

13.25

3.75

2.50

JÍZDNÍ PRUH

0.25

Dálnice **D3**

Rychlostní silnice **R3**

Praha–Tábor–České Budějovice–Rakousko

www.dalnice-d3.cz



U příležitosti zprovoznění části dálnice D3
v úseku Tábor–Veselí nad Lužnicí
stavba 0307A, B, C; 0308A, B
dne 27. června 2013

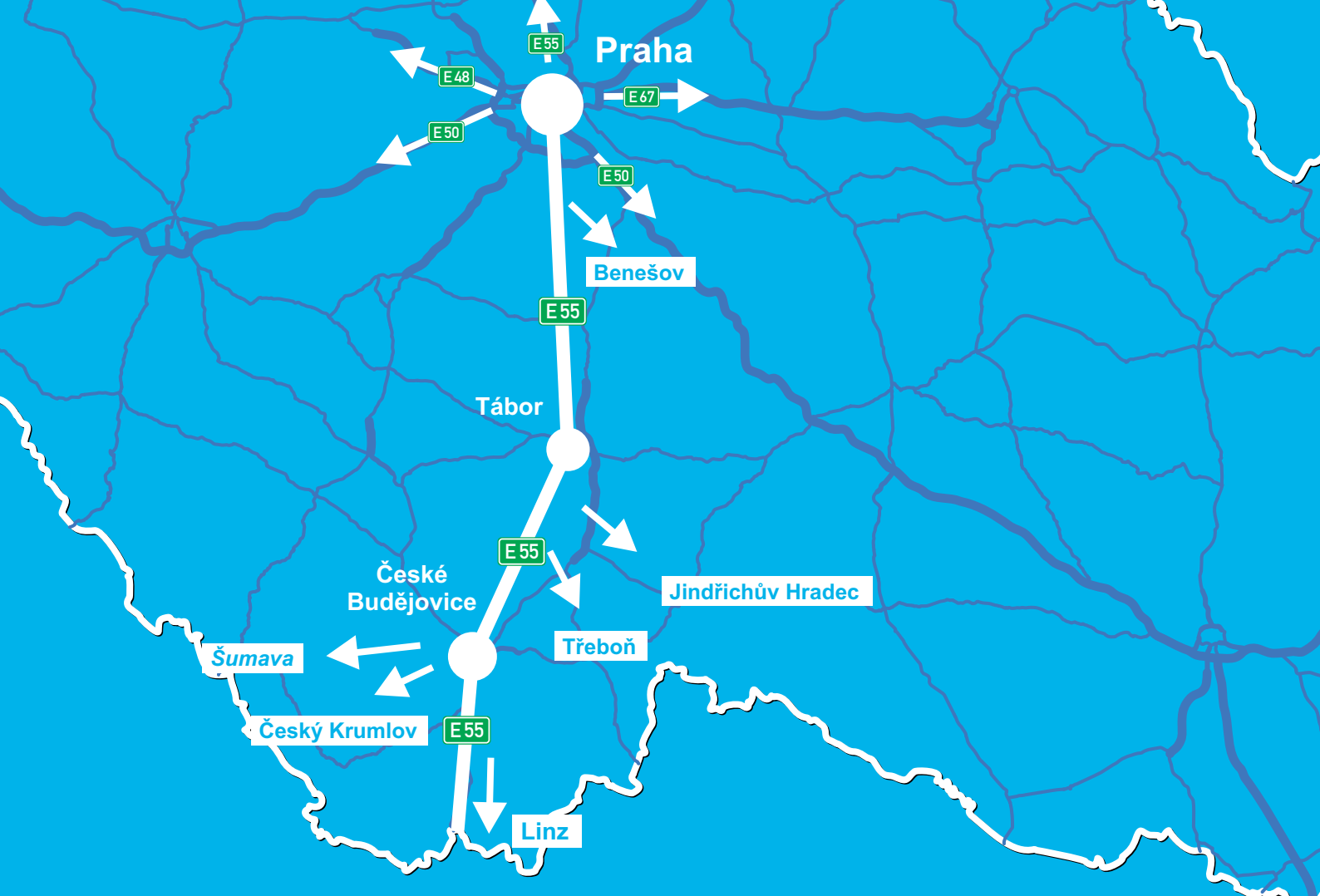
p%(min.3%)



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR

E def,2 min 50 MPa

p%(min.3%)



S10

Plánovaná **Rychlostní silnice S10**, označovaná též jako *Mühlviertler Schnellstraße*, naváže v Rakousku na českou dálnici D3, respektive rychlostní silnici R3. Z celkové délky 38 km je od srpna roku 2009 ve výstavbě první, 22 km dlouhý úsek. Jedná se o tzv. jižní úsek mezi současným koncem dálnice A7 u Unterweikersdorfu a městem Freistadt. Zprovozněn by měl být na konci roku 2012. 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 rychlostní silnice R3 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

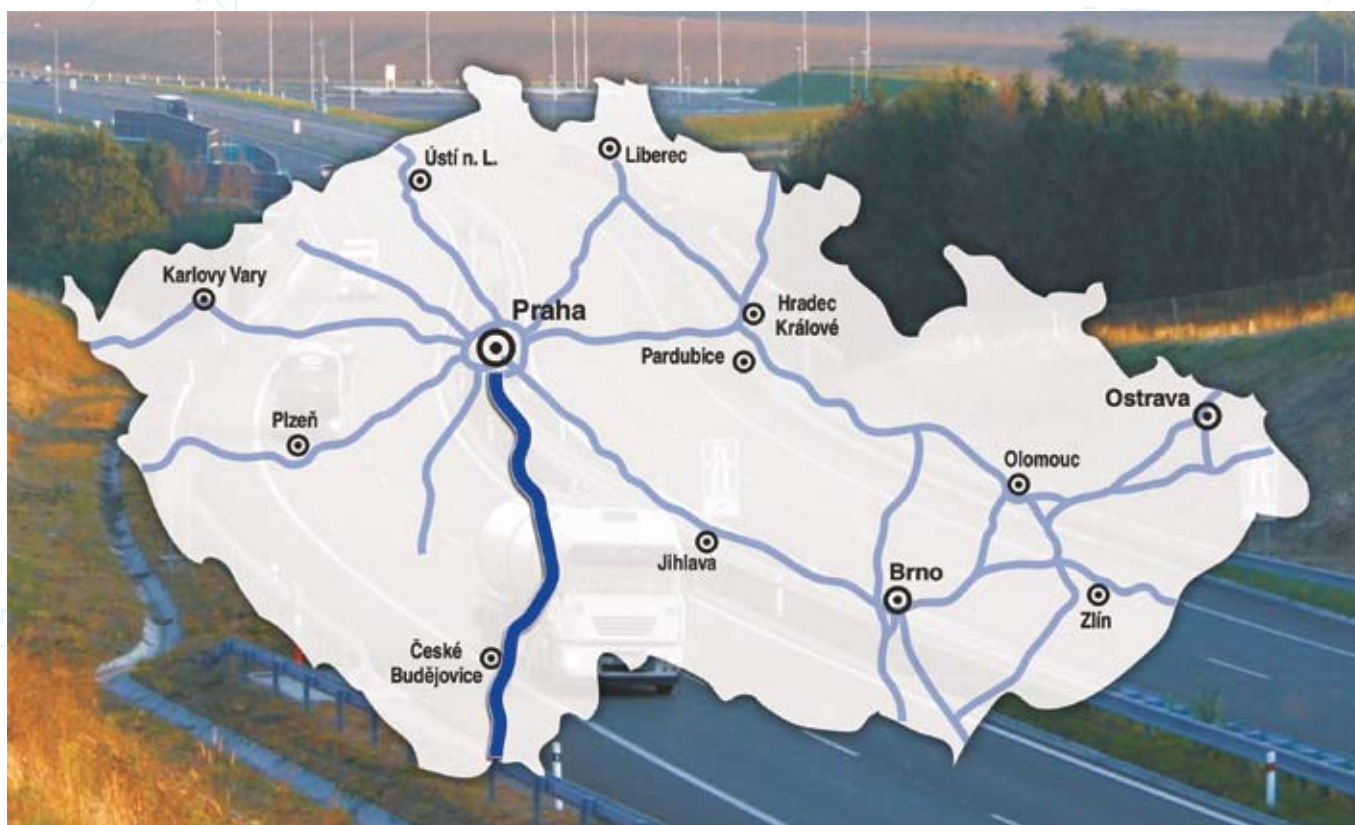
Evropská silnice 55 je 3305 km dlouhá komunikace vedoucí z švédského Helsingborgu do řecké Kalamaty. Začátek silnice se nachází v křižovatce se silnicí E4, poté pokračuje trajektem do Dánska, kde míjí města Helsingor, Kodaň a Gedser. Po překonání Baltského moře trajektem vstupuje u města Rostock na německé 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. Další 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 a R3 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
	R3 Třebonín–Kaplice nádraží	32
	R3 Kaplice nádraží–Nažidla	34
	R3 Nažidla–Dolní Dvořiště	36
	Tiráž	38



Dálnice D3

Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko

- Úseky D3 v provozu
- Úseky D3 ve v přípravě
- Mimoúrovňová křižovatka
- Jiné D a R v provozu
- Jiné D a R ve 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, rychlostní silnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- 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 vyňala 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 České republice 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 dálnice 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 budou muset však být tyto úseky rekonstruovány a doplněny tak, aby splňovaly současné požadavky.

Ve Středočeském kraji komplikace s umístováním 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 územně plánovací dokumentace. Na všechny dílčí úseky byly postupně v 90. letech zpracovány podrobnější vyhledávací studie i dokumentace 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 Benešova 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 „Zenkly-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 pořízení těchto středočeských územních plánů v letech 2004–5 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. Získání kladného posudku dopadu na životní prostředí je nezbytné pro pokračování v dalších fázích realizace.



DOPRAVNÍ VÝZNAM

Dálnice D3 propojí hlavní město Prahu a oblast středních i jižních Čech, napojí Tábořsko a Českokubějovicko 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.

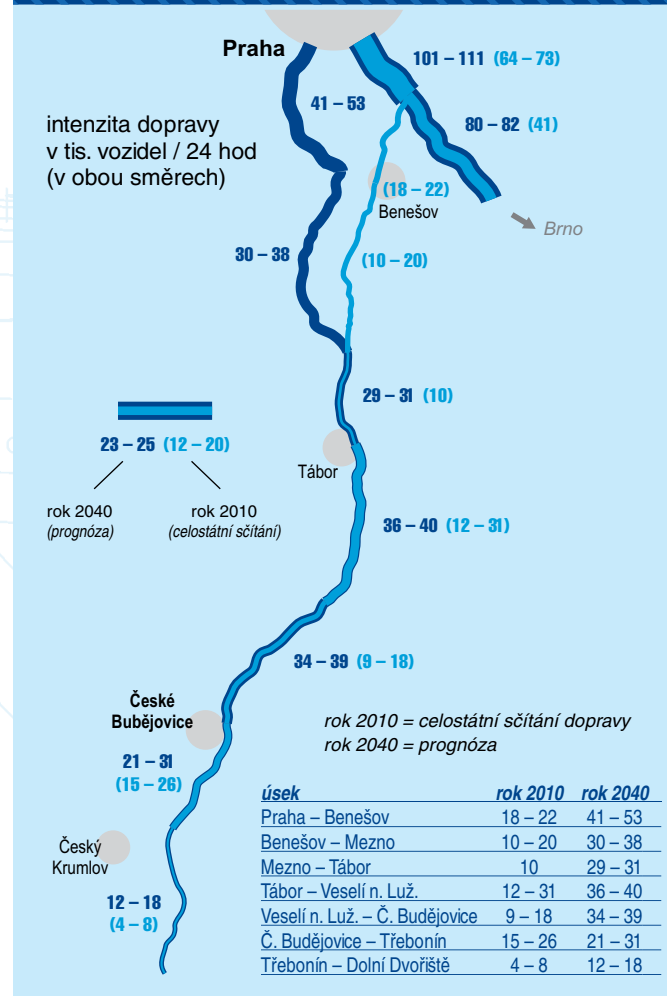
Směrově nerozdělená komunikace s úrovnovými křižovatkami, jak je dnes silnice I/3 a potažmo celý tah E55 realizován, rovněž v kombinaci s dosahovanými vysokými intenzitami provozu přináší zvýšené statistiky nehodovosti, často s fatálními následky na lidské zdraví a životy. Poměrně velkorysý návrhové 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 vztahený 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 a rychlostní silnice R3 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 převezme 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 hospodářské 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.

Zahájení zadávacího řízení pro první fázi projektu je možné v závislosti na datu získání pravomocných územních rozhodnutí a v závislosti na rozhodnutí o prioritě jednotlivých projektů, které budou formou PPP realizovány. Jako nezbytné pro zahájení se jeví též zajištění dostatečného objemu finančních prostředků pro výkupy či vyvlastnění pozemků.

Na základě usnesení vlády České republiky ze dne 26. 6. 2012 o projektovém záměru PPP D3 v Jihočeském kraji vláda souhlasí 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 bude zajištěno zpracování Analýzy proveditelnosti a výhodnosti realizace projektu formou PPP.





D3 Praha – Mezno

(Středočeská část – západní varianta)

JÍZDNÍ PRUH



Dělicí čára
š=0.125m

Monolitický odvodňovací žlá
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 26 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

Varianta „Z1“ (délka 8,9 km)

Vedení dálnice D3 začíná napojením na Pražský okruh prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky (MÚK) v prostoru Jesenice. V dalším průběhu varianta „Z1“ prochází jižním směrem k obci Libeň. V km 3,69 je navržena MÚK Psáry. Obec Libeň obchází v dalším pokračování po západním okraji. Mezi obcemi Libeň a Zahořany přechází přes Zahořanský potok a Siroťčí strouhu. V proluce chatové zástavby Kamenná Vrata a za lokalitou Svatováclavské lázně kříží silnici II/104 v rámci MÚK Jílové.

Podél obce Libeň je navrženo vedení trasy v 1300 m dlouhém tunelu. Zahořanský potok a Siroťčí strouha budou přemostěny. V dalším průběhu až ke křížení se silnicí II/104 je niveleta navržena ve stoupání 4,5% z důvodu MÚK Jílové a snahou minimalizovat délku dalších dvou tunelů (350 a 220 m).

Varianta „Z2“ (délka 9,2 km)

Tato varianta je až k obci Libeň prakticky totožná s variantou „Z1“. Hlavní rozdíl je v návrhu vedení trasy v oblasti přechodu přes údolí Zahořanského potoka a v lokalitě Kamenná Vrata. V místě křížení se Zahořanským potokem je trasa ve variantě „Z2“ oproti variantě „Z1“ posunuta asi o 200 m ve směru toku a to za soutok s Libeňským potokem. V dalším průběhu je trasa vedena v tunelu až ke křížení se silnicí II/104. Odstraňuje se zásah do Siroťčí strouhy a v chatové oblasti Kamenná Vrata se eliminuje dopad dálnice do této lokality včetně zásahu do krajinného rázu.

Stavba 0302 Jílové u Prahy – Hostěradice

Varianta „Z1“ (délka 4,8 km)

Od MÚK Jílové trasa sleduje a několikrát křížuje stávající silnici III/1044 Jílové–Luka pod Medníkem. Obec Luka p. M. míjí po východním okraji a směřuje jihovýchodním směrem k obci Hostěradice, kterou obchází po západním okraji. U této obce na přeložce silnice II/106 je navržena MÚK. V úseku od silnice II/104 až k obci Luka p. M. jsou navrženy tři tunely (100 m, 250 m a 400 m), které řeší průchod přes příčné hřbety terénu. Údolí Sázavy je přemostěno mostem o délce 1025 m.

Varianta „Z2“ (délka 4,6 km)

V úseku od křížení se silnicí II/104 u Jílového až obec Hostěradice je navrženo variantní vedení „Z2“. To je navrženo z důvodu, že u varianty „Z1“ je odpor s vedením trasy v prostoru obce Luka p. M. Trasa „Z2“ je v prostoru této obce posunuta asi 250–300 m východním směrem. Od Jílového prochází tunelem délky 1200 m pod kopcem Hůrka a inundaci Sázavy přechází mostním objektem délky 800 m.

Tato varianta má oproti variantě „Z1“ o 550 m delší tunel a zkracuje mostní objekt přes Sázavu o 225 m. Návrhem této varianty dochází k přijatelnějšímu zásahu do krajiny.

Varianta „Z3“ (délka 4,6 km)

Tato varianta řeší možné propojení mezi variantou „Z1“ a „Z2“ a v této stavbě je velmi blízká variantě „Z2“.

Stavba 0303 Hostěradice – Václavice

Varianta „Z1“ (délka 11,2 km)

Od Hostěradic trasa prochází rozsáhlým lesním komplexem směrem na Netvořice. Před obcí Netvořice v lokalitě Pod Hůrkou kříží silnici II/105, která je na D3 napojena pomocí MÚK Netvořice. V dalším průběhu je trasa dálnice vedena severně od obce Netvořice až ke křížení se stávající silnicí III/1057.

Od křížení se silnicí III/1057 je trasa vedena mezi obcí Dunávice a Dunávickým rybníkem. Za obcí Chrástany se stáčí k jihu směrovým poloměrem, který neodpovídá návrhové rychlosti 120



Stávající most přes Sázavu na silnici I/3



Prostor budoucí křižovatky D3 a Pražského okruhu



km/h. Jedná se o místo, kde je pro návrh trasy použito více limitních hodnot, což není ideální. Niva Tloskovského potoka je přemostěna objektem dlouhým 100 m. V místě křížení se silnicí III/10513 je navržena MÚK Dunávice, do které je napojen silniční přívaděč do Týnce n. S.

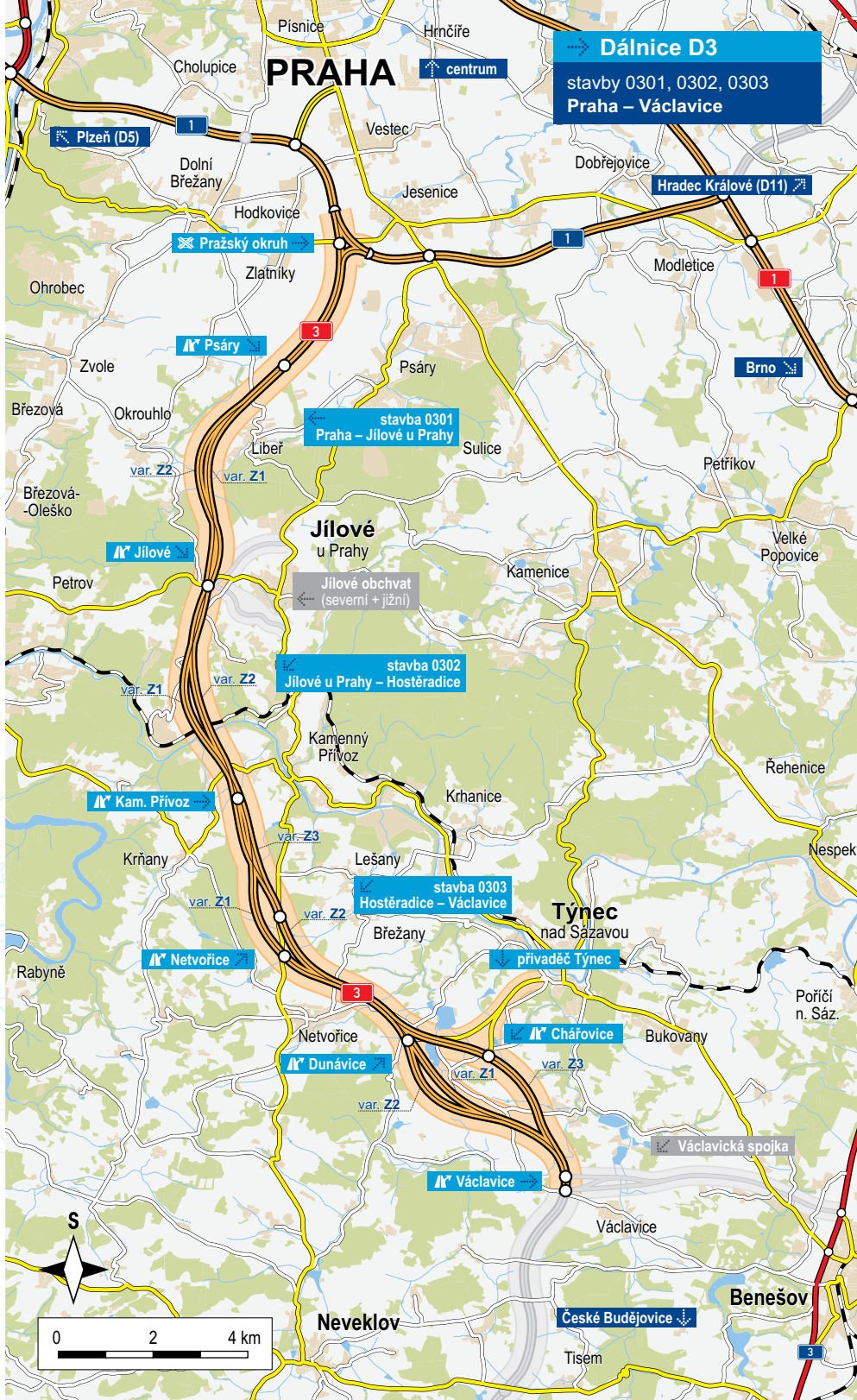
V úseku od obce Hostěradice až po křížení se silnicí II/105 jsou navrženy tři tunely (300, 100 a 400 m). Tunely řeší jak přechod přes příčné terénní hřbety, tak i zajišťují propojení území rozděleného trasou dálnice. V místě křížení se silnicí II/105 je navržen mostní objekt o délce 370 m, který přemostuje údolí mezi dvěma terénními hřbety. V konci úseku je navržen 660 m dlouhý most přes údolí Břejlovského potoka.

Varianta „Z2“ (délka 11,5 km)

Od obce Hostěradice až k silnici III/1057 je na základě připomínky snaha eliminovat zásah do rozsáhlých lesních porostů podél silnice II/105. Varianta „Z2“ u Hostěradic se odklání od varianty „Z1“ západním směrem. Úbočí vrchu Na Korábu protíná 800 m dlouhým tunelem. Následnou údolní nivu přechází 562 m dlouhým mostem a stáčí se k silnici II/105 po západním úbočí kopce „Veselý Vrch“. Silnici II/105 kříží a navazuje na variantu „Z1“. V místě křížení se silnicí II/105 je navržena MÚK Netvořice. Jedná se o finančně náročnou variantu. Z tohoto důvodu je v tomto úseku také navrhována varianta „Z3“.

Varianta „Z3“ (délka 11,5 km)

Tato varianta řeší možné propojení mezi variantou „Z1“ a „Z2“ v úseku mezi obcemi Hostěradice a Veselým Vrchem. Zároveň oproti variantě „Z2“ zkracuje délku tunelu na 200 m. Varianty lze u obce Netvořice kombinovat.



Most pře Sázavu (vizualizace)



Tunel Hůrka (vizualizace)

D3 Václavice – Mezno

Délka: cca 35 km, kategorie: D 27,5/120, Středočeský kraj

Připravované stavby

Stavba 0304 Václavice–Voračice

Stavba dálnice 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 D27,5/120 v délce 16,52 km.

Začátek stavby 0304 je v km 25,05 za napojením tzv. Václavické spojky na dálnici D3. Západně obchází Prostřední vrch a esovitě směřuje k silnici II/114 u Neštětice, kde je navržena mimoúrovňová křižovatka. Dále trasa vede k obci Maršovice, kterou obchází západním obloukem, mostem překračuje silnici III/11444, dále vede v dostatečné vzdálenosti východně od obcí Strnadice, Šebáňovice a Minartice. Stavba končí za mimoúrovňovou křižovatkou Voračice v km 42,02, která zajišťuje napojení na silnici I/18. Součástí stavby 0304 je oboustranná odpočívka Minartice.

Stavba 0304 navazuje na stávající komunikační systém mimoúrovňovým křížením MÚK Neštětice (napojení silnice II/114), Maršovice a Voračice (napojení silnice I/18).

Stavba je navržena tak, že se vyhýbá stávající zástavbě a není navržena demolice žádného objektu. Stavba maximálně využívá všech vytěžených zemin a hornin. Mostní objekty jsou navrženy v dostatečné výšce přes všechny biokoridory v údolích stávajících vodotečí, aby nedocházelo k násilnému přehrazení údolí a byl umožněn vstup fauny i flóry. Kácení dřevin je omezeno na minimum.

Stavba 0305-I Voračice – Nová Hospoda

Stavba dálnice D3 0305-I je rovněž 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 D27,5/120 v délce 16,83 km.

Začátek stavby 0305-I je v km 42,02 v prostoru za křižov-

vatkou se silnicí I/18 u Voračice (MÚK Voračice), trasa obchází obec Bezemíř, přechází přes potok Mastník velkým obloukovým mostem a pokračuje prostorem mezi obcemi Dědkov a Březina, kde se levým obloukem vyhýbá obci Mrákotice a stoupá k MÚK Loudilka na okraji Heřmaniček. Zde pravým obloukem obchází ochranné pásmo vodního zdroje Sedlec-Prčice, v souběhu s tratí ČD prochází lesním komplexem mezi Říkovem a Radíči, přechází železniční trať a klesá opět do údolí Mastníku, kde je navržena estakáda. Dálnice dále míjí Horní Borek a pravým obloukem obchází obce Žibkov a Lažany, kříží původní silnici I/3, se kterou vytváří MÚK Mezno. Stavba 0305-I končí v km 58,85 za MÚK Mezno u Nové Hospody. Silnice I/3 bude tvořit doprovodnou komunikaci k dálnici.

Obslužnost přilehlého území a napojení stávající silniční sítě na stavbu 0305-I jsou zajištěny dvěma mimoúrovňovými křižovatkami. MÚK Loudilka napojuje na dálnici D3 stávající silnici II/121 v dostatečné vzdálenosti od obce Heřmaničky. MÚK Mezno je navržena v místě křížení se silnicí I/3 u Nové Hospody.

Součástí stavby dálnice jsou přeložky křížujících komunikací I., II., III. třídy a místních komunikací, polních a lesních cest, které jsou vedeny tak, aby komunikační síť a přístupnost pozemků kolem trasy byla zachována. Stavba rovněž obsahuje nutné vodohospodářské objekty, elektro a sdělovací objekty, systém SOS, protihlukové úpravy a objekty rekultivací, terénních a vegetačních úprav trasy. Na trase stavby 0305-I je navrženo pět velkých mostů. Dominantními objekty stavby jsou dvě přemostění údolí potoka Mastník. V rámci stavby se provedou přeložky inženýrských sítí.

Stavba 0305-II Nová Hospoda – Mezno

Tento již zprovozněný úsek je situován severovýchodně od obce Nová Hospoda. Trasa dálnice je provizorně napojena na



Stoupání u Votic na stávající silnici I/3



Provizorní ukončení D3 u Nové Hospody



stávající silnici I/3 severovýchodně od obce Nová Hospoda. 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.

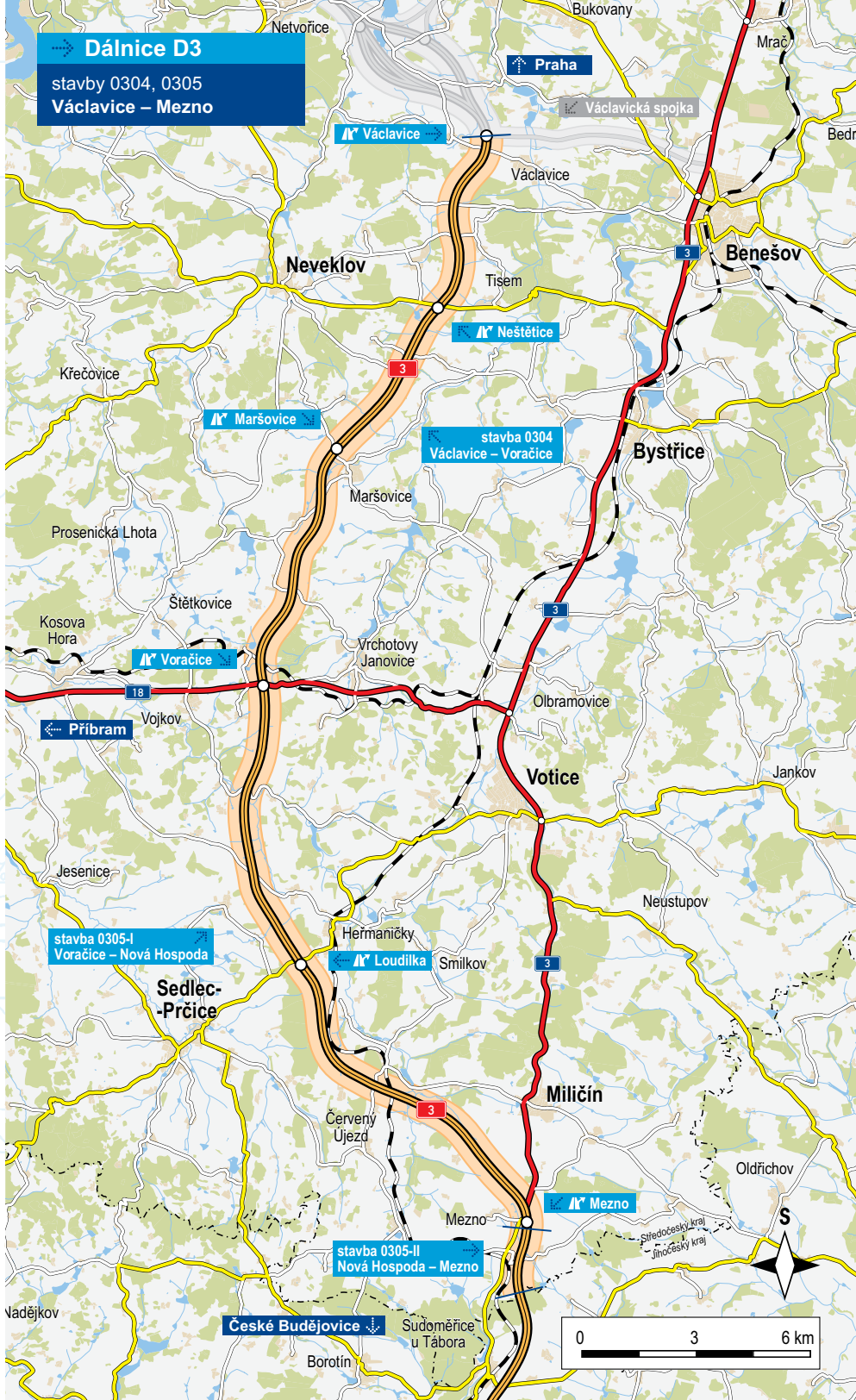
Úsek 0305/II byl rozdělen na dvě etapy. První byla přičleněna ke stavbě 0306/I Mezno–Chotoviny a zajistila její napojení na silnici I/3. Druhá etapa obsahovala zbývající stavební objekty, které nepodmiňovaly zprovoznění stavby 0306/I.

Návrh variant západního koridoru lze z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí rozdělit do čtyř úseků:

- 1. Úsek SOKP – sil. II/104 (Jílové u Prahy)
- 2. Úsek sil. II/104 (Jílové u Prahy) – křížení se sil. III/1057 (Vojtěchov)
- 3. Úsek křížení se sil. III/1057 (Vojtěchov) – křížení se sil. III/11434 (Příbyšice)
- 4. Úsek křížení se sil. III/11434 (Příbyšice) – Mezno

Z hlediska západního koridoru stanovisko EIA doporučuje pořadí variant následující:

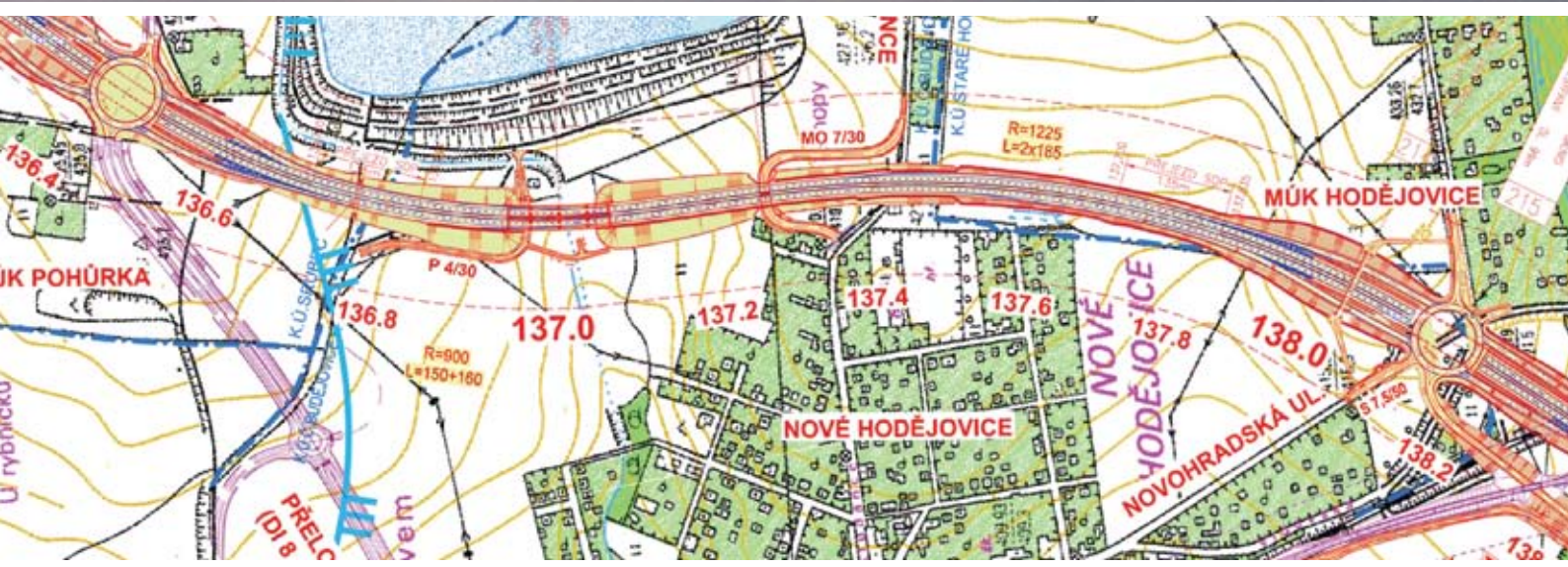
- v úseku 1:** 1. varianta Z2, 2. varianta Z1
- v úseku 2:** 1. varianta Z2, 2. varianta Z1, 3. varianta Z3
- v úseku 3:** 1. varianta Z1, 2. varianta Z2, 3. varianta Z3
- v úseku 4:** jediná navržená varianta (Z1=Z2)



Most přes potok Mastník u Nových Dvorů



Trasa dálnice D3 u Maršovic





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: 15,6 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 křižovátku 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-IIA 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



Probíhající 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-IIB Stoklasná Lhota–Čekanice

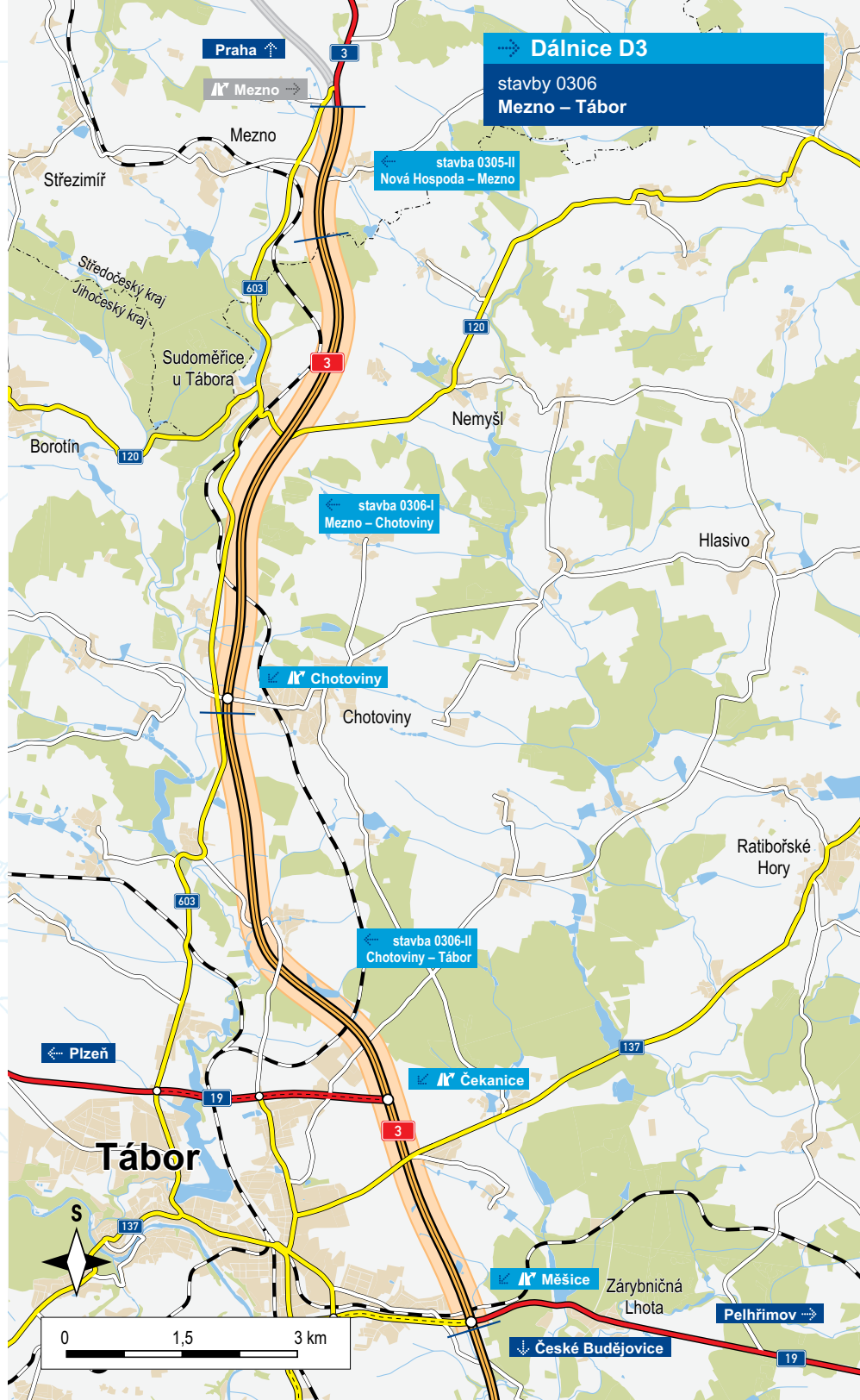
Stavba je postavena v kategorii D 26,5/120 a měří 1019 m. Jednalo se o dostavbu levé poloviny dálnice, pravá polovina byla realizována v letech 1991–1994 v rámci stavby I/3 Stoklasná Lhota–Čekanice, přeložka. Stavba začíná před mostem u Stoklasné Lhoty a končí před dálničním mostem u Čekanic. Realizace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

Stavba 0306-IIC 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 vrтанých 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-IID 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 Táborem

D3 Tábor–Veselí nad Lužnicí

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

V 06/2013 bude uvedeno do provozu

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Realizovaný funkční celek D3 Tábor–Veselí nad Lužnicí tvoří celkem pět staveb, které jsou budovány společně a předpokládá se, že jako jeden celek budou uvedeny do provozu.

Rekonstrukce dvoupřuhu: Hlavní stavební objekty SO 6-101, 6-202 jsou již zrealizovány a uvedeny do předčasného užívání.

Rekonstrukce čtyřpruhu: Rekonstrukce levého jízdního pásu je již hotova, probíhají dodělávky stavebních prací a v nejbližší době bude uveden do předčasného užívání. Pro stavbu pravého jízdního pásu se řeší vydání stavebního povolení. Po jeho vydání budou ihned zahájeny stavební práce.

Novostavba dálnice: Z hlediska investorské jsou zajištěny všechna stavební povolení, která jsou již v právní moci. Na novostavbě dálnice se intenzivně pracuje. Předpokládaný termín uvedení do provozu je červen 2013.

Stavba 0307A Tábor–Soběslav (16 295 m)

Stavba začíná rekonstrukcí stávajícího dvoupřuhu délky 1550 m a čtyřpruhu délky 3514 m u obce Stoklasná Lhota, kde navazuje na stavbu 0306. Rekonstrukce obsahuje i úpravy na mostě Čekanice a MÚK Čekanice, napojující předměstí Tábora.

Novostavba dálnice začíná ve stávající MÚK Měšice, která bude zčásti rekonstruována. Za křižovatkou dálnice překračuje mostem silnici III. třídy a další most překlenuje údolí Kozského potoka. Poté trasa překračuje obloukovým železobetonovým rámem místní komunikaci. 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 rybníkem je MÚK Planá nad Lužnicí, která napojuje silnici II/409. Následuje soustava menších mostů přes dálnici, most přes rybník Koberný a dále soustava mostů, přes silnice III. třídy a přes Habří.

Dalším významným objektem na trase je most přes Myslkovický potok, který je dlouhý 323 metrů. Niveleta dálnice za Myslkovickým mostem klesá a dostává se do dlouhého zářezu, přes který je most převádějící polní cestu. Na konci zářezu je nejdelší mostní estakáda v tomto úseku, a to most přes silnici III. třídy, přes Černovický potok a přes biokoridor (samostatná stavba). Za tímto objektem je MÚK Soběslav, která uzavírá stavbu 0307.

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 letmé 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 sprážených deskou z dodatečně předpjatého betonu. Most má samostatnou konstrukci pro každý jízdní směr a je založen na pilotách.



Most přes rybník Koberný



MÚK Veselí n. L. – sever



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.

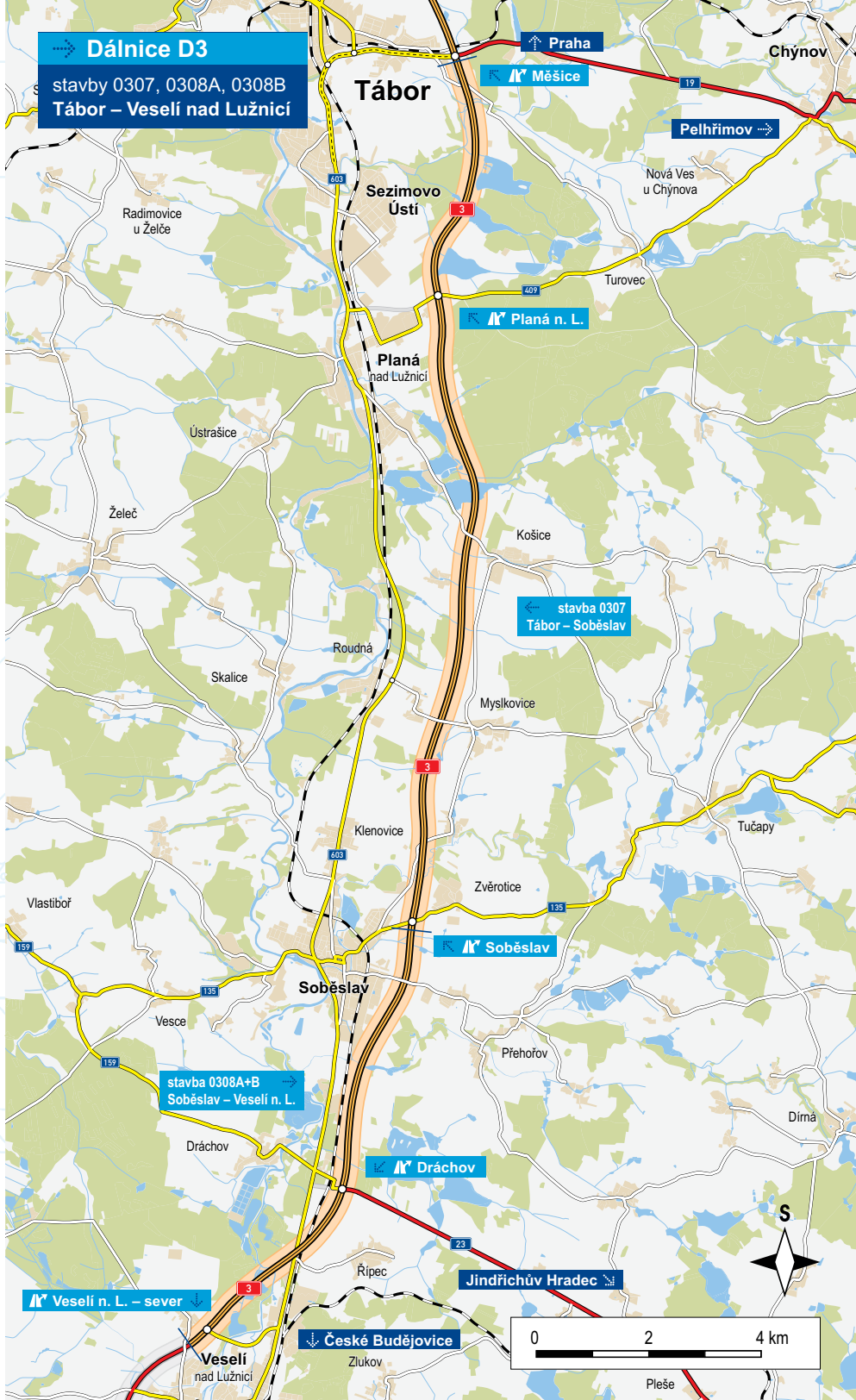
V trase jsou dále mosty přes vodoteč a polní cestu. Za mostem přes polní cestu je situován most u hráze rybníka Nadýmač, jehož konstrukci tvoří jeden most společný pro oba pásy s tuhými závěsnými stěnami. Vedle něho je most na účelové komunikaci přes Dírenský potok s předpjatým parapetním rámem.

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 křižovátku Veselí-sever.

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

Stavba 0308B most přes Lužnici (1063 m)

Koncepce návrhu vyšla ze snahy přirozeného začlenění tohoto 1063 metrů dlouhého most 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 jednodukového uspořádání.



MÚK Měšice



Výstavba ekoduktu

D3 Veselí nad Lužnicí–Bošilec

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

Příprava k realizaci

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba 0308C Veselí nad Lužnicí–Borek je součástí funkčního celku „C“ (úsek Veselí nad Lužnicí–Úsilné, tzn. stavby 0308/C až 0309/II). Jedná se o 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 0308C 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 0308C, 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 Luž-

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

nicí. 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 II. 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.

Do 07/2012 byla vydána většina stavebních povolení. Probíhá výkup posledních pozemků a výběrové řízení na zhotovitele stavby. Předpokládané zahájení realizace stavby je v září 2013.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
02/2001	04/2004	05/2004	07/2012	02/2012	09/2013	11/2015



Celkový přehled stavby 0308C



MUK Veselí nad Lužnicí – jih

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 5125 m
kategorie: D 27,5/120
plocha vozovky: 155 031 m²
počet stav. objektů: 71

Mostní objekty:

počet celkem: 7
z toho na dálnici D3: 3
na ostatních kom. 1
nadjezdy: 3
délka mostů: 465 m

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Veselí-jih (úprava)

Přeložky a úpravy dalších komunikací:

– II/147 Veselí n.L. – Sviny (613 m)
– III/14717 Horusice–Sviny (242 m)
– II/603 (2764 m)
– polní cesty: 5 (3564 m)

Přeložky inženýrských sítí:

vodohosp. objekty: 15
objekty elektro: 10
trubní vedení: 2

Objekty drah:

úprava trakčního vedení: 1

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 202 640 m³
násypy: 306 349 m³

Název stavby:

D3 0308C Veselí nad Lužnicí–Bošilec

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Veselí nad Lužnicí,
Horusice

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

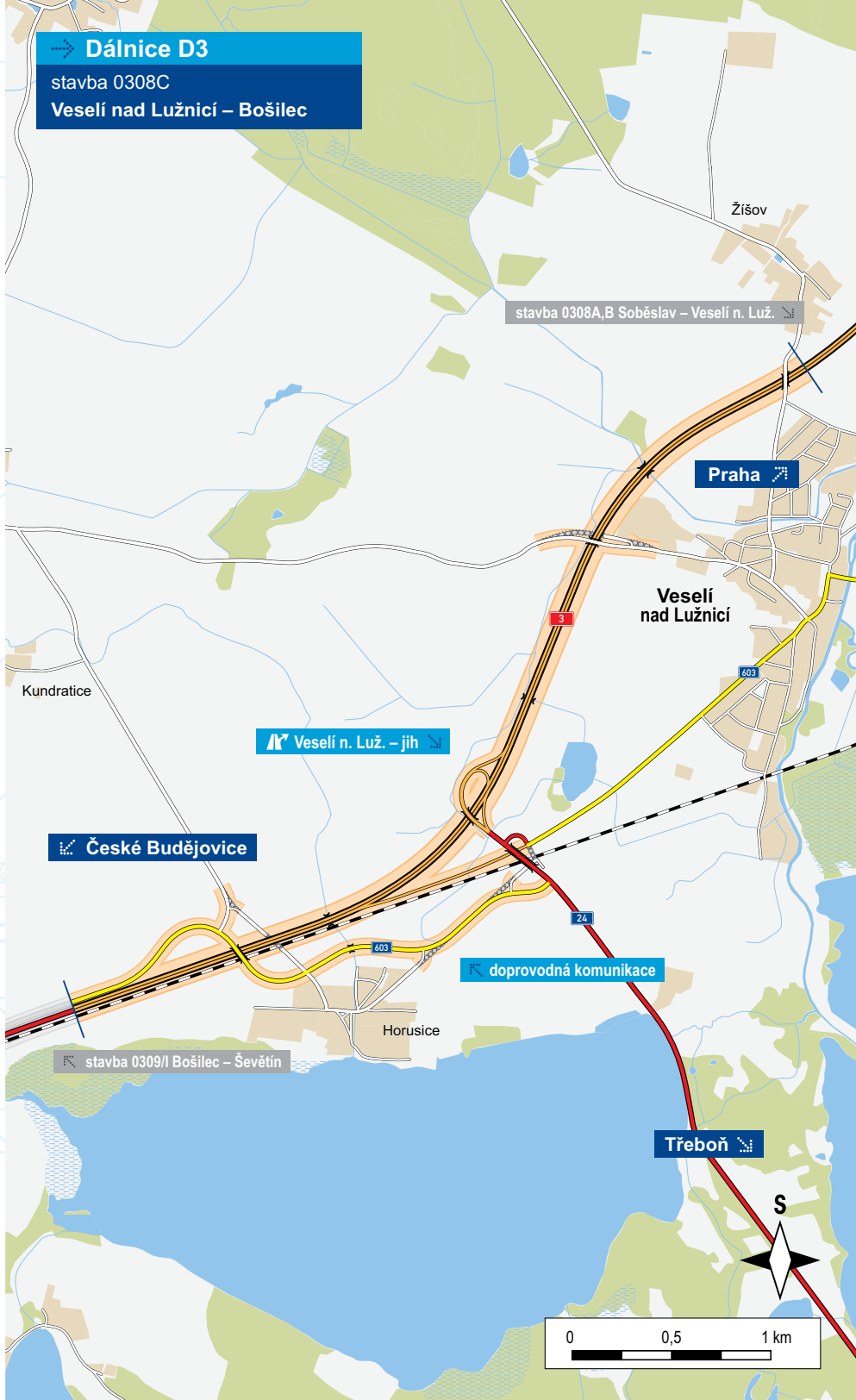
Ředitelství silnic
a dálnic ČR,
Na Pankráci 56,
Praha 4

Projektant DSP:

PRAGOPROJEKT a.s.
K Ryšánce 1668/16,
147 54 Praha 4

Předpokládaná cena stavby bez daně:

1 836 024 000 Kč



Současná silnice I/3 na obchvatu Veselí nad Lužnicí



Dálnice D3 u Horusic (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

D3 Bošilec – Ševětín

3.75

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

Postupná příprava k realizaci

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Stavba 0309/I Bošilec–Ševětín je součástí funkčního celku „C“ (úsek Veselí nad Lužnicí–Úsilné, tzn. stavby 0308/C až 0309/II). Trasa začíná v MÚK Veselí-sever a končí za mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí I/34 – MÚK Úsilné.

Začátek úseku stavby 0309/I Bošilec–Ševětín je v km 109,300 u Horusického rybníka, kde navazuje na stavbu 0308 v trase stávající silnice I/3 (Veselí nad Lužnicí–Ševětín). Ta je již zprovozněna v polovičním profilu D 26,5/120 trasy dálnice D3. Konec úseku stavby je v km 117,400, tedy 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 nejbližší objekty jsou budovy společnosti DCD IDEAL Dynín, které leží zhruba 55 metrů od osy navržené dálnice a dále budovy dvora Švamberk a sousedícího obytného objektu. Nejbližší objekty obce Neplachov se nacházejí ve vzdálenosti přibližně 100 metrů od osy dálnice, stejně jako zmíněný dvůr Švamberk. 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 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.

Územní rozhodnutí nabylo právní moci v 05/2011. Stavbě dálnice musí předcházet přeložka železniční tratě. Prohází obnovení dohod s vlastníky pozemků. Dokončení ma-jetkoprávní přípravy se předpokládá v 09/2013. Prozatím je vykoupeno přibližně 84% pozemků.

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



Křižovatka u Dynína



Silnice I/3 u Neplachova

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 8137 m
kategorie: D 27,5/120
plocha vozovky: 246
144 m²
počet stav. objektů: 86

Mostní objekty:

počet celkem: 7
z toho na dálnici D3: 4
na ostatních kom. 2
podchod pro pěší: 1
délka mostů: 233 m

Protihlukové stěny:

počet: 4
délka stěn: 3116 m

Přeložky a úpravy dalších komunikací:

– II/603 (S 9,5/60):
5730 m
– III/14713 (S 7,5/60):
543 m
– III/1555 (S 7,5/50):
178 m
– III/1558 (S 7,5/50):
238 m

Přeložky inženýr- ských sítí:

vodohosp. objekty: 7
objekty elektro: 9
trubní vedení: 4

Objekty drah:

– přeložky ČD-Tele-
matika
– úprava drážního el.
kabelu vedení: 1

Celkový objem zem- ních prací:

výkopy: 415 090 m³
násypy: 966 586 m³

Název stavby:

D3 0309/I
Bošilec–Ševětín

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Horusice, Bošilec,
Dynín, Neplachov,
Ševětín

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

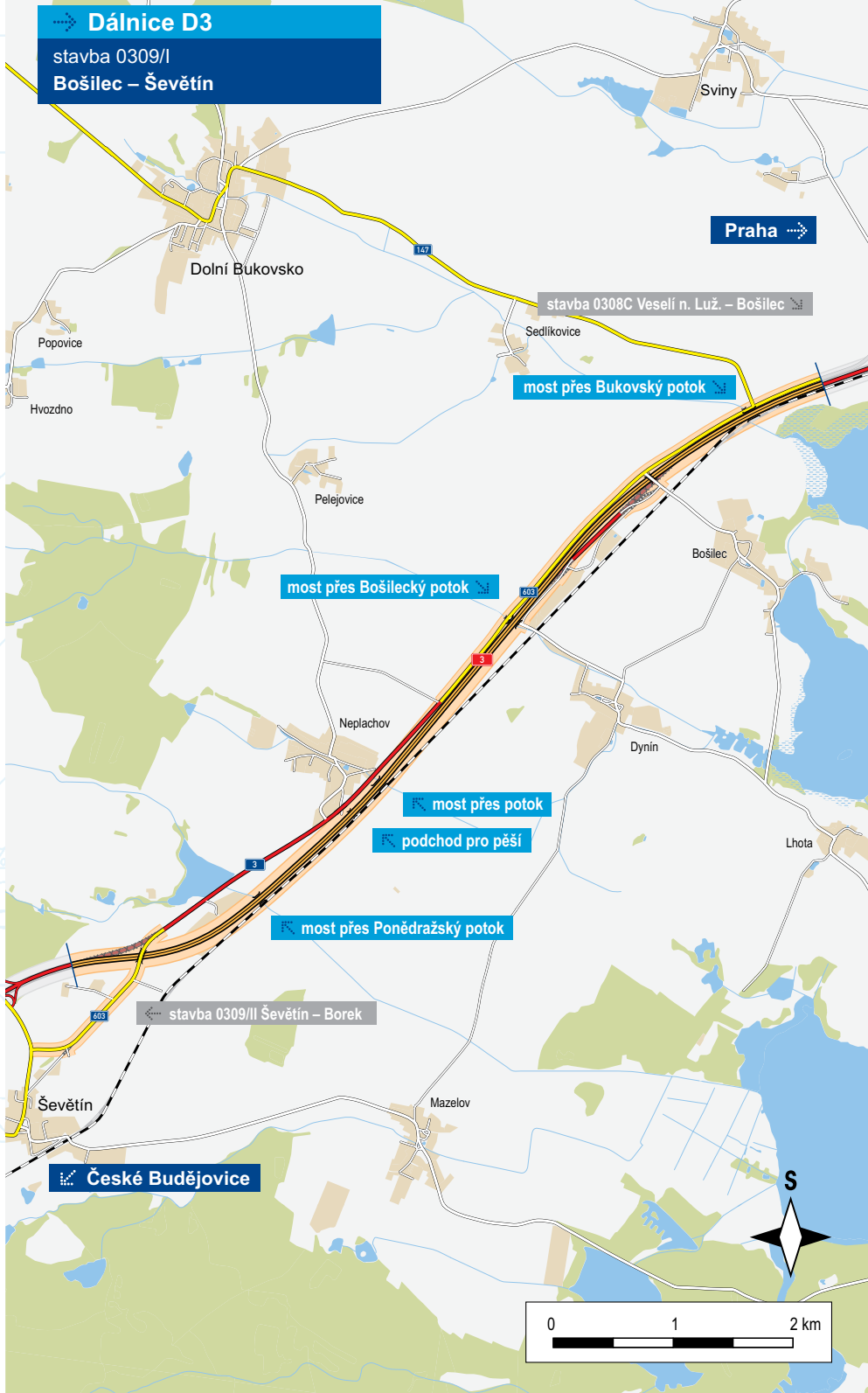
Ředitelství silnic
a dálnic ČR,
Na Pankráci 56,
Praha 4

Projektant DSP:

PRAGOPROJEKT a.s.
K Ryšánce 1668/16,
147 54 Praha 4

Předpokládaná cena

stavby bez daně:
2 790 252 000 Kč



Most přes D3 u Bošilce (vizualizace)



Křížení D3 se silnicí III/1555 (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

D3 Ševětín – Borek

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

Postupná příprava k realizaci

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba 0309/II Ševětín–Borek je součástí funkčního celku „C“ (úsek Veselí nad Lužnicí–Úsilné, tzn. stavby 0308/C až 0309/II). Trasa začíná před MÚK Ševětín, kde navazuje na předchozí úsek 0309/I Bošilec–Ševětín. Konec úseku je v km 128,100 kde navazuje na úsek 0309/II Borek–Úsilné.

V rámci stavby dálnice D3 0309/II v úseku Ševětín–Borek se jedná o rozšíření stávající silnice I/3 na šířkové 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 dálnice dosahuje v tomto úseku délky 10 680 metrů a je navržena v kategorii D 27,5/120.

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.

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

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 využité 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.

Územní rozhodnutí nabylo právní moci v dubnu 2011. Probíhají jednání se SŽDC o vedení tunelu v souvislosti se IV. železničním koridorem. Dokončení majetkoprávní přípravy se předpokládá do konce roku 2013.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
02/2005	08/2006	09/2010	02/2014	–	04/2015	04/2019



MÚK Ševětín



Ševětín

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

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

Mostní objekty:

počet celkem: 8
z toho na dálnici D3: 4
na ost. komunikacích: 3
ekodukt: 1
délka mostů: 348 m

Mimourovňové křižovatky:

MÚK Ševětín, km
118,061
MÚK Lhotice, km
125,436

Protihlukové stěny:

počet: 4
délka stěn: 1860 m

Přeložky a úpravy dalších komunikací:

– polní cesty: 5
(2340 m)
– přístupové cesty: 1
(75 m)
– lesní cesty: 1 (95 m)
– místní komunikace: 1
(135 m)

Přeložky inženýrských 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, Drahotešice,
Vitín, Kolný, Chotýčany,
Lhotice u Českých Budějovic,
Hosín, Červený Újezdec,
Borek

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic
a dálnic ČR,
Na Pankráci 56,
Praha 4

Projektant DSP:

VALBEK spol. s r. o.,
Vaňurova 505/17,
460 01 Liberec

Předpokládaná cena stavby bez daně:

2 772 227 000 Kč



MÚK Lhotice



Stávající napojení I/3 u Borku

D3 Borek – Úsilné

3.75

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

Postupná příprava k realizaci

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

Stavba 0309/II Borek–Úsilné je součástí funkčního celku „C“ (úsek Veselí nad Lužnicí–Úsilné, tzn. stavby 0308/C až 0309/II). Dokončená stavba umožní odvedení dopravy z obce Borku a okrajové části Českých Budějovic (Pražská ulice). Na stavbu bude bezprostředně navazovat stavba 0310.

Stavba dálnice D3 0309/II Borek–Úsilné je celkové délky 3160 metrů. Dále je však projekčně rozdělena na dvě části. První zahrnuje výstavbu dálnice v délce 1780 metrů. Dostavba mimoúrovňové křižovatky Úsilné a trasa dálnice v délce 1380 metrů spadá do druhé části stavby. Stavba 0309/II je oproti předešlým úsekům dálnice D3 (stavby 0308C, 0309/I a 0309/II) vedena ve zcela nové trase.

Začátek stavby 0309/II Borek–Úsilné je v km 128,100, kde navazuje na stávající silnici I/3 (Ševětín–Borek), která je již vystavěna 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 se silnicí I/34.

Zájmové území se nachází přibližně pět kilometrů severně od Českých Budějovic. Trasa navrhovaného úseku dálnice D3 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.

V rámci výstavby přeložky silnice I/34 byly již v předstihu postaveny vybrané rampy MÚK Úsilné pro směr Praha–České Budějovice 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 uvažováno s úpravou tvaru křižovatky na tvar prstencové mimoúrovňové křižovatky o třech úrovních.

V rámci stavby budou provedeny nezbytné úpravy křižujících silnic, komunikací, toků a provedeny nezbytné překládky inženýrských sítí.

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 celou stavbu je zpracovaná dokumentace pro stavební povolení (DSP). Na 1. část stavby (dálnice v délce 1,78 km) je vydáno pravomocné stavební povolení. Na 2. část stavby (dostavba MÚK Úsilné a trasa dálnice v délce 1,38 km) je zahájeno stavební řízení. Nyní se dokončuje majetkoprávní příprava – předpoklad dokončení je v prvním pololetí 2013. Probíhá výběrové řízení na zhotovitele stavby. Zahájení stavebních prací se předpokládá v červnu 2013.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
02/2005	12/2003	01/2011	08/2012	06/2012	06/2013	06/2016



Místo budoucí MÚK Úsilné s čtyřpruhovou silnicí I/34



Prostor napojení stavby 0309-II

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 3160 m
kategorie: D 27,5/120
plocha vozovek:
95 590 m²
počet stav. objektů: 49

Mostní objekty:

počet celkem: 11
z toho na dálnici D3: 7
na ostatních kom.: 1
nadjezdy: 3
délka mostů: 570 m

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Úsilné (dostavba)

Zárubní zdi:

počet: 1
délka zdi: 50 m
plocha zdi: 175 m²

Přeložky a úpravy dalších komunikací:

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

Přeložky inženýrských sítí:

vodohosp. objekty: 6
objekty elektro: 2
sdělovací vedení: 2

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 502 187 m³
násypy: 494 619 m³

Název stavby:

D3 0309/II
Borek–Úsilné

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Borek, Úsilné, Hůry
a Libnič

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

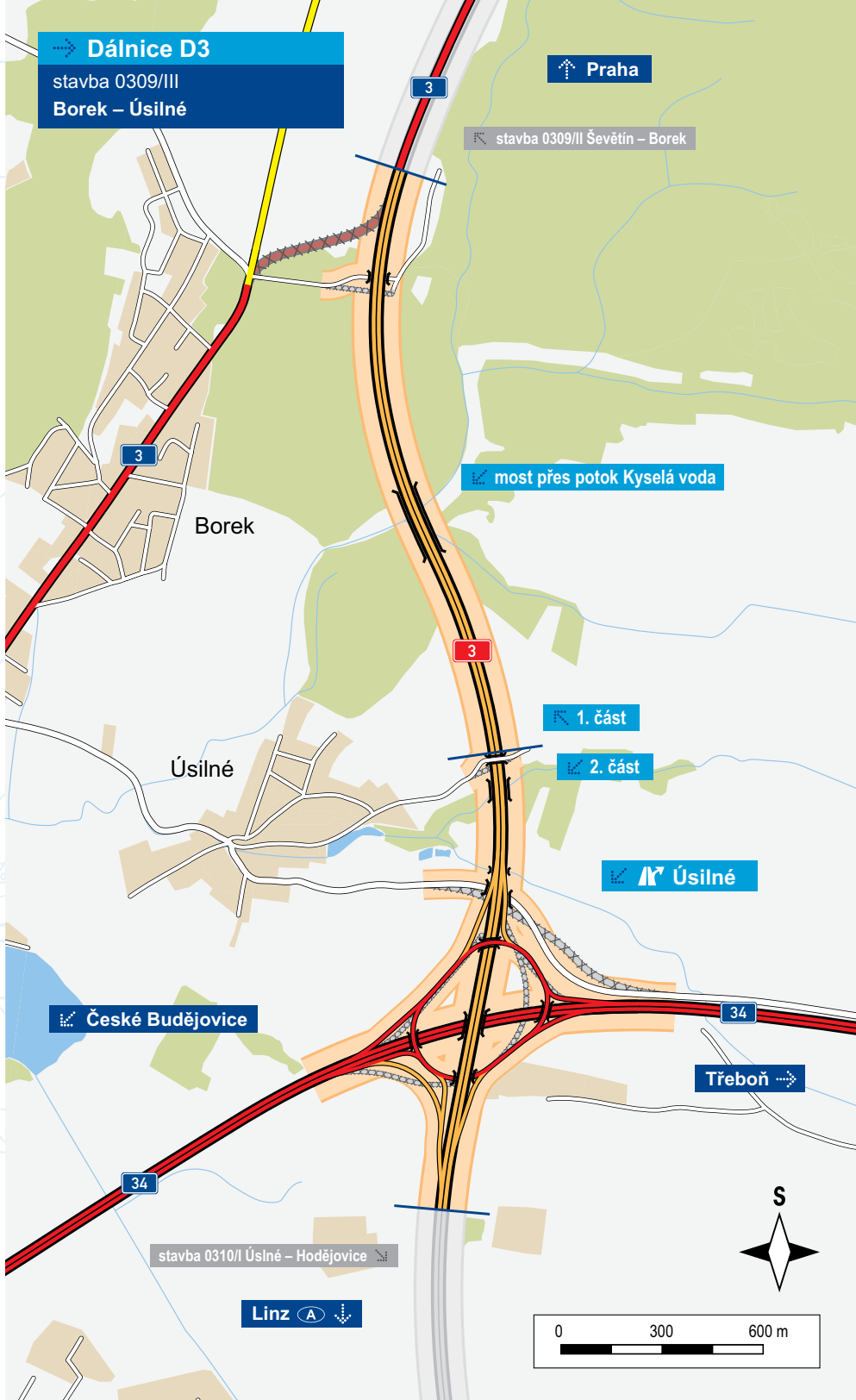
Ředitelství silnic
a dálnic ČR,
Na Pankráci 56,
Praha 4

Projektant DSP:

PRAGOPROJEKT a.s.
K Ryšánce 1668/16,
147 54 Praha 4

Předpokládaná cena stavby bez daně:

1 947 013 000 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

Úsek připravované dálnice D3 mezi Úsilným a Třebonínem tvoří tzv. Funkční celek D. Jeho součástí je stavba 0310/I Úsilné–Hodějovice. Dálnice D3 v předmětném území doplní dopravní infrastrukturu o kapacitní rychlostní komunikaci.

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 na rozhraní mezi ním a přilehlými obcemi Vráto, Dobrá Voda u Českých Budějovic, Srubec, Staré Hodějovice. Tam navazuje následující úsek trasy dálnice. Podle změny č. 1 ÚP VÚC ČBSRA je v tomto úseku ponechána oboustranně 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.

Dokumentace pro územní rozhodnutí byla zpracována v roce 2005. Při řešení rozporů bylo dosaženo dohody mezi Ministerstvem dopravy a českobudějovickým magistrátem o rozsahu změn požadovaných magistrátem a "Memorandem obcí" a v 06/2009 byla zpracována nová DÚR. Územní rozhodnutí nabylo právní moci v 09/2011. Dokončení majetkoprávní přípravy se předpokládá do konce roku 2014.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	12/2003	05/2011	08/2012	–	08/2016	02/2021



Průtah silnice I/3 v Českých Budějovicích



České Budějovice

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

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

Tunely:

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

Mostní objekty:

počet celkem: 13
z toho na dálnici D3: 6
nad dálnicí D3: 6
na ostatních kom.: 1
délka mostů: 576 m

Mimoúrovňové křiž.:

– MÚK Hlinsko:
dl. větví 1692 m
– MÚK Pohůrka:
dl. větví 1693 m
– MÚK Hodějovice:
dl. větví 1651 m

Protihlukové stěny:

počet celkem: 11
délka stěn: 5582 m

Opěrné a zárubní zdi:

počet celkem: 15
délka zdí: 1873 m

Přeložky a úpravy dalších komunikací:

– II/634 (Rudolfovská):
220 m
– II/156 (Novohradská):
195 m
– III/0341 (na Dubičně):
845 m
– III/146 11 (Dobrovod-
ská): 60 m
– III/155 23 (na Vidov):
505 m
– III/1561 (St. Hodějovi-
ce): 118 m
– místní komunikace: 3
(485 m)
– ostatní kom.: 25

Přeložky inženýr- ských sítí:

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

Celkový objem zem- ních 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,
Na Pankráci 56,
Praha 4

Projektant DSP:

PRAGOPROJEKT a.s.
K Ryšance 1668/16,
147 54 Praha 4

Předpokládaná cena stavby bez daně:

7 104 092 000 Kč



MÚK Pohůrka (vizualizace)



Nadjezd ulice Ke Studánce (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

D3 Hodějovice–Třebonín

3.75

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

Stavba 0310/II Hodějovice–Třebonín je součástí funkčního celku „D“ (Úsilné–Třebonín, tzn. stavby 0310/I a 0310/II). Jedná se o rozšíření stávající silnice I/3 na dálniční profil kategorie D 27,5/120.

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 rychlostní komunikace R3 0311 Třebonín–Kaplice–nádraží.

Trasa dálnice D3 v úseku stavby 0310/II Hodějovice–Třebonín je vedena převážně mimo obytné lokality. K obytné zástav-

bě 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.

Na základě DÚR z roku 2005 bylo v roce 2008 zažádáno o územní rozhodnutí, které bylo v 08/2008 vydáno. Po odvolacím řízení bylo potvrzeno a v 03/2009 nabylo právní moci. V souvislosti s pozemkovými úpravami byl aktualizován záborový elaborát. Nové územní rozhodnutí bylo vydáno v 08/2011 a nabylo právní moci v 10/2011. Dokončení majetkoprávní přípravy by mělo být do konce roku 2014.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	05/2004	08/2011	04/2015	–	10/2016	04/2020



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 – bude již součástí DSP i stavby

Protihlukové stěny:

počet celkem: 3
 délka stěn: 515 m

Přeložky a úpravy dalších komunikací:

- silnice I., II. a III. tříd: 9
- místní komunikace: 5
- polní a lesní cesty: 11

plocha vozovek:
 50 946 m²

Přeložky inženýrských sítí:

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

Drážní objekty:

- přeložka železniční 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 N eda- byle, Vidov, Roudné, Včelná, Plav, Kamenný Újezd, Otmanka, Krasejovka, Dolní Svince, Prostřední Svince

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

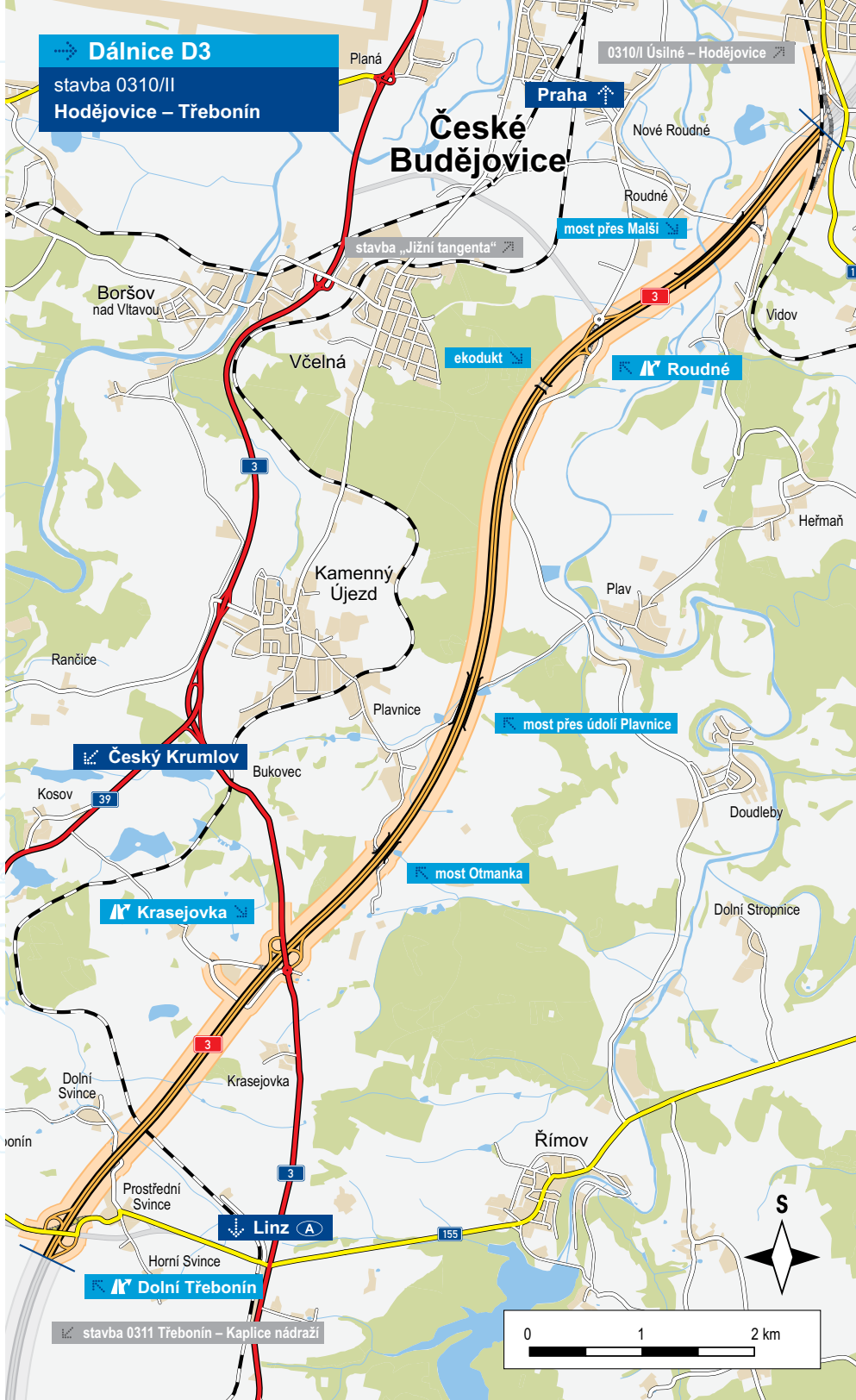
Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, Praha 4

Projektant DSP:

SUDOP Praha a.s., Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3

Předpokládaná cena stavby bez daně:

7 069 691 000 Kč



Železniční most přes D3 u MÚK Hodějovice (vizualizace)



Trasa dálnice D3 (vizualizace)

R3 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 rychlostní silnice R3 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, úrovněva křížení s železniční tratí a v neposlední řadě je stávající trasa v kolizi s urbanistickými vztahy.

Trasa rychlostní silnice R3, 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 rychlostní silnice R3, 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 dálnicí D3 a rychlostní silnicí R3 je mimoúrovňová křižovatka Třebonín (křižovatka se silnicí II/155). Od stávající trasy I/3 je trasa nově navržené rychlostní komunikace vedena vpravo a začátek je za MÚK Třebonín se silnicí II/155 Český Krumlov–Třeboň mezi obcemi Prostřední Svince 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 rychlostní komunikace 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 R3 obchází západně Kaplici nádraží levostranným obloukem s přechodnicemi o poloměru 3000 m, zde kříží nivu Žďárského potoka a napojuje se na stavbu silnice R3 0312/I Kaplice nádraží–Nažidla.

Navrhované směrové i výškové vedení rychlostní komunikace R3 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.

Na stavbu vydal stavební úřad v Kaplici v 04/2008 územní rozhodnutí, ke kterému podalo hnutí DUHA odvolání. Územní rozhodnutí bylo Jihočeským krajem potvrzeno a v 09/2008 nabylo právní moci. Dokončení majetkoprávní přípravy se předpokládá v roce 2015.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	12/2004	04/2008	10/2016	–	06/2017	10/2019



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 rychl. sil.: 10
nad rychl. sil.: 2
délka mostů: 818 m

Mimoúrovňové kříž.:

MÚK Kaplice nádraží

Přeložky a úpravy dalších komunikací:

– silnice II/157,
III/15536, III/15710
celková délka přeložek:
2501 m
– celková délka přeložek
polních a lesních cest:
2340 m

Přeložky inženýr- ských sítí:

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

Celkový objem zem- ních prací:

výkopy: 1 069 034 m³
násypy: 881 349 m³

Název stavby:

R3 0311 Třebonín–
Kaplice nádraží

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

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

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic
a dálnic ČR,
Na Pankráci 56,
Praha 4

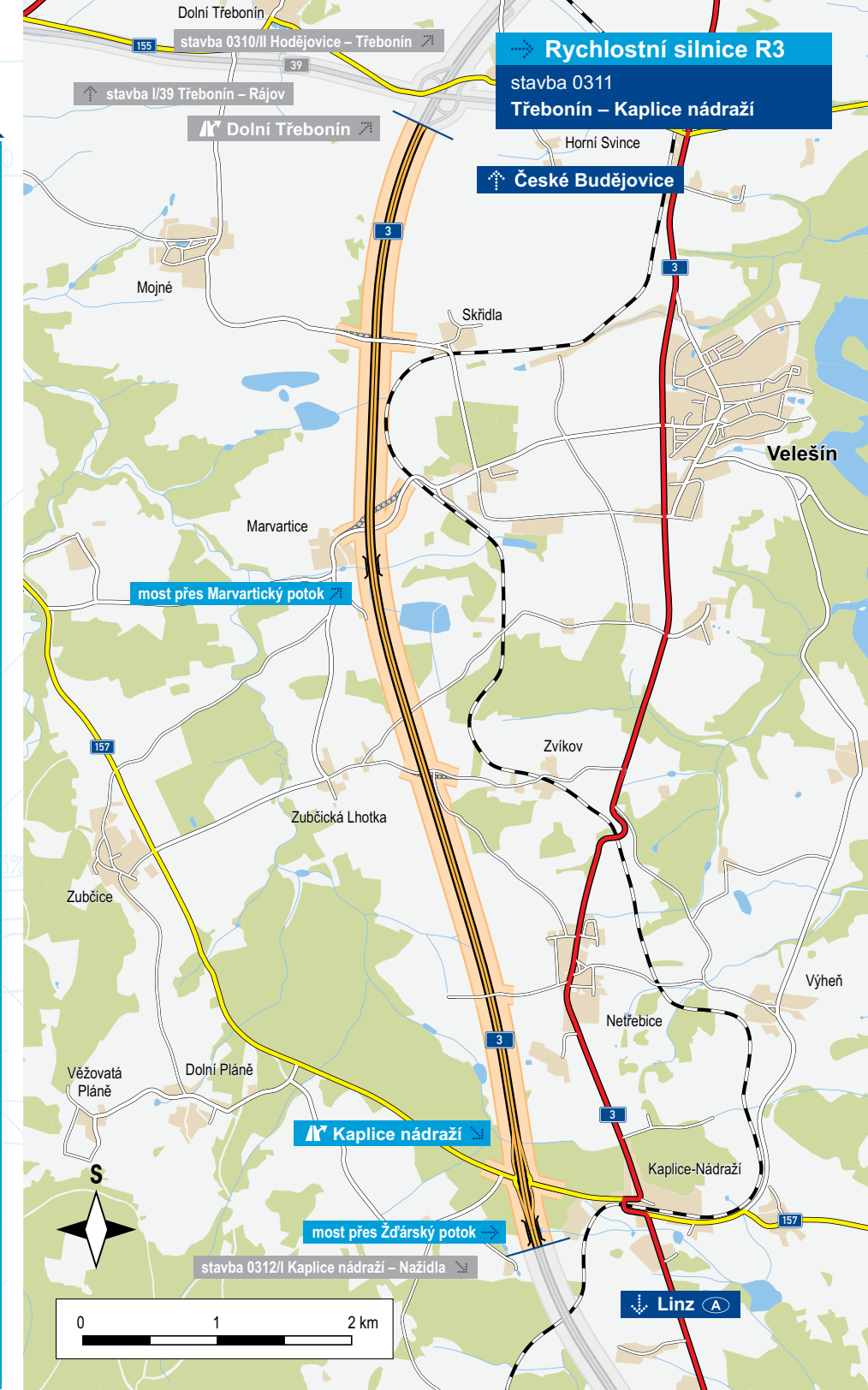
Projektant DUR:

VALBEK spol. s r.o.,
Vaňurova 505/17,
460 01 Liberec 3

Předpokládaná cena

stavby bez daně:

3 511 275 000 Kč



Trasa dálnice D3 (vizualizace)



MÚK Kaplice-nádraží (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

R3 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 0312/I Kaplice nádraží–Nažidla je součástí připravované rychlostní silnice R3 v úseku Třebonín–Dolní Dvořiště. 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.

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 se silnicí R3 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 silnici R3 přes silnici III/00358 a údolí se Zdíkovským potokem jihozápadně od obce Zdíky. Mostní estakáda Suchdol převede silnici R3 přes údolí s Hněvanovským potokem jihozápadně od obce Suchdol.

Krajina, kterou prochází trasa navrhované rychlostní komunikace, 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 I . 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 zatím navrženo na konci úseku stavby s tím, že jejich rozloha bude navazovat i do stavby 0312/II .

Na stavbu vydal stavební úřad v Kaplici územní rozhodnutí v 05/2008, ke kterému podalo hnutí Duha odvolání. Územní rozhodnutí bylo Jihočeským krajem potvrzeno a nabylo právní moci ve 12/2008. Dokončení majetkoprávní přípravy se předpokládá v závěru roku 2016.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	12/2004	05/2008	-	-	-	-



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 rychl. sil.: 11
 nad rychl. sil.: 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

Přeložky a úpravy dalších komunikací:

– sil. III /1572: 827 m
 – sil. III /00357: 1628 m
 – sil. III/00358: 433 m
 – sil. 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 zem- ních prací:

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

Název stavby:

R3 0312/I Kaplice
 nádraží–Nažidla

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Střítež u Kaplice, Ždár
 u Kaplice, Kaplice,
 Stradov u Kaplice,
 Omlenice, Zdítky, Such-
 dol u Bujanova

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

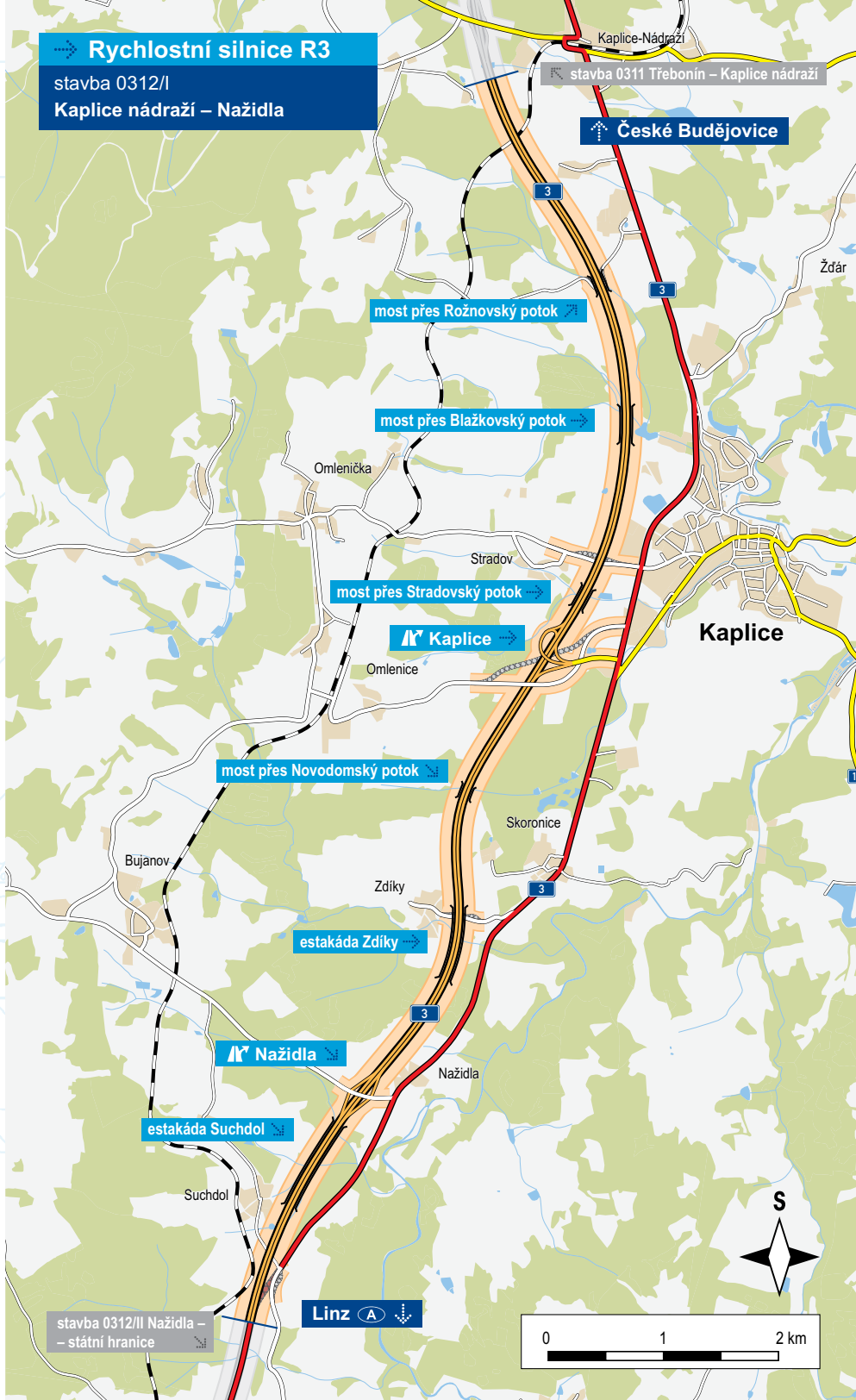
Ředitelství silnic
 a dálnic ČR,
 Na Pankráci 56,
 Praha 4

Projektant DUR:

PRAGOPROJEKT, a.s.,
 K Ryšánce 1668/16,
 147 54 Praha 4

Předpokládaná cena stavby bez daně:

7 356 885 000 Kč



Most na trase dálnice D3 (vizualizace)



MÚK Nažidla (vizualizace)

PRAHA

TÁBOR

ČESKÉ BUDĚJOVICE

RAKOUSKO

DÁLNIČE D3

R3 Nažidla – Dolní Dvořiště ^{3.75}

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 je součástí připravované rychlostní silnice R3 v úseku Třebonín–Dolní Dvořiště. 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.

Začátek úseku stavby 0312/II Nažidla–státní hranice ČR/Rakousko je v km 171,550, kde navazuje na předchozí úsek stavby R3 0312/I. Konec úseku stavby je v km 175,100 v místě křížení 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 rychlostní silnice R3 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 rychlostní silnice R3 protíná státní hranici s Rakouskem (km 175,083). Na rakouské straně má rychlostní silnice R3 navazovat na kapacitní čtyřpruhovou silnici S10 vedoucí z Wulowitzu do Unterweitzersdorfu.

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 komunikaci R3 a 84 metrů dlouhý most most přes silnici I/3 – most převádí silnici R3 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. Přilehlé území bude na rychlostní silnici připojeno v mimoúrovňové křižovatce MÚK Dolní Dvořiště. Ta je situována v místě křížení původní trasy silnice II /163 s trasou silnice R3. Ostatní komunikace, které kříží trasu silnice R3 zůstanou zachovány a se silnicí R3 budou vykříženy 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.

Na stavbu je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí a ekvivalent DSP. V březnu 2013 byla podána žádost o územní rozhodnutí, v současnosti jsou doplňovány potřebné podklady. Vydání územního rozhodnutí se předpokládá v průběhu roku 2013. Byl stanoven společný bod přechodu mezi Českou Republikou a Rakouskem. Dokončení majetkoprávní přípravy se předpokládá v závěru roku 2016.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/2005	06/2006	2013	–	–	–	–



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 rychl. sil.: 3
nad rychl. sil.: 1
délka mostů: 398 m

Mimoúrovňové kříž.:

MÚK Dolní Dvořiště
v km 174,140
délka větví: 1244 m

Protihlukové stěny:

počet: 1
délka stěny: 1565 m

Opěrné zdi:

počet objektů: 2
délka zdí: 165 m

Přeložky a úpravy dalších komunikací:

– přeložka silnice II/163:
804 m
– úprava silnice II/603:
300 m
– ostatní komunikace:
731 m
celková délka: 1835 m

Přeložky inž. sítí:

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

Celkový objem zem- ních prací:

výkopy: 185 000 m³
násypy: 217 000 m³

Název stavby:

R3 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,
Na Pankráci 56,
Praha 4

Projektant DUR:

PRAGOPROJEKT, a.s.,
K Ryšánce 1668/16,
147 54 Praha 4

Předpokládaná cena stavby bez daně:

1 353 500 000 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: červen 2013

**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



STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURY



Vodící proužek
š=0.25m

p%



p%(min.3%)

**ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR**

E def,2 min 50 MPa