
délka mostů: 818 m

Mimoúrovňové křiž.:

MÚK Kaplice nádraží

Úpravy dalších

komunikací:

- celková délka přeložek I/157, III/15536, III/15710: 2501 m
- celková délka přeložek polních a lesních cest: 2340 m

Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 9
objekty elektro: 7
trubní vedení: 5

Celkový objem

zemních prací:

výkopy: 1 069 034 m³
násypy: 881 349 m³

Název stavby:

D3 0311 Třebonín–
Kaplice nádraží

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Prostřední Svínce,
Mojné, Mojnë-Skřidla,
Záhorkovice, Velešín,
Zubčice, Chodeč-
Zvíkov, Netřebice,
Střítež u Kaplice

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

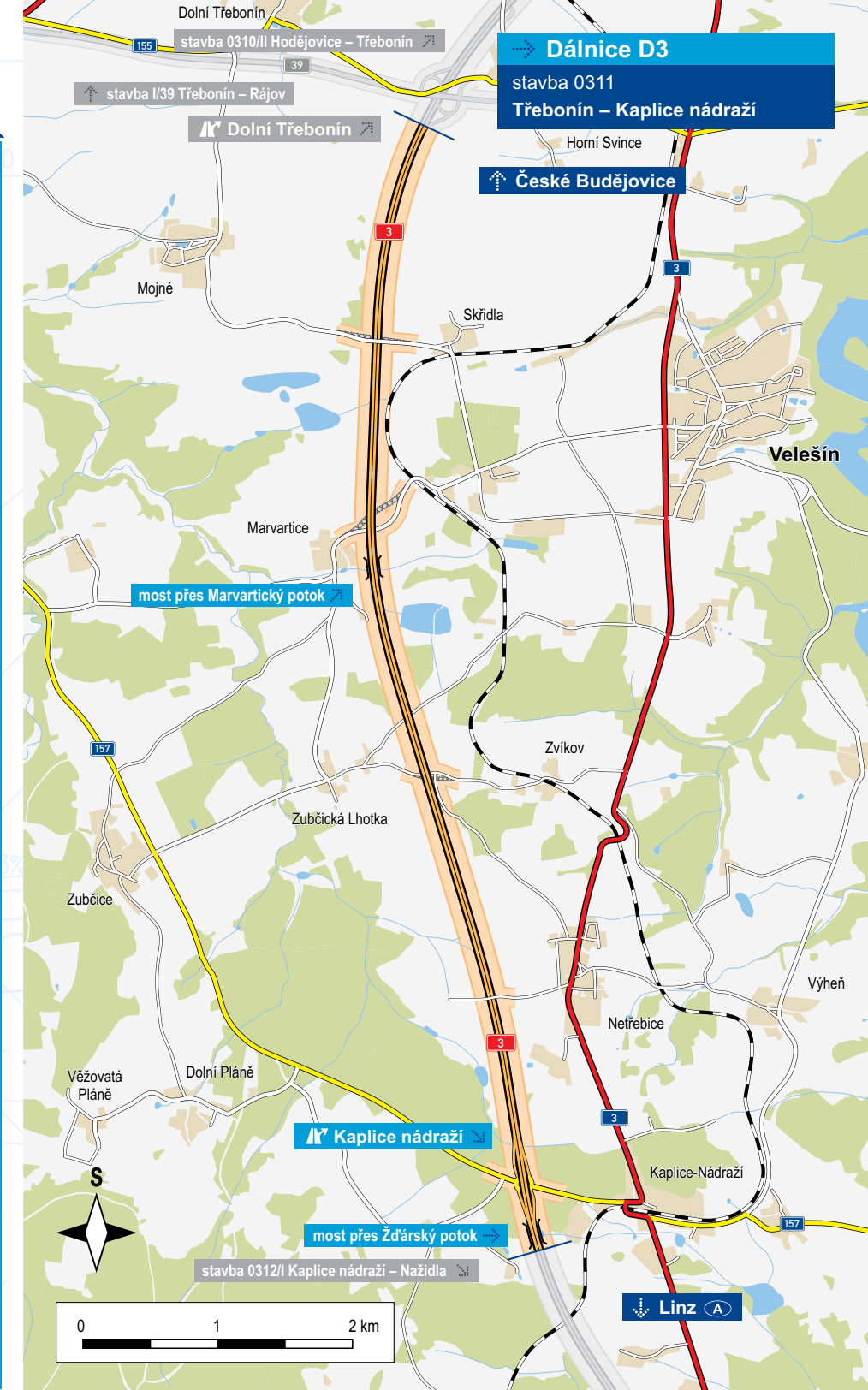
Ředitelství silnic
a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

Sdružení VASA –
Valbek, spol. s r.o.
a Satra, spol. s r.o.

Předpokládaná cena

stavby bez DPH:
2 222 473 000 Kč



Trasa dálnice D3 (vizualizace)



MÚK Kaplice-nádraží (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

D3 Kaplice nádraží–Nažidla

Délka: 11,990 km, kategorie: R 25,5/120, Jihočeský kraj

Postupná příprava k realizaci

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1.05m

Stavba dálnice v úseku Kaplice nádraží–Nažidla nahradí stávající silnici I/3, která je v mnoha úsecích pro současný automobilový provoz naprosto nevyhovující. Má nevhodné směrové i výškové uspořádání, úrovněová křížení s železniční tratí a v neposlední řadě je stávající trasa v kolizi s urbanistickými vztahy.

Začátek úseku stavby 0312/I Kaplice nádraží–Nažidla navazuje na úsek stavby 0311 Třebonín – Kaplice nádraží v km 159,550, konec úseku je situován u obce Nažidla v km 171,550. Celková délka řešeného úseku je 11 990 metrů a bude postaven v kategorii R 25,5/120.

Stavba za MÚK Kaplice nádraží vede západně od stávající silnice I/3, západně míjí Kaplice, následuje MÚK Kaplice, která je navržena jako trubkovitá. Trasa vede dále podél stávající silnice I/3 kolem obcí Skornice a Zdíky. Následuje MÚK Nažidla se silnicí II /00359 Nažidla–Bujanov, která je navržena jako kosodélná. U obce Suchdol se napojuje na již postavenou část obchvatu Dolního Dvořiště, který je vybudovaný v polovičním profilu. Zde stavba končí.

Stavba zahrnuje připojení na silniční síť v mimoúrovňových křižovatkách Kaplice a Nažidla. MÚK Kaplice je situovaná v místě budoucího napojení přeložky silnice II /154 na dnešní silnici I/3. MÚK Nažidla je situovaná v místě křížení trasy silnice R3 se silnicí II /00359. Ostatní komunikace, které kříží trasu, zůstanou zachovány a s dálnicí D3 budou vykříženy mimoúrovňově. V km 160,170 kříží trasa silnice železniční trať Kaplice – Dolní Dvořiště.

V rámci navržené trasy bude postaveno celkem patnáct nových mostů, z toho dvě estakády – mostní estakáda Zdíky, která převede dálnici D3 přes silnici III/00358 a údolí se Zdikovským potokem jihozápadně od obce Zdíky. Mostní estakáda Suchdol

převede dálnici D3 přes údolí s Hněvanovským potokem jihozápadně od obce Suchdol.

Krajina, kterou prochází trasa navrhované dálnice, vykazuje poměrně nízký stupeň urbanizace. Kaplice jsou míjena v dostatečné vzdálenosti. Trasa se vyhýbá pokud možno všem sídelním útvarům, přibližuje se pouze několika samotám (Rožnov, Malý Stradov), zadním traktům některých vesnic (Suchdol), nebo chatovým osadám u Kaplice.

Součástí stavby jsou vyvolané přeložky silnic I. a II. třídy, účelových komunikací a realizace provizorních komunikací tak, aby byla zachována dopravní obslužnost dotčeného území jak v průběhu stavby, tak po jejím dokončení.

V prostoru stavby 0312/I se uvažuje s umístěním oboustranné odpočívky. Její umístění je navrženo na konci úseku stavby s tím, že jejich rozloha bude navazovat i do stavby 0312/II.

V dubnu 2015 byl dokončen koncept dokumentace pro stavební povolení. Následuje inženýrská činnost spojená s majetkoprávním vypořádáním a získáním stavebního povolení. V 05/2016 byl objednan archeologický průzkum v celém úseku D3 Třebonín – Dolní Dvořiště. Dne 1. 9. 2016 byl dokončen doplňkový GTP, který byl předán zpracovateli DSP. Stavba má stanovisko EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., což bude pravděpodobně znamenat zopakování procesu EIA paralelně se stávající přípravou stavby.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	12/2004	05/2008	2018	2018	2019	2022



Kaplice, současná silnice I/3



Silnice I/3 u Nažidel

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 11 990 m
 kategorie: R 25,5/120
 plocha vozovek: 305 745 m²
 počet stav. objektů: 136

Mostní objekty:

počet celkem: 15
 z toho na dálnici: 11
 nad dálnicí: 4
 délka mostů: 2802 m

Mimoúrovňové kříž.:

MÚK Kaplice km 169,300
 MÚK Nažidla km 165,000

Protihlukové stěny:

počet: 7
 délka stěn: 2740 m

Opěrné zdi:

počet objektů: 2
 délka zdí: 190 m

Úpravy dalších komunikací:

III /1572: 827 m
 III /00357: 1628 m
 III/00358: 433 m
 II/603: 410 m
 ostatní kom.: 4680 m
 délka přeložek: 7978 m

Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 11
 objekty elektro: 16
 trubní vedení: 1

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 1 676 268 m³
 násypy: 1 634 943 m³

Název stavby:

D3 0312/I Kaplice nádraží–Nažidla

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Střítež u Kaplice, Žďár u Kaplice, Kaplice, Stradov u Kaplice, Omlenice, Zdíky, Suchdol u Bujanova

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

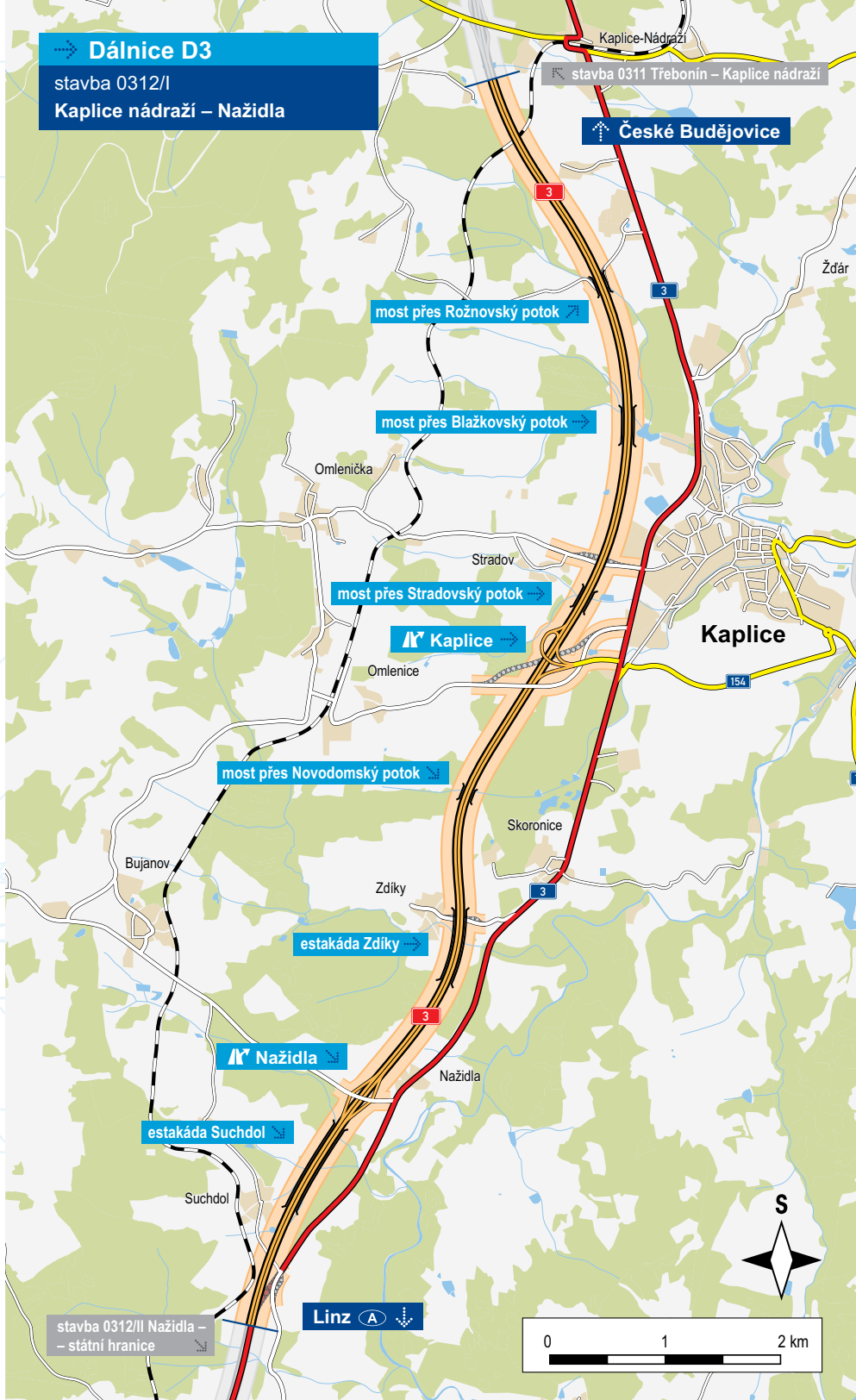
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

Sdružení VASA – Valbek, spol. s r.o. a Satra, spol. s r.o.

Předpokládaná cena stavby bez DPH:

5 740 518 000 Kč



Most na trase dálnice D3 (vizualizace)



MÚK Nažidla (vizualizace)



D3 Nažidla – Dolní Dvořiště

Délka: 3,543 km, kategorie: R 25,5/100, Jihočeský kraj

Postupná příprava k realizaci



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1.05m

Stavba 0312/II Nažidla–Dolní Dvořiště, státní hranice nahradí stávající silnici I/3, která je v mnoha úsecích pro současný automobilový provoz naprosto nevyhovující. Má nevhodné směrové i výškové uspořádání, úrovněová křižení s železniční tratí a v neposlední řadě je stávající trasa v kolizi s urbanistickými vztahy.

Začátek úseku stavby 0312/II Nažidla–státní hranice ČR/Rakousko je v km 171,550, kde navazuje na předchozí úsek stavby D3 0312/I. Konec úseku stavby je v km 175,100 v místě křižení se státní hranicí ČR / Rakousko. Část stavby 0312/II je již vybudována v polovičním profilu jako obchvat Dolního Dvořiště. Celková délka úseku je 3543 metrů a bude postavena v kategorii R 25,5/120.

Trasa stavby 0312/II dálnice D3 se napojuje na trasu dnešní silnice I/3 tak, aby byla jedna její polovina využita právě pro předmětnou stavbu. Jedná se o část silnice I/3, která byla v první polovině devadesátých let přeložena z původní trasy v úseku mezi obcemi Suchdol a Dolní Dvořiště. V tomto místě (km 171,550) tedy začíná úsek 0312/II a končí úsek 0312/I. Konec předmětného úseku je v bodě, kde osa dálnice D3 protíná státní hranici s Rakouskem (km 175,083). Na rakouské straně bude dálnice D3 navazovat na kapacitní čtyřpruhovou silnici S10 vedoucí z Wulowitzu do Unterweikersdorfu.

Součástí stavby budou čtyři mostní objekty – most přes Trojanský potok délky 83 metrů, jehož trasa je zároveň biokoridorem lesní zvěře. Dále most přes místní komunikaci Rožnov a potok, jehož délka je 148 metrů, most na MÚK Dolní Dvořiště délky 83 metrů, který převádí silnici II /163 Dolní Dvořiště–Vyšší Brod přes

dálnici D3 a 84 metrů dlouhý most most přes silnici I/3 – most převádí dálnici přes dnešní silnici I/3 v prostoru před státní hranicí s Rakouskem.

Stavba dále zahrnuje realizaci mimoúrovňové křižovatky Dolní Dvořiště, úpravy dotčených inženýrských sítí a objektů, které souvisejí se začleněním stavby do krajiny.

Navrhovaná trasa respektuje veškerá stávající dopravní spojení. Přílehlé území bude na dálnici připojeno v mimoúrovňové křižovatce MÚK Dolní Dvořiště. Ta je situována v místě křižení původní trasy silnice II/163 s trasou dálnice D3. Ostatní komunikace, které křiží trasu dálnice zůstanou zachovány a s dálnicí budou vykřiženy mimoúrovňově (včetně polních cest).

V rámci DÚR byly provedeny upřesňující výpočty vlivu hluku na okolní zástavbu. Na základě těchto návrhů byl specifikován rozsah protihlukových stěn. Jedná se o protihlukovou stěnu Dolní Dvořiště délky 1565 metrů.

Rozhodnutí o umístění stavby nabylo právní moci 28. 1. 2016. V červenci 2015 byly zahájeny práce na aktualizaci DSP, které byly dokončeny v 06/2016. V rámci přípravy stavby začíná inženýrská činnost spojená s výkupy pozemků a vydáním stavebního povolení. Stavba má stanovisko EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., což bude pravděpodobně znamenat zopakování procesu EIA paralelně se stávající přípravou stavby.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	06/2006	03/2015	2018	2018	2019	2022



Hraniční přechod Dolní Dvořiště / Wulowitz



Silnice I/3 na obchvatu Dolního Dvořiště

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 3543 m
kategorie: R 25,5/100
plocha vozovek: 99 381 m²
počet stav. objektů: 89

Mostní objekty:

počet celkem: 4
z toho na dálnici: 3
nad dálnicí: 1
délka mostů: 398 m

Mimoúrovňové kříž.:

MÚK Dolní Dvořiště
délka větví: 1244 m

Protihlukové stěny:

počet: 1
délka stěny: 1565 m

Opěrné zdi:

počet objektů: 2
délka zdí: 165 m

Úpravy dalších komunikací:

přel. II/163: 804 m
úprava II/603: 300 m
ostatní kom.: 731 m
celková délka: 1835 m

Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 5
objekty elektro: 13
trubní vedení: 2

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 185 000 m³
násypy: 217 000 m³

Název stavby:

D3 0312/II Nažidla–
Dolní Dvořiště, státní
hranice

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Suchdol u Bujanova,
Dolní Dvořiště, Trojany
u Dolního Dvořiště,
Rybník u Dolního
Dvořiště

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic
a dálnic ČR

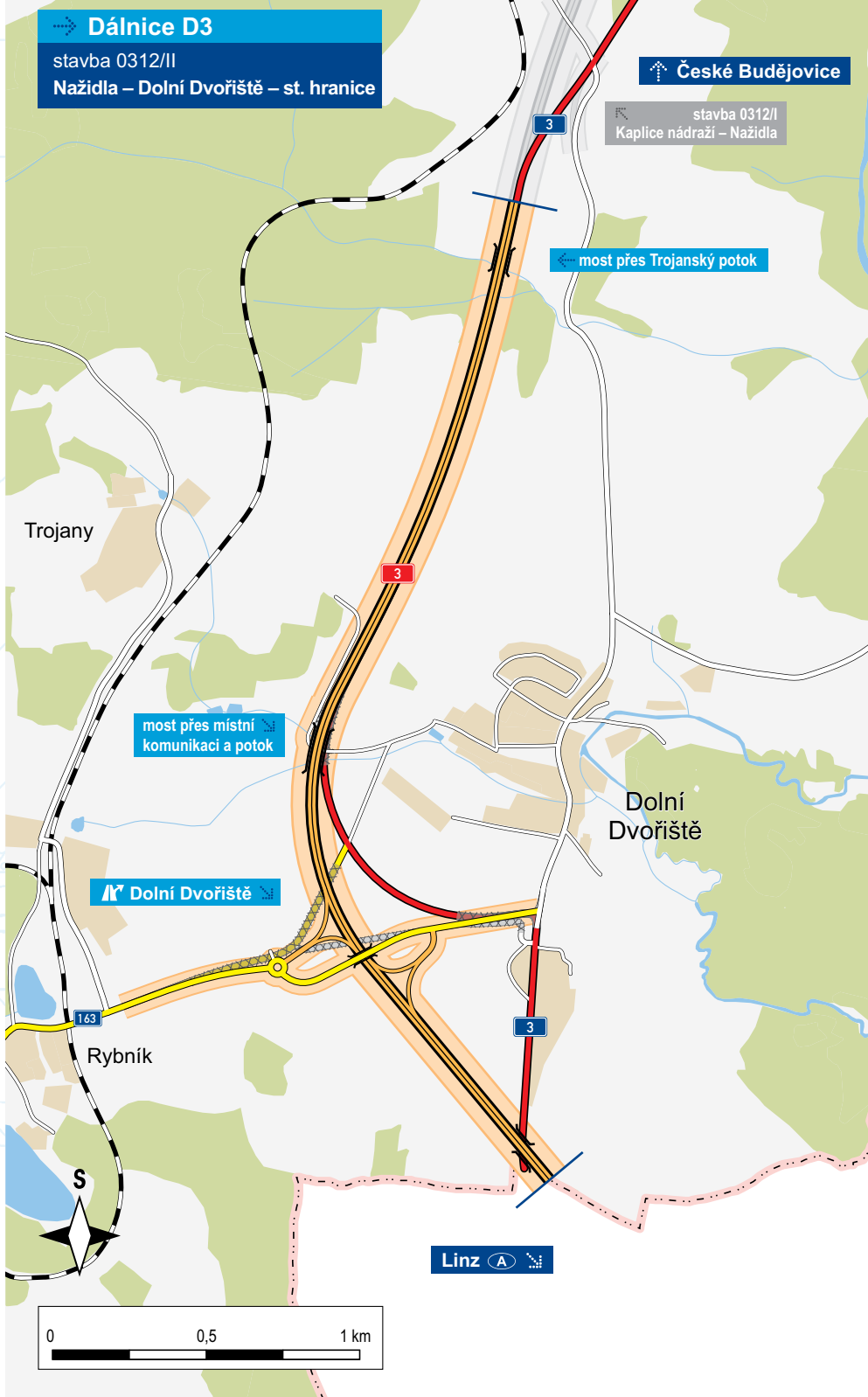
Zpracovatel DÚR:

PRAGOPROJEKT, a.s.

Předpokládaná cena

stavby bez DPH:

1 082 341 000 Kč



MÚK Dolní Dvořiště (vizualizace)



Dálnice D3 od Suchdola k Dolnímu Dvořišti (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Informační publikace o dálnici D3 byla připravena z podkladů zpracovatelů
projektových dokumentací jednotlivých staveb a z archivních materiálů
Ředitelství silnic a dálnic ČR v říjnu 2010.

Poslední aktualizace: říjen 2016

Publikaci vydalo:
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12
140 00 Praha 4

Redakční tým: Martin Höfler, Ján Skovajsa, Petr Pokorný

Mapové podklady: ŘSD

Zpracování map: Petr Pokorný

Geografická data poskytl: VGHMÚř Dobruška © MO ČR, 2008

Fotografie: ŘSD a archiv autorů

Konzultace ŘSD: Jan Hoření, František Petroušek

Pozn.: Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů,
které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

PRAHA

Praha je hlavní a současně největší město České republiky. Je také hlavním dopravním uzlem v Česku a významnou křižovatkou ve střední Evropě. Hlavními dálkovými silničními tahy jsou dálnice D1 (Brno, Ostrava), D5 (Plzeň), D8 (Ústí nad Labem), D11 (Hradec Králové) a rychlostní silnice R4 (České Budějovice), R6 (Karlovy Vary), R7 (Chomutov) a R10 (Mladá Boleslav). Postupně jsou budovány dva rychlostní okruhy kolem Prahy.



BENEŠOV



Okresní město **Benešov**, nacházející se ve Středočeském kraji, leží 37 km jihovýchodně od Prahy. Má téměř 17 tisíc obyvatel. Přetížená silnice

I/3, začínající na dálnici D1, prochází po západním okraji města a je jedinou významnou spojnici na republikovou síť.

ČESKÉ BUDĚJOVICE



Téměř stotisícovou metropolí Jihočeského kraje je statutární město **České Budějovice**. Město je důležitou křižovatkou. Prochází tam

hned tři silnice I. třídy, a to I/3, I/20 a I/34 a dvě silnice II. třídy – II/156 a II/157. Chybějící dálnice je proto dlouho očekávána.

LINEC

Linec je důležitým dopravním uzlem. Jižně od města se nachází dálnice A1 Vídeň–Salcburk. Z pohledu Česka je významná dálnice A7 (Mühlkreisautobahn), jejíž plánované prodloužení jako S10 (Mühlviertler Schnellstraße) bude důležitou spojnici do České republiky. Na území obce Ansfelden, jihozápadně od Lince, začíná dálnice A25 (Welser Autobahn) napojující se na dálnici A8 (Innkreisautobahn) vedoucí až do německého Pasova.

TÁBOR



Tábor je s 37 tisíci obyvateli druhé největší jihočeské město. Centrum města je památkovou rezervací vyhledávanou turisty.

Neúnosnou dopravu v Táboře již vyřešil přes osm kilometrů dlouhý obchvat, který je součástí budoucí dálnice D3.

ČESKÝ KRUMLOV



Český Krumlov je hned po Praze turisticky nejvyhledávanější město České republiky, dopravní napojení tomu ale neodpovídá. Městem

prochází jedna silnice první třídy, a to I/39 z Lenory do Českých Budějovic, kde chybí napojení na dálniční síť.



13.25

3.75

2.50

JÍZDNÍ PRUH

0.25



š=0.125m

beton C25/30-3b



Ministerstvo dopravy



STÁTNI FOND DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURY



Vodící proužek
š=0.25m

p%



p%(min.3%)

ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR

E def,2 min 50 MPa