

Letos se na D3 otevře 9 km. V roce 2027 bude na jihu D3 hotovo. Spojíme koridory E55 a E65 včas?

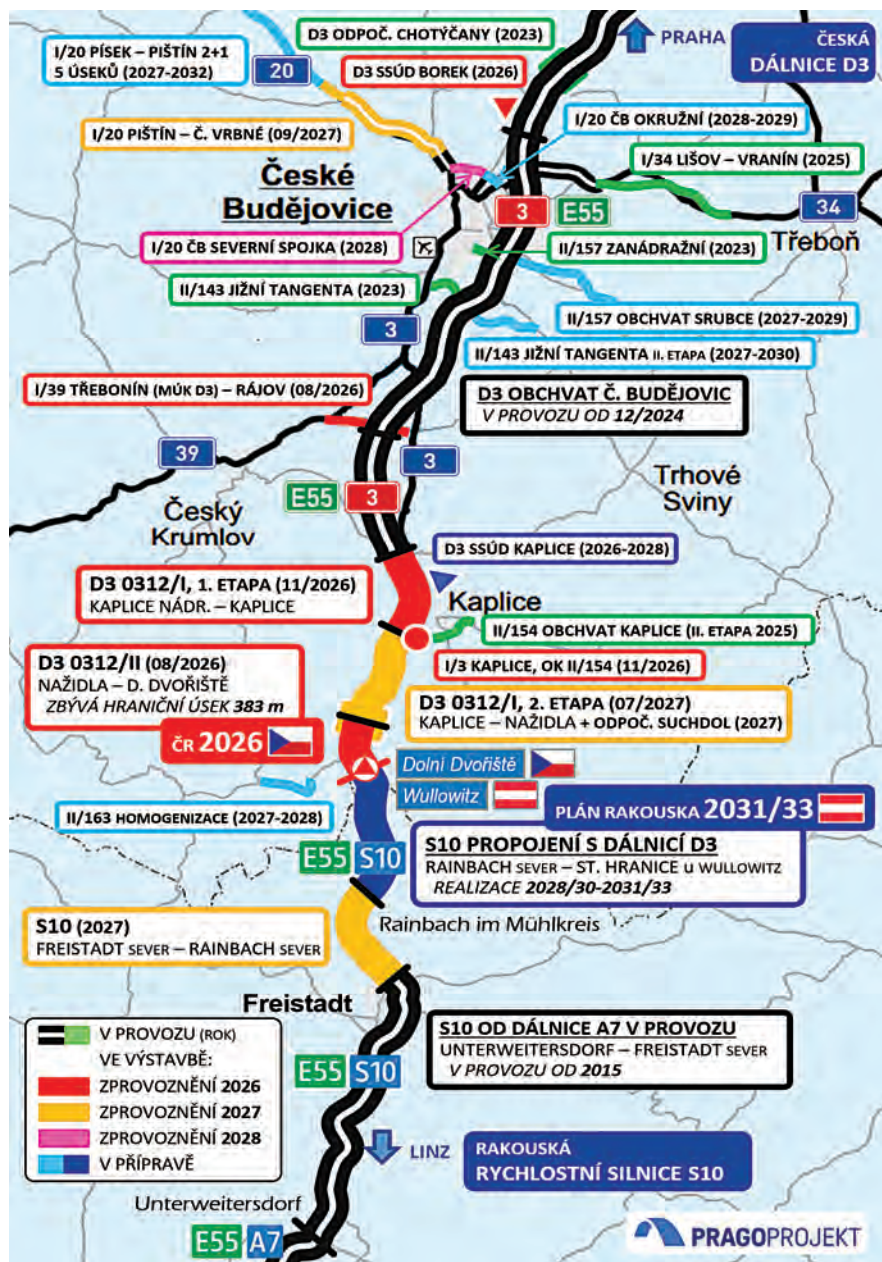


V roce 2026 se na D3 otevrou dva úseky u Kaplice a Dolního Dvořiště, o rok později bude celých 113 km jihočeské dálnice hotovo. Nejde jen o dílčí stavby, ale o národohospodářskou skládačku propojující Balt s Jadranem. To je cílem sítě.

Podíváme se na aktuální dění i výhled pro rok 2027. Dozvíte se, kudy se bude sjíždět u Kaplice, jak vznikají unikátní estakády z polské oceli a proč dálnice prozatím končí 383 metrů před hranicí. Odpovíme také, kdy se česká D3 a rakouská S10 konečně spojí.

Rok 2025 prověřil obchvat Českých Budějovic. Městu ulevil od tranzitu a aglomeraci nabídl rychlé spojení mimo centrum. Sčítání dopravy za rok 2025 (prezentované v březnu 2026) potvrzuje účinnost: obchvatem projede průměrně 14 850 vozidel denně. Rakouský ASFINAG navíc uvádí, že S10–A7 vykazuje jako jediná trasa v Horním Rakousku nárůst těžké nákladní dopravy (+6,1 %). To dokládá reálný přesun tranzitu na koridor E55. Zatímco jih Čech je díky D3 připraven, v Linci je obchvat v nedohlednu a tamní intenzity připomínají přetíženou pražskou D1.

Napojení sítě na D3. Zákres (obr. 1) dokládá koordinovaný rozvoj dálnice a silnic I. a II. třídy v režii správy ŘSD (ředitelky Vladimíry Hruškové), Jihočeského kraje (hejtmana Martina Kuby) a ministerstva dopravy. Koncentrací investic v krátkém období se dálnice stává **hospodářským hybatelem regionu**. Cílem je odstranit „úzká hrdla“ dříve, než naroste mobilita. Právě to zajímá obyvatele i investory nejvíce: jak dálnice zlepši kvalitu života, pomůže podnikání a usnadní příjezd návštěvníků.



Obr. 1: Zákres staveb na české D3, rakouské S10 a na silnicích I. a II. tříd ve správě ŘSD a kraje s uvedením termínu zprovoznění, příp. plánované realizace.

Co přináší rok 2026?

Letos ŘSD otevře dva dálniční úseky, čímž se mezera na D3 zkrátí na minimum (uzavře se v roce 2027). Termíny potvrdili generální ředitel ŘSD Radek Mátl a ministr dopravy Ivan Bednárik při kontrolním dni 15. 4. 2026.

Nažidla – Dvořiště (0312/II, 3,2 km): Otevření v srpnu 2026. Půjde o nejjihnější místo dálniční sítě. Řidiči již využívají pravý pás, původní I/3 přestavuje zhotovitel (Swietelsky) na druhou polovinu dálnice (viz foto). Bonusem je provizorní komunikace (600 m) pro plynulý sjezd k hranici mimo Dvořiště (obr. 2). Kraj navíc připravuje pro napojení Lipenska úpravu silnice Rybník – Vyšší Brod (II/163) na roky 2027–2028.



D3 0312/II Provoz je veden po novém jízdním pásu dálnice, původní I/3 se přestavuje, vpravo obec Dvořiště (ŘSD 04/2026)

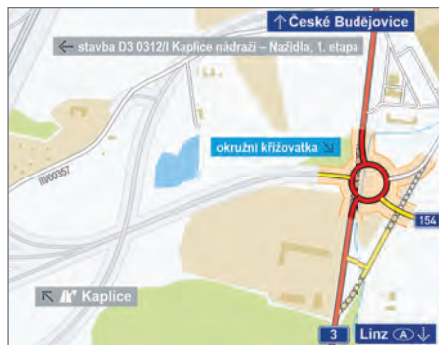


Obr. 2: D3 0312/II Provizorní komunikace na konci dálnice (modrozelená) převádějící dopravu na hranici mimo Dvořiště až do výstavby rakouské S10 (leták ŘSD 04/2026)



D3 0312/II Současný konec dálnice 383 m před hranicí. Dole ve výstavbě provizorní komunikace pro napojení do Rakouska (ŘSD 11/2025)

Kaplicko (0312/I, 1. et., 5,8 km): Otevření v listopadu 2026. Dálnice od Kaplice-nádraží ke Kaplici eliminuje kolony u železničního přejezdu. Současně se zprovozní okružní křižovatka v Kaplici pro komfortní sjezd na I/3 (obr. 3). Do konceptu zapadá i napojení na obchvat Kaplice (II/154) dokončený v roce 2025. Propojení má zásadní význam pro mobilitu a kvalitu života v novohradském pohraničí.



Obr. 3: D3 0312/I Sjezd z dálnice od Exitu Kaplice (vlevo) na silnici I/3 přes novou okružní křižovatku u Kaplice (leták ŘSD 04/2026)

Rychleji do Krumlova i posílení údržby. ŘSD v srpnu 2026 zprovozní přívaděč I/39 Třebonín – Rájov (3,2 km), který odvede tranzit z osad Prostřední Svinice a Horní Třebonín. To urychlí cestu do Krumlova (UNESCO) i na Lipensko. Údržbu dálnice vedle Chotovin posílí nové středisko SSÚD Borek, ke kterému se letos přidá zahájení stavby SSÚD Kaplice.

Dokončení v roce 2027

Na jihu bude D3 příští rok kompletní (vyjma 383 m u hranic). Jde o symbolické výročí: v roce 2016 při restartu výstavby končila dálnice u Veselí (42 km), v roce 2027 bude mít 113 km. Za deset let 71 km. Tempo 7 km ročně je skvělý výsledek. Mimořádné uznání za přípravu staveb od Budějovic k hranicím a výstavbu úseků od Budějovic ke Kaplici patří budějovické správě ŘSD (Vladimíra Hrušková). Za dokončení přípravy a výstavbu úseků

od Veselí k Budějovicím a realizaci dálnice od Kaplice k hranicím pak Závodu Praha (Tomáš Gross). Současně **za každou stavbou stojí od přípravy po výstavbu neviditelný motor stovek lidí** schopných vždy vytvořit unikátní „tým pro jeden cíl“.

Kaplice – Nažidla (0312/I, 2. et., 6,2 km): Otevření v červenci 2027 jako poslední úsek. Trasa končí jižně od Nažidel, čímž dálnice po 24 letech definitivně eliminuje kritické místo tragické nehody autobusu z roku 2003.



Provoz na nebezpečné silnici I/3 v lokalitě Nažidel, kterou obchází nová dálnice (autor)

Estakády Zdíky a Suchdol (628 m a 873 m) tvoří dominanty úseku. Obě mají spřaženou konstrukci. Ocelové 24metrové díly se dopravují jako nadrozměrné náklady na vzdálenost 600 km z polské mostárny Mostostal Kielce. Výroba prostorově zakřivených nosníků osazovaných metodou výsuvu klade extrémní nároky na přesnost. U Zdíků již probíhají betonáže a izolace, na Suchdole zhotovitel (MI Roads) dokončil výsuv ocelové konstrukce pro levý most (viz foto).



D3 0312/I Estakáda Zdíky (SO 211). Betonáže a pokládka izolací (ŘSD 04/2026)



D3 0312/I Estakáda Suchdol (SO 213). Vysunutá ocelové konstrukce na levém mostu (ŘSD 04/2026)



D3 0312/I Estakáda Zalky (SO 211). Pilíře a spodní část nosné ocelové konstrukce (autor)

Strategická odpočívka Suchdol se buduje 4 km před hranicí jako oboustranný areál pro 215 kamionů s čerpací stanicí a službami (viz foto). Její význam je klíčový – srovnatelná odpočívka v Rakousku (Ansfelden na A1 je pro 204 kamiony) leží až 67 km za hranicí pod Lincem. Podél rakouské S10 (38 km) navíc ASFiNAG žádnou odpočívku neplánuje. Suchdol pomůže řidičům zvládnout rozdílné státní svátky (16 dní v roce), kdy zákazy jízdy v obou zemích neplatí současně. Levá část se dokončí po převedení dopravy z původní I/3 na dálnici.



Odpočívka Suchdol na hranici staveb 0312/I a 0312/II. Dnešní I/3 vedoucí stavenišťem bude po otevření dálnice napojena na silnici do Dvořiště (vlevo) a odpočívka dokončena (ŘSD 04/2026)

I/20 Pištín – České Vrbné (8,5 km): Otevření v roce 2027. Tento čtyřpruh definitivně odvede dopravu z Dasného a Česnovic. Jde o klíčové odstranění „úzkého hrdla“ na trase od Písku přímo napojené na budějovický dálniční uzel.

S10 Freistadt – Rainbach (7,2 km): Otevření v roce 2027. Rakouský ASFiNAG v trase E55 zprovozní předposlední úsek S10 k Rainbachu s tunelem Vierzehn. Rakousku zbude uzavřít poslední mezeru (8,8 km) k hranici u Wulowitz.

Hraniční úsek

Proč chybí 383 metrů? Kolem tohoto úseku se často diskutuje, ale jde o uzel technických a právních otázek. Dálnice protíná hranici pod ostrým úhlem, což vyžaduje provázání vrstev vozovky na obou stranách současně – nelze ji „uříznout“ bez rakouské součinnosti. Zatímco ŘSD je připraveno (včetně stavebního povolení), ASFiNAG je u navazující S10 teprve ve fázi EIA a stavbu plánuje nejdříve po roce 2028. Navíc teprve v roce 2025 mohl ASFiNAG upřesnit své požadavky na český úsek vyvolané rakouským projektem (např. doplnění PHS). ŘSD nyní musí zajistit doplnění jak dokumentace, tak povolení.

Složitě finále. Hraniční most stojí 100 % v ČR, což usnadnilo povolování, ale jeho stavba je podmíněna přeložkou silnic I/3 a B310, které na sebe musí navazovat. Situaci zkomplikovala i privatizace rakouského celního a nutnost úpravy trasování. Současná provizorní trasa do Rakouska navíc vede u hranice v budoucím tělese dálnice a před stavbou hraničního úseku se musí dohodnout nové společné přeshraniční vedení (obr. 4).

Kdo ten kousek postaví? Rakouský úsek měří 8,8 km (7,9 mld. Kč), náš pouhých 0,383 km (300 mil. Kč, tj. 3,7 % nákladů celého propojení). Mobilizovat samostatného českého zhotovitele na tak krátký úsek v době, kdy týmy z ostatních staveb D3 již ode-



Obr. 4: Situace při výstavbě hraničního úseku D3 (po roce 2028) ukazuje upravenou trasu provizorní komunikace (modrá) a přeložku silnic I/3 a B310 (žlutá) včetně trasy D3 a S10 (Zdroj: leták ŘSD, doplnění situace autor)

jdou, se jeví jako neefektivní. Logickou variantou je společný zhotovitel s ASFiNAG, který by český úsek postavil dle naší dokumentace za české peníze. O restartu jednání k návrhu „Smlouvy o výstavbě“ z roku 2018 budou pravděpodobně jednat obě ministerstva dopravy ještě letos.

Rakouská S10 (2033)

Kdy dojde k úplnému propojení? To závisí na Rakousku. Úsek Freistadt – Rainbach (7,2 km) otevřou v roce 2027. U posledního úseku k hranici u Wulowitz (8,8 km) se termíny liší: ASFiNAG počítá se zahájením 2028/29 a zprovozněním 2031/32, rakouské ministerstvo (BMIMI) uvádí zahájení 2030 a zprovoznění 2033. Plné napojení tak lze očekávat v horizontu **2031–2033**, což se shoduje s českou strategií dokončení základní dálniční sítě. Do té doby zajistí plynulost na hranicích zmíněná provizorní komunikace (obr. 2).

Vše o dálnici D3 a rakouské S10 na webu dalniced3.cz



Středočeská D3 (2032)

S dokončováním na jihu se pozornost obrací k úseku Praha – Nová Hospoda (58,5 km). Tato stavba je klíčem k tahu E55; teprve její dokončení přinese kýžený synergický efekt všech dosavadních investic na D3 související síti. ŘSD chce zahájit výstavbu jako celek v roce 2028 (odhad 71,3 mld. Kč) se zprovozněním v roce 2032.

Síť je na hranici možností. GR ŘSD Radek Mátl v březnu 2026 zdůraznil (dle loňského sčítání dopravy) vysoké intenzity dopravy na silnici I/3 u Benešova (28700 vozidel/den), a zvláště enormní zátěže na D1 před Prahou (107000 vozidel/den) vznikající souběhem dopravy po D1 a po E55 od jihu. Výhledově se sice přenesou část zátěže na dokončovanou D35, současně však sledujeme stálý nárůst kamionové dopravy na severojižním spojení z rakouské S10 (v úvodu uvedeno za rok 2025 zvýšení +6,1 %). Pokud je snahou představitelů hospodářských resortů nastartovat zvýšení konkurenceschopnosti Česka, tak takováto ponechaná „úzká hrdla“ na transevropské síti TEN-T a mezinárodním tahu E55 by byly pro jejich záměry zdrucující.



Průzkumová štola Marie pro tunel Kamenná vrata středoevropské D3 se razi od srpna 2025 (ŘSD 01/2026)

Forma výstavby a termíny. Plány se za posledních 10 let posunuly: rok 2028, kdy se mělo původně končit, je dnes termínem zahájení. Vláda usnesením č. 715 v září 2025 uložila ministru dopravy „realizovat další kroky směřující k přípravě projektu Dálnice D3 v úseku Praha – Nová Hospoda formou PPP“, a to zejména v úseku Praha – Voračice. Termíny jsou napnuté, neboť proces výběru koncesionáře vyžaduje své kroky, čas a rozsah podkladů a musí probíhat s dokončením technické a majetkové přípravy a povolení procesů. **Programové prohlášení vlády** z ledna 2026 pro funkční období do října 2029 uvádí závazek „**Středočeské úseky D3 budou ve fázi výstavby.**“ To odpovídá plánu ŘSD zahájit práce nejpozději v roce 2028. Pokud se termíny pro D3 nedodrží, začne doprava na vjezd do Prahy sklízet trpké plody v podobě neustálých kongescí a nehod.

Majetková a technická příprava. V dubnu 2026 vykázalo ŘSD významný pokrok: obesláno je 65 % vlastníků v trvalém záboru a uzavřeno 43 % kupních smluv. Geotechnické průzkumy formou průzkumových štol pro tři tunely byly zahájeny v lokalitách Kamenná vrata (11/2024, 1617 m), Luka (03/2025, 1480 m) a Prostřední vrch (03/2026, 838 m). Před ražbou probíhá příprava v délce 4 měsíců, celá doba přípravy a ražby je smluvně stanovená dle délky a složitosti na 19–29 měsíců. Zatím byla v srpnu 2025 zahájena ražba štoly „Marie“ pro Kamenná vrata (k 01/2026 vyraženo 370 m). Náhradní vodovody jako opatření při případném poklesu spodních vod (dosud u Kamenných vrat nevykázáno) se od dubna 2026 staví v Jílovém (4,3 km), v červenci se zahájí u Luk pod Medníkem (1,4 km). U Prostředního Vrchu průzkumy riziko poklesu vod neprokázaly, s náhradním vodovodem se zde nepočítá.

Velké sepnutí sítě. Spojení E55 a E65

Výstavba dálnic nemá jen regionální dopravní význam, jak jsme ukázali na obchvatu Budějovic. Jde z principu o mezinárodní trasu a transevropskou síť TEN-T. Česko získává finanční podporu z EU právě proto, že plní svůj závazek tuto celoevropskou síť dokončit.

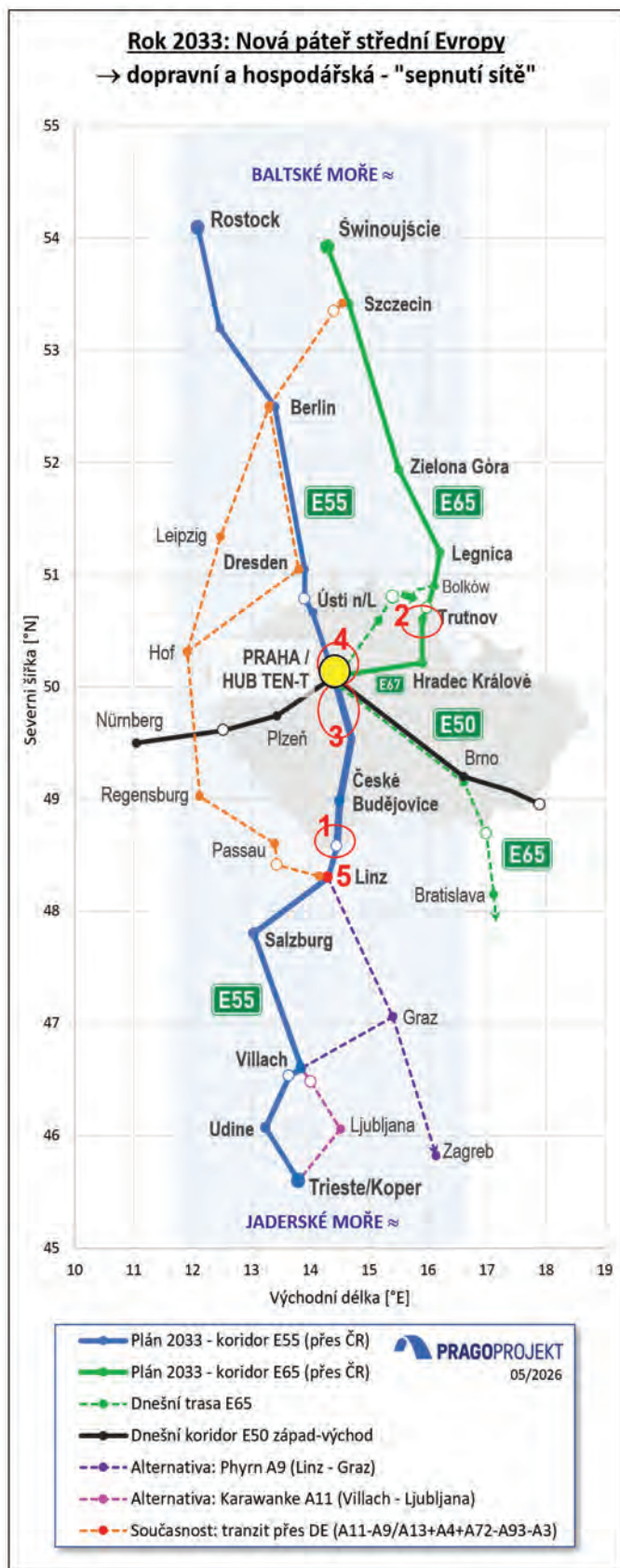
Hub TEN-T Praha. Zákres (obr. 5) ukazuje středoevropský pás od Baltu k Jadranu se severojižními koridory E55 a E65 sever, které se potkávají na Pražském okruhu. Toto místo jsme označili jako „Hub TEN-T Praha“ (v mapě spojení 4):

- Dálniční E55 od Baltu vede v celé trase přes německé dálnice a českou D8 až ku Praze.
- Na polskou S3 od Štětína se napojí kompletní česká D11 v roce 2029 (spojení 2) a protáhne tak dálniční E65 od Baltu až na Pražský okruh.
- Na jih dokončením středoevropské D3 do roku 2032 (spojení 3) a rakouské S10 do roku 2033 (spojení 1) dojde k propojení Prahy přes E55 až k jaderským přístavům Terst a Koper.

Pražský okruh. Mapa ukazuje, že Praha nezůstane po roce 2032 jen křižovatkou, ale stane se skutečným dálničním středoevropským „hubem“. Mluvčí ŘSD Jan Rýdl nedávno označil Pražský



Slavnostním pozhánání sošky sv. Barbory zahájilo práce na tunelu Opevnění na dálnici D11 směřující k polské S3 - E65 (ŘSD 01/2026)



Obr. 5: Zákres středoevropského pásu E55 a E65 sever od Baltu k Jadranu. Propojení „Y“ v ČR zajistí dálková spojení na evropské síti TEN-T. Přeložení evropské trasy E65 ze stávajících silnic u Harrachova na dálnici D11 může ČR iniciovat u Evropské hospodářské komise OSN (dohoda AGR).

okruh za **nejdůležitější dálnici ve střední Evropě** a není to nadsázka. Jeho dokončení a propojení radiál zajistí v roce 2033 velké „sepnutí sítě“. Celé velké modro-zelené „Y“ v mapě představuje 2 000 km dálnic. **Pro firmy už nebude platit jen: „jsme u dálnice“, ale získají novou strategickou pozici: „jsme na síti“.** Toto velké „sepnutí sítě“ přímo podpoří Průmysl 4.0 i 5.0, digitalizaci a robotizaci, a promění dálnice v moderní rozvojové koridory. Zbývá k tomu postavit **73 km do 7 let (2033)!**

Propojení 2 000 km dálnic. Jak dokládají data z Tabulky 1, z celého „Y“ v ČR je již v provozu či ve výstavbě 386 km. Ke zprovoznění chybí oněch 73 km, tj. zbývajících **16 % sítě**, které ale okamžitě aktivují hodnotu již vložených investic do 84 % vybudovaných dálnic. K našim trasám navíc musíme připočítat 1 570 km v zahraničí. Z celé délky 2 030 km evropských tahů E55 a E65 sever z toho velkého „Y“ tak tvoří našich chybějících 73 km pouhá 3 %. Tyto strategické náklady „sepnutí“ pro střední Evropu navíc umocní i duální využití infrastruktury (**Dual-use**).

Přesun dopravy a hrozba úzkých hrdel. Už dnes rakouská média upozorňují, že tranzit ze severu Německa (na mapě spojení přes německé dálnice) se přesouvá na dokončovanou TEN-T síť v Česku, konkrétně na náš koridor E55. Rakušanům tak ale vzniká

Dálnice	Celkem [km]	Provoz [km]	Výstavba [km]	Příprava ¹ [km]	Zkapacitnění ² [km]	
E65 SEVER	D11	155,3	114,5	40,8	---	7,8
E55	D8	94,5	94,5	---	---	22,8
E55	D0 (D8-D3)	37,2	11,0	12,6	13,6	8,0
E55	D3 SČ	58,5	---	---	58,5	---
E55	D3 JČ	113,0	97,4	15,2	0,4	---

¹nutné zkapacitnění připravované k realizaci a zprovoznění do roku 2033

²v přípravě s termínem zahájení do roku 2028 a dokončení do roku 2032

E55 (D8+D0+D3)	303,2	202,9	27,8	72,5	30,8
	100 %	67 %	9 %	24 %	10 %
E65/E55 (D11+D0+D3)	348,2	220,7	68,6	58,9	7,8
	100 %	63 %	20 %	17 %	2 %
E55 + E65 SEVER (Y)	458,5	317,4	68,6	72,5	38,6
	100 %	69 %	15 %	16 %	9 %

Tabulka 1: Stav dálnic E55 a E65 sever. K dokončení celého středoevropského „Y“ na území ČR (458,5 km) zbývá do roku 2032/2033 zahájit a dokončit posledních 16 % (72,5 km) chybějících tras (viz též obr. 5).

Délka zahraničních tras: E55: Německo z Rostocku 500 km, Rakousko 400 km, Itálie/Slovensko na Terst/Koper 200 km (celkem 1 100 km). E65 sever: Polsko ze Świnoujście 470 km. Celkem E55 a E65 sever: zahraničí 1 570 km + Česko 460 km = celkem 2 030 km

Pragoprojekt
aktuálně
popisuje
stavby D0, D3,
D11 na sítích



Podcast s
generálním
ředitelem ŘSD
Pražský okruh
(4.5.2026)



Informace MD
ČR k rozvoji
dálnic po
roce 2050
(15.4.2025)



Pražský okruh (stavba D0 511) z Běchovic k dálnici D1. Vrtání kotev první úrovně (PORR 01/2026)



Lukáš Mašín je absolvent FS ČVUT v Praze a specializačního studia rozvoje dopravních sítí na DFJP v Pardubicích.

V oboru působí od roku 1999, nejprve v mezinárodní skupině ILF Consulting Engineers (IKP), kde vedl v letech 2011–2013 expertní tým ex-ante hodnocení strategií (DSS2) pro MD ČR. Od roku 2015 se v PRAGOPROJEKTU, a.s. věnuje koordinaci, přípravě a výstavbě jihočeské dálnice D3. Odborné příspěvky v našem časopise publikuje pravidelně od roku 2019.



Tady se staví propojení Evropy - Pražský okruh (stavba D0 511). Zajištění stavební jámy tunelu Říčany (Na Vysoké) v km 72,785 kotvenou pilotovou stěnou podél trati Praha - Benešov (ŘSD 03/2026)

nové úzké hrdlo u Lince, který není na východní obchvat připraven (v mapě spojení 5). Podobná situace vládne u Vídně, kde je výstavba obchvatu s tunelem Lobau v nedohlednu. Aby po roce 2040 podobně nekolaboval i náš Pražský okruh D0, logicky stále více využívaný aglomerační dopravou, je naprosto klíčové včasné zahájení územní přípravy **Středočeského okruhu D99**, což je i v souladu s vládním prohlášením: „*Připravíme kroky pro realizaci doplňkových dálnic s plánovaným dokončením do roku 2050.*“ Jen tak se vyhneme scénáři z Lince či Vídně a udržíme tranzitní kapacitu české dálniční sítě mimo přetíženou pražskou aglomeraci.

Stavíme pro budoucnost.

U jihočeské D3 jsme dokázali za 10 let otevřít 71 km dálnice. Zahájit zbývajících 73 km pro „sepnutí sítě“ u Prahy je reálný cíl. Tuto infrastrukturu budujeme pro novou generaci a její éru digitalizace či autonomní jízdy. Je to systém s obrovskou budoucností a bude jen na nich, jak se do technické práce zapojí a jak toto dílo dále rozvinou pro nároky 21. století. Stavíme to pro jejich budoucnost.

Ať jste si bliž!

Spojujeme životy lidí i míst

Projektujeme ty největší a nejkomplexnější
silniční stavby po celé České republice.

PRAGOPROJEKT
At jste si bliž

pragoprojekt.cz