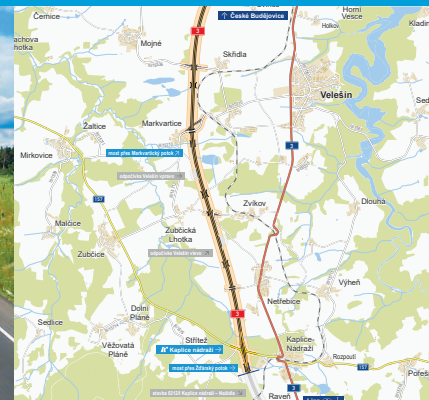


# Dálnice D3

## Třebonín – Kaplice nádraží stavba 0311

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 08/2024



Spolufinancováno  
Evropskou unií

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



## DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

**Stavba „D3 0311 Třebonín – Kaplice nádraží“ nahradí stávající silnici I/3, která je v mnoha úsecích pro stávající automobilový provoz nevyhovující. Má nevyhovující směrové i výškové uspořádání, přičemž je stávající trasa v kolizi s urbanistickými vztahy v území – prochází jednotlivými obcemi, které se řadí mezi nejvíce nehodová místa.**

Křižovatky jsou vesměs bez odbočovacích a připojovacích pruhů s častým omezením rozhledových poměrů a omezením předjíždění. Část úseku zároveň prochází ochranným pásmem vodárenské nádrže Římov se zákazem ošetřování chemickými prostředky v zimním období. Zlepšení tohoto stavu je možné jedině vybudováním kapacitní čtyřpruhové dálnice, na kterou se přesune podstatná část dopravní zátěže. Na stávající silnici I/3 zůstane pouze místní a pomalá doprava. Po dostavbě dálnice bude silnice I/3 převedena do silnic II. tříd jako silnice II/603.

Dálnice D3 Praha – Tábor – České Budějovice – státní hranice měří 170,1 km. V současné době je v provozu úsek Nová Hospoda - Tábor - Veselí nad Lužnicí - Bošilec - Ševětín - Borek - Úsilné. Tato stavba řeší pokračování dálnice D3 jižním směrem od úseku Úsilné - Hodějovice - Třebonín.

Dálnice D3 je součástí mezinárodní silnice E55 Helsinborg–Berlín–Praha–Salzburg–Benátky–Kalamata. Je také součástí globální sítě TEN-T evropského dopravního koridoru, který spojuje severní a jižní Evropu.

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba je jednou ze souboru staveb dálnice D3 mezi Č. Budějovicemi a Rakouskem. Stavba navazuje na již budovanou stavbu „D3 0310/II Hodějovice–Třebonín“ (zahájena v 03/2019). Na konci stavby navazuje taktéž již budovaná akce „D3 0312/I Kaplice nádraží – Nažidla“ (realizace zahájena v 06/2024). Předmětná stavba měří 8539 m a je navržena v kategorii D 25,5/120 se zvětšenou šířkou SDP o 0,5 m na 3,5 m. Stavba je navržena v pahorkovitém území, převážně na zemědělských pozemcích.

Stavba začíná v km 150,973 za budovanou MÚK Třebonín s přeložkou silnice II/155. Odtud trasa pokračuje v zářezu v levostranném oblouku přes zemědělské pozemky. V km 151,497 je navržen obloukový nadjezd polní cesty. Trasa je vedena západně od obce Skřídla, kde je navržen jednopolový most přes silnici III/15536 Mojně–Skřídla.

Dálnice vede na jih v přímém směru a poté se přibližuje po náspu k železniční trati. V km 153,040 bude vybudován třípolový most přes lokální biokoridor. Dálnice klesá v mírném zářezu a v levostranném oblouku podchází nadjezd přeložky silnice III/15710 Markvartice–Velešín. Pětípolovým mostem D3 překonává v km 154,350 místní komunikaci a vodoteč. Výhodně vede dálnice od Markvartic. Následně trasa stoupáním 3,25 % v přímé po náspu máji východně Zubčickou Lhotu. V km 155,460 přechází dálnice čtyřpolovým mostem místní komunikaci a vodoteč. V km 155,930 kříží dálnice přesypáným mostem místní komunikaci Zubčická Lhota – Zvíkov. Následu-

je zářez, ve kterém se zmírňuje stoupání na 0,91 %. Další větší dálniční most bude vybudován v km 157,110 přes biokoridor a polní cestu Netřebice–Střítež. Jedná se o čtyřpolový most. Trasa je vedena v zářezu a v pravostranném oblouku okolo Netřebic. V km 157,670 přechází dálnici obloukový nadjezd místní komunikace Netřebice–Střítež.

Přes les se dálnice dostává k MÚK Kaplice nádraží s přeložkou silnice II/157. Křižovatka je navržena jako prstencovitá s okružním pásem o poloměru R=50 m ve spodní úrovni. Větve jsou navrženy na návrhovou rychlost 50 km/h. Budou zde realizovány dva dálniční mosty přes okružní pás, které jsou navrženy jako jednopolové délky 43 m.

Za křižovatkou trasa vede skrz les po náspu v levostranném oblouku k mostu přes Žďárský potok v km 159,437, který je s délkou 153 m nejdelším mostem stavby.

Stavba končí za MÚK Kaplice nádraží a mostem přes Žďárský potok v km 159,512, kde navazuje stavba „D3 0312/I Kaplice nádraží – Nažidla“. Zprovoznění stavby 0311 bude tranzit převeden v úseku MÚK Krasejovka – Kaplice nádraží z doporučené trasy po silnici I/3 na dálnici D3 a silnici II/157. Úsek MÚK Krasejovka – MÚK Třebonín by neměl být do doby zprovoznění této stavby využíván pro tranzitní dopravu. Zároveň silnice I/3 bude převedena v tomto úseku do silnic II. tříd jako II/603.



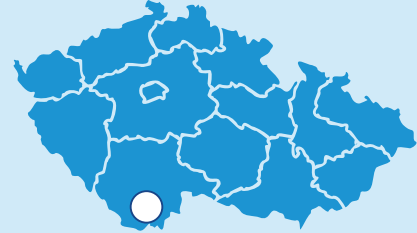
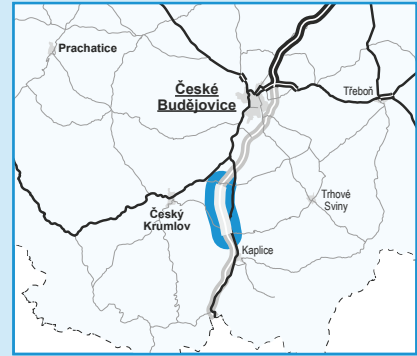
**Dálnice D3**  
stavba 0311  
Třebonín – Kaplice nádraží



Český Krumlov

České Budějovice

Kaplice nádraží

Linž



-  řešená stavba
-  jiné stavby



0 1 2 km

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013

ROADMEDIA



**ŘEDITELSTVÍ  
SILNIC  
A DÁLNIC**

## STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Práce na kácení lesní a mimolesní zeleně v dotčeném území stavby byly dokončeny v 04/2021. V 10/2019 byl zahájen pyrotechnický průzkum (již dokončen). Byly dokončeny přeložky VTL plynovodu. V 08/2018 schválila CK MD ZP. V 09/2020 bylo vypísáno výběrové řízení na zhotovitele stavby. K podpisu smlouvy s vítězným uchazečem došlo 6. 1. 2022. **Ke slavnostnímu zahájení stavby došlo 4. 2. 2022.** Během 03/2022 došlo k dokončení skrývek ornice v celé trase. V zárezích dálničního tělesa hlavní trasy probíhá od 06/2022 od-kup materiálu. Dochází k odtěžování hornin, které jsou v některých zárezích rozpojovány za pomoci řízených odstřelů. Získaný materiál je na stavbě drcen a použit do budovaných násypů. Dochází též k zakládání mostních objektů a v některých případech k provádění konsolidačních násypů. Na konci úseku (blízkosti budoucí MÚK Kaplice nádraží) došlo k rozproštění lesní hrabanky získané ze smýcení lesního porostu, které vzešlo z podmínek stanoviska EIA. Nadále probíhá stavba mostních objektů. Na kanalizaci byly zahájeny přípravné práce doprovázené řízenými odstřely. Od 16. 8. 2023 je zprovozněna přeložka silnice III/15536 mezi obcemi Mojně a Skřidla. Od 15. 9. 2023 je zprovozněna přeložka silnice III/15710 mezi Velešínem nádraží a Markvarticemi. V 12/2023 došlo ke zprovoznění silnice II/157 v úseku Kaplice nádraží směrem na Český Krumlov. Silnice je součástí MÚK Kaplice nádraží. Přeložky silnic III/15526, III/15710 a III/157 byly uvedeny do trvalého užívání. Přeložky vodovodů byly přepojeny. Aktivní zóna dokončena a probíhá pokládka nestmelených vrstev a stmelených asfaltových vrstev. Mostních objekty jsou v pokročilé fázi realizace, kdy dochází k zasypu přechodových oblastí a betonáži přechodových desek, závěrných zídek a říms.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
01/2019	08/2018	04/2008	11/2020	09/2020	02/2022	2024

**Význam zkratk:** EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 8539 m

kategorie: D 25,5/120

počet všech stavebních objektů: 24

### Mostní objekty:

na dálnici D3: 10, nad dálnicí D3: 3

celková délka mostů: 836 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Kaplice nádraží

celková délka větví: 732 m

### Ostatní křižovatky

okružní: 1

### Úpravy ostatních komunikací:

silnice II/157: 1 (délka: 402 m)

silnice III. třídy: 3 (délka: 1382 m)

místní komunikace: 4 (délka: 1082 m)

polní a lesní cesty: 5 (délka: 2972 m)

### Přeložky a úpravy inženýrských sítí:

vodohospodářské objekty: 11

objekty elektro: 8

objekty trubních vedení: 5

### Název stavby:

D3 0311 Třebonín–Kaplice nádraží

### Místo stavby:

Jihočeský kraj

### Katastrální území:

Prostřední Svínice, Mojně, Mojně-

-Skřidla, Záhorkovice, Velešín, Zubčice,

Chodeč-Zvíkov, Netřebice,

Střítež u Kaplice

### Druh stavby:

novostavba, liniová

### Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

### Zpracovatel PDSP:

Sdružení NOVA – Valbek spol. s r.o.

a Novák a Partner spol. s r.o.

### Zhotovitel:

Metrostav Infrastructure a.s.

### Předpokládaná cena stavby:

2 388 800 504 Kč (bez DPH)

### Cena stavby dle smlouvy:

1 877 774 473 Kč (bez DPH)

### Spolufinancování:

Spolufinancováno z Fondu soudržnosti v rámci Programu Doprava 2021 – 2027 (OPD3)

**Pozn.:** Tento leták byl aktualizován v srpnu 2024. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.