

# Nejnižnější stavba české E55 a celé české dálniční sítě u hranice zahájena



**Uzavřeme v roce 2031 mezery na dálniční trase E55 středem Evropy? Dokončení jihočeské D3 a rakouské je S10 zase blíže! Jak v roce 2025 oslavíme 50. výročí existence silnice E55?**

Jak jsme psali před rokem, byl rok 2023 na D3 a S10 rokem soutěží. Dvě soutěže ještě pokračují, ale dva úseky získaly dodavatele a bylo zahájeno! Na D3 u Dolního Dvořiště k hranici a na S10 od Freistadtu. Dálnice D3 bude letos během několika měsíců při souběhu staveb zase největší české dálniční staveniště v délce až 44 km. Blíží se zprovoznění dalších 28 km D3 až před Kaplicí a také zahájení posledních 12 km jihočeské D3 od Kaplice k Nažidlům. Z pohledu celého tahu silnice E55 Českem však dokončením jihočeské D3 práce na „E padesát pětce“ nekončí. Slovy klasika: „Toto není konec! Není to ani začátek konce, ale mohl by to být konec začátku.“

Za začátek konce mnohaleté práce v přípravě a realizaci české dálniční E55

budeme moci považovat až pokrok přípravy a zahájení staveb středočeské D3 a dokončení východního segmentu Pražského okruhu D0. Podaří se to do roku 2031? Podívejme se podrobněji na celou trasu E55, na to, co se podařilo za posledních 10 let a co na E55 ještě české dopravní stavitelství čeká.

## E55 – evropská hlavní silnice s mezinárodním provozem

V příštím roce nás čekají dvě velká evropská dopravně-silniční výročí. Uplyne 75 let od první Deklarace, která stanovila pro celou Evropu **systém E-silnic (1950)** a 50 let od následné Dohody AGR, která celoevropský systém upřesnila (1975) a jež je dodnes po téměř třiceti změnách v platnosti. Tato přicházející výročí ve vazbě na sledování dostavby E55 v ČR jako jedné z hlavních evropských E-silnic je příležitostí k uvedení poznámek, pro které není jindy prostor, ale které s celou koncepcí dálniční sítě ČR a tahu E55 souvisí.

Tah D3 až po státní hranici s Rakouskem včetně východního segmentu Pražského okruhu D0 na severu a rakouské rychlostní silnice S10 na jihu je součástí „**silnice s mezinárodním provozem**“ (dále jen **E-silnice**), a to pod číslem „E55“. Zelené označení E-silnic známe z celé Evropy, tedy nejen v členských státech EU. Nejde jen o právní akt orgánů EU s platností jen pro země EU. Už 5 let po druhé světové válce v roce 1950 vstoupila v platnost první „Deklarace o výstavbě hlavních silnic s mezinárodním provozem“<sup>[1]</sup> (Deklarace) dohodnutá v rámci jediné poválečné celoevropské mezivládní platformy, a to Organizace spojených národů (OSN), konkrétně Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN)<sup>[2]</sup>. V přílohách obsahovala (I) seznam hlavních, odbočných a spojovacích E-silnic, (II) parametry pro budování kapacitních/rychlostních E-silnic a (III) značení formou zelené tabulky s písmenem E a číslem silnice. Československo (ČSSR) ratifikovalo Deklaraci až po 23 letech (1973)! Tj. až 2 roky po zprovoznění prvního úseku D1 (1971). Pro E55 je zásadní, že již tehdy byla v Deklaraci celá česká trasa uvedena jako „hlavní silnice“, a to z Berlína do Prahy (E15) a z Prahy přes Linec do Itálie (E14). Toto značení bylo používáno na českých silnicích a v mapách až do konce 80. let.

V roce 1975 číslování i vedení E-silnic reorganizovala navazující „**Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (AGR)**“<sup>[3]</sup> (Dohoda AGR). Dohodu AGR v následujícím roce ratifikovalo sedm zemí, včetně sousedního Rakouska a Polska, ale také Velké Británie či Švýcarska. ČSSR s ratifikací opět otálelo

dalších 11 let (1986) s platností pro ČSSR od roku 1987, tj. pouhé 2 roky před změnou režimu.

## **Systém E-silnic, ČR v centru systému**

Systém E-silnic pokrývá celou Evropu a zasahuje až do Asie, protože (i) členem EHK OSN byl tehdy celý Sovětský svaz a síť E-silnic pokrývá i území nástupnických států, (ii) Dohodu AGR ratifikují postupně i další země jako např. Turecko. Vedení E-silnic zahrnuje i trasy trajektů, což umožňuje vedení hlavních silnic v ortogonálním systému.

Číslování E-silnic je přesně organizováno, číslovkou 0 končí hlavní silnice západ-východ (Z-V) a číslovkou 5 hlavní silnice sever-jih (S-J). Je devět hlavních silnic Z-V (E10-E90) od severu ke Středomoří, je devět hlavních silnic S-J (E05-E95) od Atlantiku po spojnici Petrohrad-Oděsa (další jsou už více na východ/jihovýchod). Z popisu a z mapy je jasné, že ČR, potažmo Praha je v systému E-silnic položena jako zásadní silniční křižovatka do samotného centra evropské části systému, kde se kříží centrální hlavní silnice E55 a E50<sup>[4]</sup>, navíc ještě s hlavní silnicí E65. Systém E-silnic je vymezen souběžně s činností orgánů EU, které plánují v rámci EU budování tzv. sítě TEN-T. Pro rozvoj, modernizaci a výstavbu E-silnic existují také cyklicky revidované plány EHK OSN pod názvem TEM Master plan (Trans-European Motorway), kde figurují i plány ČR vč. tahu E55. Jednání se zúčastňují i zastupci MD ČR.

## **Deficity v tzv. východní Evropě a ČR, zpoždění trvá**

Dohodou AGR, resp. předchozí Deklarací byly již od 50. let minulého století stanoveny pro budování E-silnic přísnější parametry, de facto požadavky na silnice rychlostního/dálničního typu přednostně směrově oddělené s mimoúrovňovými

křižovatkami. Je skutečností, že převážná část hlavních E-silnic v tzv. západní Evropě byla vybudována jako dálnice. Je to logické, E-silnice byly položeny v systému tam, kde byly hlavní dopravní směry národní a mezinárodní dopravy a kde státy předpokládaly v 2. pol. 20. st. po světové válce vybudovat páteřní dálniční síť. Bohužel z hospodářských důvodů výstavba dálnic v tzv. východní Evropě (i) byla výrazně opožděna, (ii) postupovala nesmírně pomalým tempem (v ČSSR od 70. let cca 30 km/rok oproti Rakousku s cca 50 km/rok) a současně pak z geopolitických důvodů (iii) nebylo možné propojení přes tzv. železnou oponu do západní Evropy (na Rakousko a západní Německo) a (iv) prioritně v rámci ČSSR bylo záhodno budovat naopak východním směrem napojení Slovenska. Země východní Evropy obecně vstoupily do období po pádu železné opony po roce 1990 s obrovskými deficity na dálniční síti, resp. téměř s absencí dálničního systému E-silnic. To platilo i pro ČSSR.

Bohužel však v ČSFR po roce 1990, resp. v ČR po roce 1993, nedošlo k zásadnímu obratu v rychlosti budování dálniční sítě (tehdy ještě sítě dálnic D a rychlostních silnic R). I v této době až do roku 2010 bylo průměrné tempo zprovoznění dálnic (D+R) jen cca 30 km/rok. V roce 2010 tak ČR mělo 1160 km dálniční sítě (D+R), což byla délka dálnic (D+R) v Rakousku v roce 1982. Tj. v roce 2010 zpoždění

28 let za Rakouskem. To se zdá být neuvěřitelné! Přitom počtem obyvatel a rozlohou jsou obě země srovnatelné. V 80. letech dokonce stavěli v Rakousku na české poměry neskutečným průměrným tempem 70 km/rok, kdy bylo dosahováno doslova rekordů zprovoznění v roce 1985 (138 km) a 1986 (110 km)<sup>[5]</sup>.

## **Důsledky zpoždování výstavby dálničních E-silnic**

Dodnes i po 74 letech od přijetí první Deklarace k E-silnicím, jsou důsledky zpoždování patrné právě na hlavní E-silnici E55 – úzká hrdla na průtazích obcemi a městy, kongesce, nebezpečné bodové závady a dopady na osídlení i obyvatele. Extrémní situace na průtazích městy Planá n/L, Soběslav nebo Sezimovo Ústí byla odstraněna před 11 lety realizací stavby D3 Tábor – Veselí n/L (2013), průtah obcemi Borek, Hrdějovice před 7 lety stavbou D3 Borek – Úsilné (2017) a průtah krajským stotisícovým městem Č. Budějovice a obcemi Litvínovice, Planá bude vyřešen v úseku Úsilné – Kaplice-nádraží snad letos zprovozněním staveb D3 0310/I, 0310/II a 0311 (2024). Dořešení průtahů k hranici i nebezpečné „silnice smrti“ u Nažidel proběhne dle plánu za 2 roky zprovozněním stavby D3 0312/I (2026). Ale jsme již blízko, stavba je před zahájením. Z celkového pohle-



**Na střežské D3 (58 km) proběhl v letech 2022-2023 náročný podrobný geotechnický průzkum zahrnující tisíce vrtů (v průměru 40-50 sond/na 1 km), a to až do hloubky 100 m. Na něj v tomto roce navazuje realizace průzkumových štol pro tunely Luka a Kamenná Vrata v celkové délce 3 km a průzkum pro most Sázava**

du E55 však chybí dokončit ve středních Čechách nahrazení silnice I/3 **středočeskou D3 (58 km)** a v pražské aglomeraci odklon dopravy na **východní segment Pražského okruhu D0 (26 km)**.

## E55 – centrální dálniční evropská trasa S-J v ČR

Je i dnes smutnou skutečností, že silnice E55 jako hlavní evropská E silnice položená centricky do středu Evropy a propojující sever s jihem a Balt s Jadranem není dodnes na území ČR dokončena v dálničních parametrech (dokončeno 58%). Vedení E55 je na přiloženém obrázku (i) na záměr Evropy, (ii) detail vedení v ČR s dalšími E-silnicemi ve výřezu originální mapy EHK OSN (UNECE, 2007)<sup>[6]</sup>. Silnice E55 je vedena ze švédského Helsingborgu do řecké Kalamaty. V této trase se udává vzdálenost cca 3300 km. Délka kontinentální E55 mezi trajekty (německý Rostock – italské Brindisi) je cca **2300 km**, kde prochází čtyři státy: Německo (cca 500 km), ČR (cca 300 km, nejkratší úsek), Rakousko (cca 400 km), Itálie (cca 1100 km). V Německu vede trasa ve 100% po dálnicích, v Itálii ve 100% po silnicích dálničního typu (v úseku Venezia-Mestre – Ravenna – Cesena je možné využít souběžné dálnice A13–A14), v Rakousku po dálnicích z 96% (zbývá 16 km), ale v ČR, na nejkratším úseku ze všech čtyř zemí, byla dosud doprava v trase E55 převedena ze silnic na dálnice jen z 58 % (zbývá 128 km).



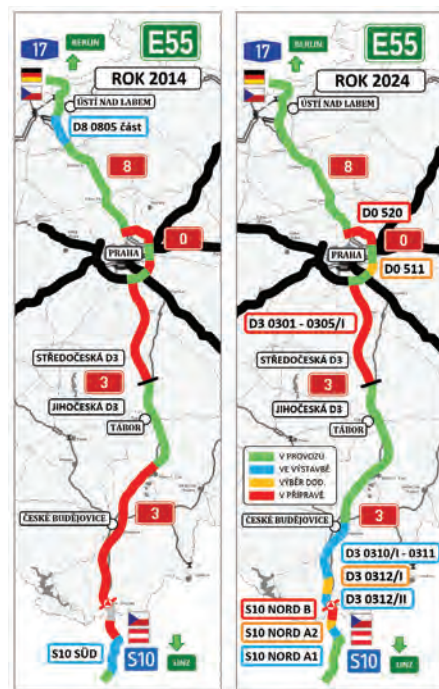
Trasa silnice s mezinárodním provozem E55 a detail vedení v ČR (Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem /AGR/ z roku 1975)

## Výstavba dálniční E55 v letech 2014–2024

Pro doložení situace budování dálničního tahu E55 v ČR byly zpracovány dvě tabulky a dva zákresy. Souhrnná tabulka 1 sice dokládá nedokončený stav tahu E55 v ČR oproti ostatním zemím, současně však také pokrok, kterého bylo v ČR dosaženo za 10 let mezi lety 2014–2024, resp. též v Rakousku. Tabulka 1 je dostatečně vypovídající a uvádí i podrobnosti k nedokončeným úsekům E55 k 01/2024 na D0, D3, resp. i rakouské S10. Tabulka 1 nahrazuje popisný text a poskytuje spolu se zákresy rychlou orientaci a součty délek v km. V dalším textu se věnujeme spíše momentům, které ovlivnily výstavbu na E55 během 10 let v období 2014–2024 vč. počáteční situace v roce 2014, resp. od roku 2010.

## Výchozí situace v letech 2010–2014

Je potřeba připomenout situaci, která nastala v roce 2010 v ČR v dopravním stavitelství za ministra Bárty, kterému se za rok podařilo zablokovat, a tak o několik, často i o mnoho let, zdržet některé dopravní stavby národního i mezinárodního významu. To se tehdejší vládě nepodařilo napravit ani po jeho odchodu. Příprava staveb se propadla, často zastavila. Na stát dolehly dopady globální krize, ale v jiných zemích se výstavba dopravní infrastruktury stabilizovala, někde dokonce akcelerovala, např.



Zákres postupu přípravy a realizace staveb na české trase E-silnice E55 mezi lety 2014 – 2024 s aktuálním stavem (viz tabulka 1)

v Polsku. **České dopravní stavebnictví se vzpamatovávalo několik let.** Titulky v odborných médiích a na konferencích dokazovaly, do jaké několikaleté krize se stavebnictví dostalo: „Radikální škrtky? Propad stavebnictví nezadržitelně pokračuje“, „Rok 2013: Další promarněná šance“, „Rok 2014: Rok promrhaných příležitostí.“ **Situaci vystihl v roce 2014 prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR V. Matyáš:** „Stavebnictví nebylo pro předchozí vládu předmětem jejího prioritního zájmu. Nereagovala na výstražné signály a požadavky na opatření ke zmírnění následků krize, které předkládal náš svaz.“ V roce 2015 došlo u mnoha staveb k pozastavení přípravy v důsledku novely „zákona EIA“. Ta zneplatnila mnohá stanoviska EIA vydaná dle staré právní úpravy a musela být zajištěna nová závazná stanoviska EIA (ZS EIA).

Pro tah E55 bylo v období po roce 2014 několik zásadních momentů, které se podařilo prosadit a všem, kteří se o to přičinili, za to patří dík. V tom byl a je základ úspěšného postupu, kdy se

Stavba Celkem km	Popis úseku (rok zprovoznění)	Provoz [km]	Zbývá [km]	Provoz [km]	Zbývá [km]	Stavba [km]	VŘ [km]	Příprava [km]	Realizace (roky)	Barva (zákres)
		zelená		zelená		modrá	žlutá	červená		
	<b>E55</b>	01/2014		01/2024			01/2024 podrobněji			
<b>302,6 km</b>	<b>E55 ČESKO</b>	<b>134,4</b>	<b>168,2</b>	<b>174,2</b>	<b>128,4</b>	<b>31,8</b>	<b>24,6</b>	<b>72,0</b>		
		<b>44%</b>	<b>56%</b>	<b>58%</b>	<b>42%</b>	<b>11%</b>	<b>8%</b>	<b>24%</b>		
94,4 km	<b>8</b> DÁLNIČE D8	81,7	12,7	94,4	---	---	---	---		
	Celá D8 mimo část 0805	81,7		81,7					---	zelená
0805 část	Bílinka - Řehlovice (2016)		12,7	12,7					---	zelená
36,6 km	<b>0</b> PRAŽSKÝ OKRUH D0	10,4	26,2	10,4	26,2	---	12,6	13,6		
520	Březiněves - Satalice		13,6		13,6			13,6	2027-2031	červená
510	Satalice - Běchovice	3,4		3,4					---	zelená
511	Běchovice - D1		12,6		12,6		12,6		2024-2027	žlutá
512 část	D1 - budoucí křiž. D3	7,0		7,0		-			---	zelená
58,4 km	<b>3</b> STŘEDOČESKÁ D3	---	58,4	---	58,4	---	---	58,4		
0301-0305/I	Praha (D0) - Nová Hospoda		58,4		58,4			58,4	2027-2031	červená
113,2 km	<b>3</b> JIHOČESKÁ D3	42,3	70,9	69,4	43,8	31,8	12,0			
0305/II-0306	Nová Hospoda - Tábor	17,3		17,3					---	zelená
0307-0308AB	Tábor - Veselí n/L (2013)	25,0		25,0						zelená
0308C-0309/III	Veselí n/L - Úsilné (2017-19)		27,1	27,1					---	zelená
0310/I-0311	Úsilné - Kaplice Nádraží		28,3		28,3	28,3			zprov. 2024	modrá
0312/I	Kaplice Nádraží - Nažidla		12,0		12,0		12,0		2024-2026	žlutá
0312/II*	Nažidla - D. Dvořiště, st. hr.		3,5		3,5	3,5			2024-2025	modrá
<b>400,6 km</b>	<b>E55 RAKOUSKO</b>	<b>358,6</b>	<b>35,4</b>	<b>378,1</b>	<b>15,9</b>	<b>2,2</b>	<b>5,0</b>	<b>8,7</b>		
		<b>91%</b>	<b>9%</b>	<b>96%</b>	<b>4%</b>	<b>1%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>		
37,9 km	<b>S10</b> RYCH. SILNICE S10	2,5	35,4	22,0	15,9	2,2	5,0	8,7		
NORD B	Rainbach - Wullowitz st. hr.		8,7		8,7			8,7	2028-2031	červená
NORD A2	Freistadt - Rainbach 2. úsek		5,0		5,0		5,0		2024-2027	žlutá
NORD A1	Freistadt - Rainbach 1. úsek		2,2		2,2	2,2			2023-2027	modrá
SÜD dokon.	Unterweit. - Freistadt (2015)		13,5	13,5					---	zelená
SÜD část 2	Freistadt obchvat (2014)		6,0	6,0					---	zelená
SÜD část 1	Unterweikersdorf (2012)	2,5		2,5					---	zelená
26,8 km	<b>A7</b> MÜHLKREIS AUTOBAHN	26,8		26,8						
129,2 km	<b>A1</b> WEST AUTOBAHN	129,2		129,2						
181,2 km	<b>A10</b> TAUERN AUTOBAHN	181,2		181,2						
25,5 km	<b>A2</b> SÜD AUTOBAHN	25,5		25,5						
<b>340,5 km</b>	<b>E55 CZ (vše) + AT (jen S10)</b>	<b>136,9</b>	<b>203,6</b>	<b>196,2</b>	<b>144,3</b>	<b>34,0</b>	<b>29,6</b>	<b>80,7</b>		

Tabulka 1 – Pokrok v délce zprovoznovaných úseků/staveb E-silnice E55 mezi lety 2014 - 2024 dle jednotlivých dálnic v ČR a Rakousku (k tomu uvedené zákresy 2014 a 2024) (rok 2024 podrobněji v členění: ve stavbě – ve výběrovém řízení – v přípravě – plán realizace)

\* Poznámka: stavba 0312/II zahrnuje v tabulce pro zjednodušení i tzv. „hraniční úsek“ v délce 383 m, který bude realizován až souběžně s posledním úsekem rakouské S10 Rainbach - Wullowitz st. hr.

Rok	V provozu	Zprovožňované stavby	
		číslo	[km]
	<b>E55</b>		
01/2014	134,4 km (44%)	---	---
01/2024	174,2 km (58%)	---	---
konec 2024	202,5 km (67%)	D3 0310/I-0311	28,3
konec 2025	206,0 km (68%)	D3 0312/II	3,5
konec 2026	218,0 km (72%)	D3 0312/I	12,0
konec 2027	230,6 km (76%)	D0 511	12,6
<b>ROK 2031</b>	<b>302,6 km (100%)</b>	<b>Stč. D3+D0 520</b>	<b>72,0</b>
<b>S10</b>	Propojení rakouské S10 na jihočeskou D3 na st. hranici - propojení české a rakouské dálniční sítě		
<b>3</b>	Dokončení středočeské D3 = dokončení celé D3 - napojení izolované jihočeské D3 na dálniční síť ČR - dálniční napojení Tábořska, Českobudějovicka, Jindřichohradecka, Českokrumlovská a Lipna na Prahu		
<b>D</b>	Dokončení východního sektoru Pražského okruhu D0 - dálniční severojižní propojení dálnice D8 na D3 - propojení dálnic D8 - D10 - D11 - D1 - D3		
<b>E55</b>	<b>DOKONČENÍ DÁLNIČNÍHO TAHU E55 V ČR V ROCE 2031</b>		

Tabulka 2 – Časový postup/plán dokončení dálničního tahu E-silnice E55 do roku 2031

Číslo	Stavba	Zhotovitel
0309/II	SSÚD Borek	HOCHTIEF CZ a.s.
0310/I	Úsilné - Hodějovice	Sdružení firem HOCHTIEF CZ a.s., COLAS CZ a.s., M-SILNICE a.s.
0310/II	Hodějovice - Třebonín	Sdružení firem Doprastav, a. s., SALINI IMPREGILO S.p.A.
0311	Třebonín – Kaplice nádraží	Metrostav Infrastructure a.s.
0312/II	Nažidla – D. Dvořiště, st. hr.	SWIETELSKY stavební s.r.o.

Tabulka 3 – Přehled zhotovitelů na stavbách E55 – aktuálně jen na dálnici D3

podánilo v letech 2014–2024 (i) udržet kontinuální výstavbu na tahu E55 na jihočeské D3, (ii) dokonce touto intenzitou výstavby ke státní hranici pomoci v Rakousku prosadit dokončení S10 při auditu stavebního programu ASFINAG v roce 2021 vedeném spolkovým ministerstvem klimatu (BMK)<sup>[7]</sup> a tím (iii) umožnit po 18 letech obnovení přípravy posledního úseku S10 k hranici v roce 2022. Za přípravu staveb D3 od Č. Budějovic ke st. hranici 0310/I-0312/II odpovídala od roku 2015 Správa Č. Budějovice ŘSD pod vedením ředitelky V. Hruškové vč. realizace staveb 0310/I-0311, za realizaci staveb D3 od Veselí n/L k Č. Budějovicím 0308C-0309/III odpovídal Závod Praha

ŘSD pod vedením ředitele T. Grosse vč. realizace staveb 0312/I-0312/II.

## Základní podmínky dokončení dálniční E55

Zásadní pro výstavbu národní dopravní infrastruktury je zájem státu jako veřejného zadavatele, tj. vlády a MD ČR včetně osoby samotného ministra. Osobně považuje autor článku za klíčové, že za posledních v tabulce porovnaných 10 let došlo k pozitivní kontinuitě ministrů dopravy ve vládách vedených různými premiéry, a to včetně zajištění financování ze SFDI a z EU, ale též formou PPP (po realizaci D4 zpracování

studie pro středočeskou D3 a Pražský okruh D0). Významná je také úzká spolupráce mezi regionálními představiteli, MD ČR a ŘSD. V roce 2022–2023 navštívil ministr dopravy M. Kupka s hejtmánem M. Kubou spolu s GŘ ŘSD R. Mátlem opakovaně staveniště D3 na kontrolních dnech s cílem dokončení celé D3 a dodržení termínů. Důležitá je i koordinace s přeshraničními partnery, zde zástupci rakouského ASFINAG i starosty obcí. Je skvělé, že na slavnostním zahájení nejjižnější stavby D3 0312/II v D. Dvořišti dne 9. 1. 24 promluvili za rakouské přátele a kolegy zástupce ASFINAG pan L. Lechner i starosta Rainbachu G. Lorenz. Jsou to trendy dobré pro dopravní stavitelství, ale především pro dokončení dálniční sítě ČR a celého tahu E55.

Pokrok výstavby na E55, resp. jihočeské D3 přináší své plody. Jsou každodenně vidět na provozované dálnici a sklízí respekt i v Rakousku, které je v délce dálnic daleko před ČR. Např. „Odhodlání, s jakým Česká republika spojení s Horním Rakouskem realizuje, si vysloužilo u hornorakouského hejtmána T. Stelzera respekt: ‚Jsem ohromen rychlostí, jakou zde probíhá výstavba.‘ Postup výstavby na české straně je výzvou odpovědným osobám v Rakousku, aby pokračovali s realizací 16 km dlouhého úseku S10 z Freistadtu k hranicím.“ (při návštěvě stavby D3 s hejtmánem M. Kubou, zdroj OÖN, 28. 9. 24).

Velkou odezvu mělo v H. Rakousku i zahájení stavby D3 0312/II. Bylo jasné,



Jihočeský hejtmán M. Kuba a hornorakouský hejtmán T. Stelzer společně navštívili 26. 9. 23 staveniště jihočeské D3 (Land OÖ)



D3 0312/II Slavnostní zahájení nejjihnější dálniční stavby v Česku proběhlo dne 9. 1. 24 u D. Dvořiště za účasti ministra Kupky, hejtmána Kuby, GŘ ŘSD Mátl a zástupců zhotovitele, ale též starosty Rainbachu Lorenze i zástupce ASFINAG Lechnera

že z pokroku české strany na D3 mají upřímnou radost vrcholní hornorakouští politici, starostové obcí, kteří čekají na dálniční obchvaty S10, i zástupci hospodářské komory, kteří uvádí „S10 bude v Mühlviertelu fungovat jako ekonomická podpora po celá desetiletí. Náš region tak může překonat ekonomické nevýhody 40 let, kdy jsme byli na okraji železné opony.“

V Rakousku se zajímají jak o dokončení D3 na hranici, tak celé D3 až do Prahy. Ve většině zpráv zasazují dostavbu S10-D3 do celkového evropského kontextu E-silnice E55 v propojení sever-jih, Berlín – Linec, Balt – Jadran. Např. „zemský radní G. Steinkellner očekává výrazný nárůst dopravy směrem na Linec mnohem dříve: „Proluka u Prahy kamionovou dopravu neodradí. Zásadní jsou pro ně průjezdní tahy v jižních Čechách, které už brzy nebudou problémem.“ Předpokládá, že od roku 2026 bude silný provoz směřován přes Drážďany, Prahu a Budějovice do Lince a přes Pyhrntobahn na Jadran.“ (zdroj OÖN, 28. 9. 24), nebo „zemský radní G. Steinkellner k tomu dodává „S10 není jen infrastrukturou na vysoké úrovni, která slibuje odlehčení regionální dopravy, ale také symbolem

Evropy, která srůstá. V nepříliš vzdálené budoucnosti budou hospodářské oblasti Berlína, Drážďan a Lince těsněji propojeny, za předpokladu realizace východního obchvatu v Linci<sup>[8]</sup>.“ (při zahájení stavby S10 Nord A1, zdroj OÖN, 4. 11. 23). Je vidět rozdíl oproti informování na české straně, kde se málokdy pojímá dokončení celé E55 jako jeden dopravně provázaný celek. I když např. **hejtmán M. Kuba v roce 2021 připomněl alarmující absenci středočeské D3: „nedodělaná D3 je zároveň zoufale chybějícím**

Brzdily nás úřady, dálnice ale budou za 9 let hotové, říká ředitel ŘSD Mátl.  
Zdroj TN.cz



Dočtěte  
článek až do  
konce



Deklarace „1950“,  
Dohoda AGR  
„1975“, mapa  
E-silnic




článkem v rámci evropského dálničního propojení od Baltu po Jadran“. Na to reaguje i tento článek.

## Na E55 zbývá zahájit 100 km za 80-100 mld. Kč. Odhodlanost, trpělivost a štěstí...

To znamená do roku 2031 investovat během 8 let průměrně 10-12 mld. Kč (dle zvolené zhloubené/tunelové varianty na D0 520). Podaří se to? Nebo budou dle výstupů studie pořizované ŘSD pro D3 a D0 zvoleny projekty PPP? Podaří se stavby dle plánu zahájit do roku 2027 a dokončit dálniční E55 do roku 2031?

Všechny strany své postupy v přípravě staveb za 10 let zdokonalily, mění se legislativa s cílem urychlit přípravu. Trpělivost, preciznost, soustavnost, odbornost a zkušenost nese plody i ve všech procesech. Nezbyvá než popřát všem, kteří budou v dalších 3 až 4 letech dokončovat přípravu posledních staveb české dálniční E55 a které čeká mnoho tvrdé práce, hodně odhodlanosti, trpělivosti a štěstí.



### Komplexní příprava a organizace staveb

K Ryšánce 1668/16  
Praha 4, 147 54  
tel.: +420 226 066 111

id: 4kif54  
mailbox@pragoprojekt.cz  
www.pragoprojekt.cz

- Silnice a dálnice
- Moaty
- Rekonstrukce dopravních staveb
- Pozemní stavby
- Podzemní stavby
- Městská doprava
- Technická asistence
- Inženýrská činnost
- Různé stavby
- Zivotní prostředí
- Energetika a telekomunikace
- Průzkumné práce
- Dotazy a technické otázky
- Reptografické práce
- Software
- Normy
- Přestupy