

Mimořádné odlehčení dopravy obchvatem Budějovic. *D3 se staví až k Rakousku*



Předcházející rok 2024 byl pro dálnici D3 skvělým a v mnohých aspektech přelomovým rokem. Byly zahájeny poslední stavby jihočeské D3 a před koncem roku byl zprovozněn dlouho očekávaný obchvat Českých Budějovic až po Kaplici-nádraží. Zednické slavnostní „poklepávací“ kladívko tak „opouští“ jižní Čechy. Při posledním zahájení ho jihočeský hejtmán Martin Kuba symbolicky předal do Středočeského kraje.

Jak budějovický obchvat stáhl dopravu z města a jak přepóloval dopravu ve městě? Jak se D3 napojila a napojí na silniční síť Českobudějovicka? Kdy bude zprovozněna D3 až do Rakouska? Jak postupuje příprava středočeské D3? Kdy bude Rakousko na hranici s dálnicí S10? A kdy dokončíme celou českou dálniční E55 sever-jih?

Předvánoční čas roku 2024 byl k řidičům celé ČR štědrý. V roce 2024 zprovoznilo ŘSD celkem 110 km dálnic v novém dálničním českém rekordu! Některá média uváděla, že předchozí rekordní rok byl rok 1997 s 94 km dálnic, v některých zdrojích uváděn s 87 km, ale to není zásadní. Podstatou je, že se české dopravní stavitelství vydalo na trajektorii, která konečně odpovídá průměru nad 50 zprovozněných km/rok, oproti dosavadnímu dlouhodobému průměru 25–30 km/rok. K otázkám, zda je reálné tempo udržet a jaké jsou aktuální deklarované termíny dokončení české dálniční sítě, se vrátíme na konci článku.

Obchvat stahuje dopravu z Budějovic

Nyní zpět do roku 2024 a konkrétně do prosince, který vítali řidiči a všichni obyvatelé měst a obcí, kteří byli roky omezováni a zatěžováni tranzitní, a zvláště kamionovou dopravou. Během jednoho týdne bylo zprovozněno 81 km nových staveb na třech dálničních tazích: 17. prosince 32 km dálnice D4 mezi Středočeským a Jihočes-

kým krajem, 19. prosince na Moravě 21 km na třech úsecích dálnice D55 a ještě jako předvánoční dárek řidičům a Jihočechům byl 21. prosince otevřen desítky let vyhlášený dálniční obchvat Českých Budějovic (stavby 0310/I a 0310/II) až ke Kaplici-nádraží (stavba 0311) v celé délce 28 km.

Nejen pro dálnici D3, ale pro celý mezinárodní tah E55 a samozřejmě pro jižní Čechy a celé Českobudějovicko, to byl skutečně velký den. Na málokteré oficiálně zprovoznování dopravní stavby se seje tolik lidí, kolik se sešlo na místě mimoúrovňové křižovatky u jižního portálu tunelu Pohůrka. Mnozí místní si s úlevou oddechli po mnohaleté zátěži průběhem stavby v sousedství jejich domovů, mnozí se těšili, že konečně budou moci využívat i pro dopravu v rámci Budějovicka novou dálnici. K tomu přispělo i ministerstvo dopravy tím, že obchvat Budějovic od Úsilného po Roudné, tj. mezi exity 131 až 141 km (viz příložený záznam), nezařadilo do novelizované vyhlášky mezi zpoplatněné úseky a od 1. 1. 2025 ponechalo tento úsek bez poplatku. To se samozřejmě týká jen časového poplatku (dálniční e-známky), formou mýtného je zpoplatněna celá nová dálnice D3.

Je třeba říci, že ve svých očekáváních veřejnost nebyla zklamána. Zvláště řidiči pocítují snížení intenzity dopravy ve městě, a také zásadní úlevu od těžké nákladní/kamionové dopravy. Ta projížděla městem po silnici I/3 přes 8 světelných křižovatek a 3 kruhové objezdy. Každý kamion na D3 znamená volnější jízdu pro několik

osobních aut. A je to znát. Již první dopravní údaje v novém roce 2025 tento trend potvrdily (viz příložený záznam). Město České Budějovice v únoru 2025 vyhodnotilo snížení intenzity na průtahu I/3 např. o 3900, resp. 5100 vozidel/24 hodin, ale v samotných nákladních automobilech (NA) o 3100, resp. 3200 NA/za 24 hodin. Vysoký podíl NA ukazuje na dopravní účinnost nového obchvatu. Ke zvýšení došlo na ulici Novohradská, což je historická radiála napojující se do MÚK Pohůrka, ale i zde se doprava postupně stabilizovala.

S dalším razantním údajem za únor 2025 přišla společnost CzechTool, která spravuje satelitní mýtný systém, v tiskové zprávě 25. března 2025: „Nové dálnice zvyšují výběr mýtného v Česku: Dálniční obchvat Českých Budějovic stáhl z centra města v únoru 41 tisíc nákladních vozidel“ a dále „Růst výnosů z výběru mýtného podporují také nově otevřené úseky dálnic D3, D4 a D55 z konce minulého roku. Za jízdu po dálnicích totiž platí vozidla s maximální hmotností nad 3,5 tuny vyšší poplatky, než za jízdu po původních úsecích silnic I. třídy. Důležité je však zejména odvedení nákladní dopravy na dálniční tahy, kde je provoz těžkých vozidel bezpečnější, má menší dopady na životní prostředí a v konečném důsledku je ekonomičtější také pro dopravce. Asi nejviditelnější dopad mělo odvedení nákladní dopravy z centra Českých Budějovic, kde došlo po pro-
sincovém otevření nových úseků dálnice D3 k významnému zklidnění dopravy na



D3 0310/1 poslední podzemní práce před zprovozněním – železobetonový tunel mizí pod zásypy zeminou (podzim 24, ŘSD)



D3 0310/1 OK Hodějovice projektovaná pro případné budoucí napojení sjezdů a využití jako MÚK, vozovky jsou připraveny pro vodorovné značení (podzim 24, ŘSD)

průtazích městem. Mýtným úsekem mezi Úsilným a Pohůrkou projelo v únoru v obou směrech celkem 41124 nákladních vozidel.“

A nakonec to potvrzují stále rostoucí údaje samotného ŘSD, kde na konci března 2025 byly průměrné týdenní intenzity na nové D3 (vozidla/za 24 hodin) 17130 (před Budějovicemi), 12008 (tunel Pohůrka), 11968

(Roudné), 8481 (D. Třebonín). Generální ředitel ŘSD Radek Mátl k tomu v podcastu 29. dubna 2025 uvedl: „Jsem strašně spokojený, že se podařilo dostavět D3 v loňském roce na obchvatu Budějovic. Myslím si, že není moc staveb v ČR, kde bych tu odezvu měl tak pozitivní, jako zde, protože do Alp, nebo dejme tomu na Lipno miří opravdu obrovské množství lidí z části Čech a každý mi říká, že je to neskutečná úleva, že objedou Budějovice. A ta úleva není jen u těchto řidičů, ale zejména u obyvatel města, kde se najednou jezdí lépe. **Dálnice D3 na obchvatu Budějovic obrovsky městu pomohla.**“

Napojení dálnice D3

Dálnice D3 by však nemohla sloužit tak, jak slouží, pokud by nebyla napojena na regionální a městskou dopravní síť. Je skvělé, že Jihočeský kraj stačil dostavět několik přívaděčů k dálnici (viz příložený zákres), především stavby tzv. „zanádražní komunikace“ a „jižní tangenty“ (více o stavbách Jihočeského kraje v předcházejícím článku tohoto čísla). Některé stavby s ohledem na složitosti přípravy, zvláště majetkové, budou dokončeny později, ale zásadní je, že se realizují. Jde zejména o tyto **stavby ŘSD** (v závorce uvádíme předpoklad zprovoznění):

1. Přeložka silnice **I/20 Č. Budějovice, severní spojka** (2027) je zcela zásadní pro odlehčení Strakonické ulice v Budějovicích, kudy dosud přijíždí k D3 tranzitní doprava po I/20 od Písku – viz příložený zákres.
2. Přeložka silnice **I/20 Pištín – České Vrbné** (2027) na západě před Budějovicemi řeší nový 4pruhový obchvat obce Dasný a osady Češnovice.
3. Nový přívaděč **I/39 Třebonín – Rájov** (2026) napojí dálnici D3 od Č. Krumlova.
4. A nakonec na východě Budějovicka přeložka **I/34 Lišov – Vranín** (2025) vytvoří obchvat města Lišov a obce Štěpánovice a nahrazuje silnici zcela nevyhovující jak z hlediska stavebně-technického stavu, tak z hlediska bezpečnosti provozu.

Přípravu dalších staveb ke zkvalitnění napojení Českobudějovické aglomerace na D3 pak dokončuje **Jihočeský kraj**, např. pokračování **2. etapy „jižní tangenty“** od MÚK Roudné na východ (viz příložený zákres).

Přepólování dopravy

Historická trasa silnice z Prahy do Lince ve směru sever – jih vedla přes Č. Budějovice ve stopě Pražské a Linecké třídy



Situace v Českobudějovické aglomeraci před a po zprovoznění D3 21. prosince 2024



Dálnice D3 na obchvatu Českých Budějovic s tunelem Pohůrka (999 m) je připravena ke slavnostnímu otevření (21. 12. 24, ŘSD)

(dnes Lidické) přímo přes centrum města na pravém břehu Vltavy. Nový silniční obchvat byl na tehdejší poměry (i s ohledem na směr k „železné oponě“ k „západnímu“ Rakousku) vybudován překvapivě velkoryse na území města Budějovice jako 4pruh, od výjezdu jižním směrem na Litvínovice a Planou jako 2pruh, ale s dlouhým stoupacím pruhem a zásadně s mimoúrovňovými křižovatkami až za Kamenný Újezd. Stavělo se postupně po jednotlivých stavebních úsecích v 70. – 80. letech, to pod názvem „objížďková silnice E14“, nebo „přeložka E14“, neboť podle starší mezinárodní dohody o E-silnicích platilo značení E14, které bylo později změněno na E55 (k tomu podrobně v článku Stavebniserver.cz 3/2024).

Podrobně
v článku
DOPRAVA
2024



Byla to skutečně důležitá stavba a patří velký dík našim předchůdcům, že postavili dílo, které sloužilo téměř 50 let pro regionální, ale hlavně i tranzitní nákladní dopravu, o jejíž intenzitách v budoucím sjednoceném evropském ekonomickém prostoru tehdy nemohli mít reálné představy.

Význam stavby pro region dokládá i to, že kroniky dotčených obcí se výstavbě nové E14 téměř každoročně věnovaly. Tak si pro připomenutí technické práce teh-



D3 0310/1 km 133,5 první vážná nehoda kamionu, kde řidič našťastí vyvázl s lehkým zraněním. Vyproštění kamionu ze zcela zdemolovaných středových svodidel si vyžádalo obousměrnou uzavírku úseku vč. tunelu Pohůrka (23. 1. 25, HZS ČR/Police ČR)



D3 stavba 0312/1 – posledního radostného jihočeského dálničního poklepání základního kamene D3 se mimo ministra Kupky, GR ŘSD Máta a hejtmana Kuby zúčastnili i starostka Leopoldschlagu a starosta Rainbachu (28. 6. 24, ŘSD)

dejších projektantů a stavitelů ocitujeme z kroniky obce Boršova n/V z roku 1980 text starý 45 let:

„Dne 22. 12. 1980 ve 14:00 hodin byla slavnostně otevřena a uvedena do provozu přeložka silnice E14 Boršov. Toto slavnostní otevření provedl předseda JČKNV s. Fr. Samec. Tato přeložka Planá – Kamenný Újezd je dlouhá 6 km a má 3 mosty. Celkový finanční náklad činil 75 miliónů Kč. Most přes Vltavu stavěly Vojenské stavby Praha, most pod dráhou ČSD v Boršově pak Stavby silnic a železnic.“

Dokončením celé přeložky E14 byla zcela přeložena tranzitní doprava z centra Č. Budějovic a okolních obcí až po Kamenný Újezd na levý břeh Vltavy. Tam na západě města za řekou postupně od 70. let vznikla sídliště Šumava, Vltava a Máj a dnes v této části města žije cca 34 tisíc obyvatel, tj. cca 36 % (viz příložený zakres). Doposud byli blízko tranzitní levobřežní silnici I/3. Po zprovoznění nového dálničního obchvatu D3 na východě města se tranzitní doprava zase vrátila/přepólovala na pravý břeh. A musí na to reagovat i Budějovická aglomerace. Jde zejména o posílení dopravních vazeb západ – východ, což představuje také překonávání bariér řeky Vltavy, Malše a železniční tratě. **První nový most přes Vltavu na silnici I/20** na severní spojce pod Budějovicemi již ŘSD staví.

Druhý vltavský most nad Budějovicemi do Litvínovic připravuje Jihočeský kraj (JK) s plánem zahájení v roce 2026. Současně JK připravuje **velkou stavbu podjezdu pod tratí IV.** tranzitního koridoru a rozsáhlým budějovickým seřadovacím nádražím (ranžírem) mezi centrem města a zánadražní komunikací vedoucí k dálnici D3 (viz příložený zakres), o které jihočeský hejtman Martin Kuba hovoří jako o jedné z nejsložitějších staveb v historii města. Stavba by se měla zahájit v příštím roce 2026 při odhadovaných nákladech 4,5 mld. Kč.

Jak dál na E55?

Výše jsme se věnovali podrobněji problematice nově zprovozněného dálničního



D3 stavba 0312/1 Kaplice-nádraží – Nažidla, betonáž pilířů estakády (10. 3. 25, Infram)

ho obchvatu na D3/E55 kolem Budějovic. Ostatně, taková věc se stane jednou za celou generaci a ovlivní život celé aglomerace se 150 tis. obyvateli, hospodářský rozvoj města a obcí a pozornost si jistě zaslouží. Vratme se ale ještě k celé dálnici D3 a celé trase E55. Stručně tedy k pokroku za proběhlý rok (viz také zákres české E55).

Jihočeská D3: V loňském roce byly zahájeny dvě stavby D3 v délce 15,5 km. 9. ledna 2024 byla zahájena nejjížnější stavba D3 (0312/II) od Nažidel k hranici s Rakouskem a 28. června pak poslední zbývající jihočeská stavba D3 (0312/I) Kaplice-nádraží – Nažidla vč. velké odpočívky Suchdol. Předpoklad zprovoznění 1. etapy je v roce 2026, úplné zprovoznění až před hranici v roce 2027. Současně probíhá výstavba SSÚD Borek a v roce 2026 má být zahájena výstavba SSÚD Kaplice.

Středočeská D3. Příprava pokračuje

Generální ředitel ŘSD Radek Mátl k tomu v podcastu 29. dubna 2025 uvedl: „Příprava jde obrovským způsobem dopředu a samozřejmě to přináší i své problémy. Z jednání, které v současné době absolvujeme, třeba i za účasti pana ministra, mám pocit, že skutečně zástupci samo-

správ měst a obcí dotčených dálnicí D3 pochopili, že D3 ve Středočeském kraji je potřeba postavit. A postavit co nejdříve. V tuto chvíli jsme se všemi více méně domluveni na podobě této dálnice, nebo tu podobu ladíme. Dokončují se i zde plánovací smlouvy s jednotlivými zástupci měst a obcí tak, abychom si vyřkali případně podmínky, za kterých oni budou tolerovat samotnou výstavbu.“

Konkrétně zdůraznil zahájení realizace průzkumných štol tunelů, dokončení podrobných geotechnických průzkumů pro most přes Vltavu, dokončování dokumentace pro povolení stavby prakticky na všech úsecích a také to nejdůležitější: „V letošním roce oslovíme vlastníky pozemků a začneme vykupovat po celé trase pozemky. A to si myslím, je velmi důležité, protože na těch 57 km oslovíme spoustu lidí, kteří vlastní pozemky a příprava stavby se výrazně posune dál.“

Ke způsobu a termínu realizace uvedl, že se dokončuje studie proveditelnosti pro možné projekty PPP, mezi kterými je i středočeská D3. Uvidí se, jaké budou závěry a jak rozhodne nakonec vláda. Pro termín zahájení potvrdil odhad na rok 2028 (pak dokončení 2032).

Pražský okruh D0

Na východním segmentu pražského okruhu byla 16. prosince 2024 slavnostně zahájena stavba D0 511 Běchovice – D1 s termínem zprovoznění 2027. K severovýchodní stavbě D0 520 Březiněves – Satalice, poslední zbývající stavbě na trase E55, bylo vydáno 31. ledna 2025 souhlasné závazné stanovisko EIA, což je zásadní pokrok v přípravě, která letos pokračuje zpracováním multikriteriálního hodnocení pro výběr varianty (tunelová/zahloubená). Na vybranou variantu ještě letos vybere ŘSD zpracovatele dokumentace pro povolení záměru (DUSP). V letácích drží ŘSD aktuálně letos v dubnu termín zahájení rok 2028 (pak dokončení 2031).

Podcast
s generálním
ředitelem ŘSD
– Dálnice D3



Pročtete si
podrobnou
informaci
ministerstva
dopravy ke
stavu přípravy
středočeské
D3 (23. 4. 25)



Rakouská dálnice S10

Na úseku Nord A Freistadt – Rainbach (7,2 km) pokračují práce v celé trase. Po 8 měsících trhacích prací v nepřetržitém provozu 24 hodin denně, 7 dní v týdnu a 2 x 889 m v tvrdé žule oznámili horníci z ÖSTU-Stettin, že příslovečné „světlo na konci tunelu“ spatřili u východní roury 16. ledna 2025 a jen o týden později 24. ledna 2025 prorazili i západní rouru. Betonářské práce již začaly na severním portálu. Dokončení ostění tunelu je plánováno na jaro 2026, zprovoznění pak na rok 2027 jako celý tento úsek S10.

Na úseku Nord B Rainbach – st. hranice (8,8 km) chtěl investor ASFiNAG letos předložit projekt/dokumentaci k zahájení procesu EIA. V Původní studii z roku 2005 byly na tomto posledním úseku 2 tunely. V roce 2024 ASFiNAG předložil zcela povrchovou variantu. Proti tomu však obyvatelé předložili námítky a konkrétní návrhy pro úpravu trasy vč. 1,6 km dlouhého, převážně hloubeného tunelu. Za tyto požadavky občanské iniciativy se 16. prosince 2024 postavila svým usnesením i městská rada v Leopoldsdachu. Deník OÖN 9. 3. 25 publikoval zprávu, že „Podle rakouského ministerstva dopravy bude úsek S10 do Wulowitz předložen k posouzení EIA příští podzim. Z dnešního pohledu je zahájení výstavby plánováno na rok 2030 a zprovoznění v roce 2033 – 6 let po dokončení D3 v jižních Čechách.“. Tj. posun o cca 2 roky oproti plánu z roku 2024 (tehdy 2028 – 2031). Na probíhající



Rakouská S10 úsek Nord A prorážka tunelu Vierzehn (01/2025, ÖSTU Stettin)

stavby D3 to nemá žádný dopad, jen po dobu 6 let budeme před hranicí v Dolním Dvořišti sjíždět dočasnou komunikací na současnou rakouskou silnici B310.

Dokončení E55

Na celé E55 zbývají k zahájení už jen tři úseky v délce cca 80 km. U rakouské S10 (9 km) můžeme uvažovat s dokončením až v roce 2033, což by bylo plus/minus časově v souladu s dokončením středočeské D3 (58 km - 2032) a stavby D0 520 pražského okruhu (14 km - 2031). Takže lze po dalším roce příprav odpovědět: „Je naděje, že v roce 2033 bude trasa E55 od Rostocku po Benátky, od Baltu po Jadran dokončena celá jako dálniční trasa“. Rok 2033 je současně rokem, který jako rok dokončení základní dálniční sítě v délce 2000 km opakovaně deklaroval jak generální ředitel

ŘSD Mátl, tak ministr dopravy Kupka. Ten k tomu 7. ledna 2025 pro ČT24 uvedl: „*Milmochem i to, že jsme řekli, to je ten milník, to je ten rok 2033, za kterým má jít stát, za kterým má jít česká veřejnost, tak to je důležité. A ty milníky hrají roli...*“

Na rakouské straně k dostavbě S10 a propojení s ČR řekl regionální ředitel OÖVP Florian Hiegelsberger (hornorakouská lidová strana) pro deník OÖN: „*Z pohledu Horního Rakouska by se uzavření úseku S10 do Wulowitz nemělo měnit, ani by se neměla měnit společná projektová studie ÖBB a Správy železnic. To platí tím spíše, že v jižních Čechách probíhají rychle se rozvíjející projekty, a to jak v silniční, tak i železniční dopravě. Vznikne vysoce výkonná železniční trať s maximální rychlostí až 200 km/h. Dálnice D3 by měla na podzim roku 2027 vést nepřetržitě od Českých Budějovic až k rakouským hranicím.*“ Je sympatické číst ocenění postupu dopravních projektů a staveb na české/jihočeské straně zpoza hranice.



Poslechněte si v pořadu 90' na ČT 24, jak by ministr Kupka za termín 2033 „dal svou ruku do ohně“, i když ji má rád, a také reakce „stínového“ ministra Kolovratníka a vyjádření ředitele Mátl (7. 1. 25, ČT24)



Často jsme v dřívějších textech na téma D3/S10/E55 přáli projektantům a stavbařům úspěchy v přípravě a na stavbách. Tentokrát popřejeme čtenářům, ať se rozhodnou pro cestu do Alp, k Jadranu nebo třeba k Lipnu po jihočeské D3 a ať si užijí radostnou jízdu po nově zprovozněném obchvatu Českých Budějovic bez kolon a přetěžování města a jeho obyvatel. Současně si přitom uvědomíme, jak velkému množství lidí na cestách i v průjezdných obcích nové dálnice a silniční obchvaty pomohou. A skutečně si v dohodě mezi státem a veřejností slibme, že tempo výstavby se udrží a tu základní síť do roku 2033 dokončíme. Zbývá cca 500 km dálnic na dobu 9 let, takže průměrně přes 50 km/rok, a to je reálné. My máme dnes cca 1500 km dálnic, velikostí a počtem obyvatel srovnatelné Rakousko má 2275 km. 1500 km mělo Rakousko cca v roce 1985, tedy před 40 lety. Je to náš infrastrukturní dluh a současně také výzva ho splatit.



D3 km 92 mezi Tábořem a Soběslavi - instalace vysokorychlostních vah do vozovky je přesná a precizní práce na milimetry. Další z opatření ŘSD pro ochranu našich dálnic před poškozováním přetíženými vozidly, a to bez zastavování a zpomalování vozidel.

• „výkres“ na vozovce a instalace

(24. 3. 25, ŘSD/SPEL)



Stav přípravy a realizace staveb na české a rakouské E55 v roce 2025



Komplexní příprava a organizace staveb

K Ryšance 1668/16
Praha 4, 147 54

tel.: +420 226 066 111

id: 4kifr54
mailbox@pragoprojekt.cz
www.pragoprojekt.cz

Silnice a dálnice

Mosty

Rekonstrukce dopravních staveb

Pozemní stavby

Podzemní stavby

Městská doprava

Technická asistence

Inženýrská činnost

Riziková studie

Životní prostředí

Energetika a telekomunikace

Průmyslové práce

Dodávka trakčních stohů

Reprografické práce

Software

Normy

Přetřpy

Inzerce