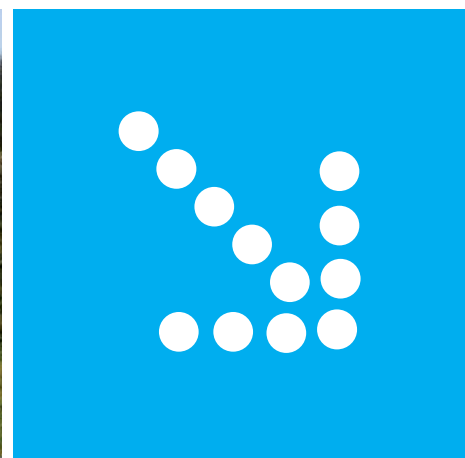


dálnice
a rychlostní silnice

D3
R3



Praha
↓
Tábor
↓
České
Budějovice
↓
Rakousko



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

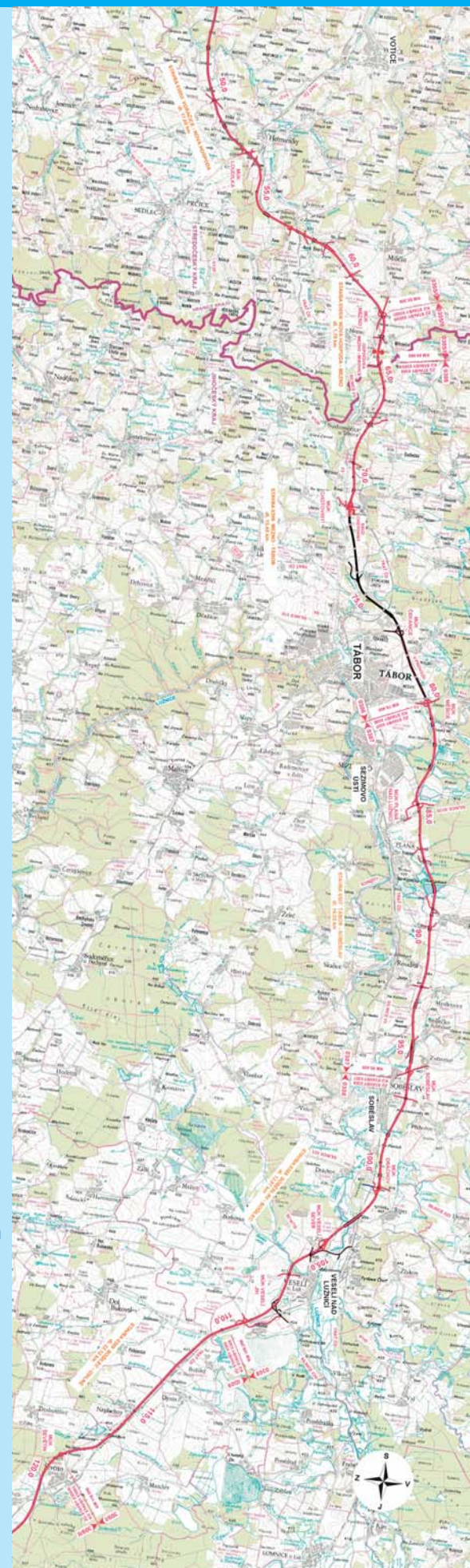
obsah

základní informace

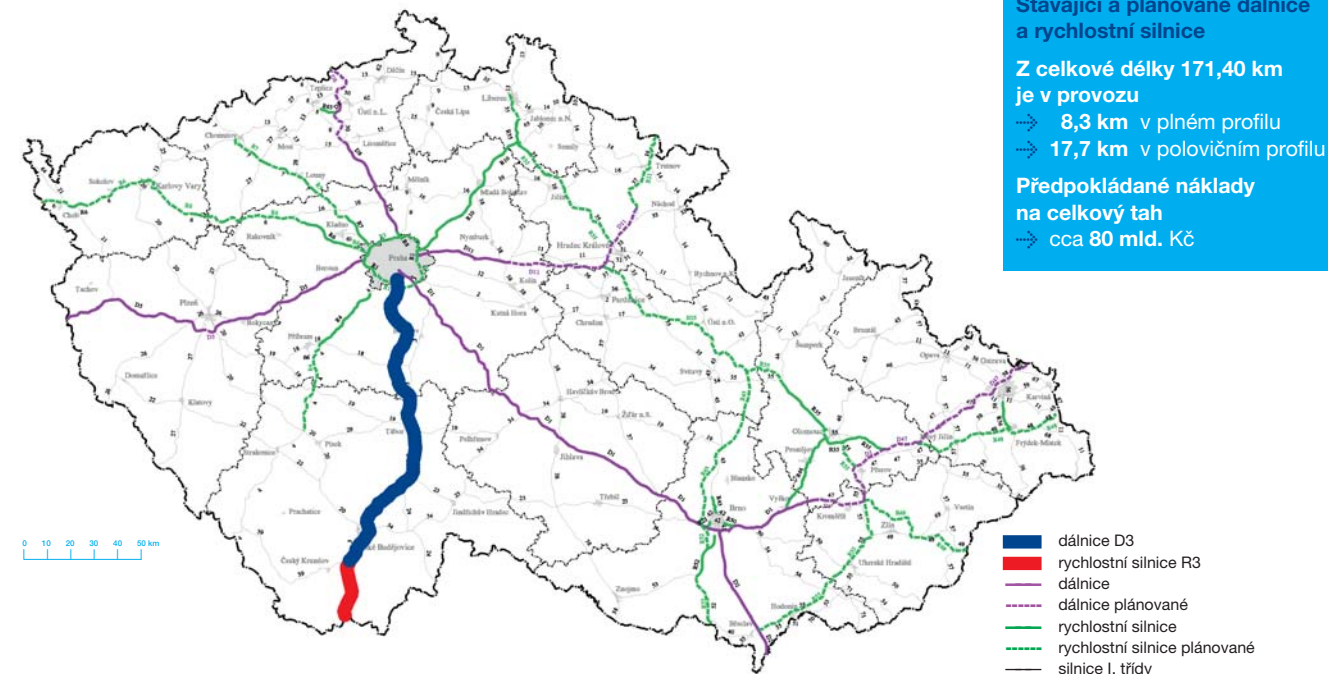


dálnice D3 a rychlostní silnice R3 Praha–Tábor–České Budějovice–Rakousko

- 3 → základní informace
- 4 → členění dálnice D3
a rychlostní silnice R3
- 6 → intenzita dopravy
- 7 → jednotlivé stavební úseky
Středočeský kraj
 - stavba **0301**
→ Praha–Jílové
 - stavba **0302**
→ Jílové–Hostěradice
- 8 → stavba **0303**
→ Hostěradice–Neštětice
- stavba **0304**
→ Neštětice–Voračice
- 9 → stavba **0305**
→ Voračice–Mezno
- 10 → **Jihočeský kraj**
→ stavba **0306**
→ Mezno–Tábor
- 12 → stavba **0307**
→ Tábor–Soběslav
- 13 → stavba **0308**
→ Soběslav–Bošilec
- 14 → stavba **0309**
→ Bošilec–Úsilné
- stavba **0310**
→ Úsilné–Č. Budějovice–Třebonín
- 15 → stavba **0311**
→ Třebonín–Kaplice
- stavba **0312**
→ Kaplice–státní hranice
Česko/Rakousko



ZÁKLADNÍ SÍŤ DÁLNIC byla v bývalém Československu schválena vládou v roce 1963. V roce 1987 byla dálniční síť doplněna také o dálnici D3 usnesením vlády č. 24 na trase Praha–České Budějovice–Rakousko. Po vzniku samostatné České republiky potvrdila vláda ČR rozsah dálniční sítě České republiky a odsouhlasila rozvoj její výstavby do roku 2005 vládním usnesením č. 631/93. Toto usnesení bylo pak několikrát aktualizováno, dálnice D3 zůstala v této koncepci až do roku 2006, kdy byla provedena analýza vedení trasy D3 a v návaznosti na tuto zpracovanou analýzu pak vláda v únoru 1997 usnesením č. 86/1997 vyňala dálnici D3 z plánu výstavby dálnic do roku 2005. V té době již ale byla na téměř celou trasu dálnice v dopravně nejvýznamnějším úseku ve Středočeském kraji zpracována předprojektová dokumentace ve stupni DÚR. Další přípravné práce včetně financování byly poté pozastaveny. V roce 1999 se ale opět dálnice D3 podle strategického materiálu Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010, schváleného vládou ČR usnesením č. 741/99, stala součástí koncepce výstavby dálniční sítě České republiky. Na základě této skutečnosti byla postupně Ředitelstvím silnic a dálnic ČR znovu zahájena investorská příprava jednotlivých staveb dálnice D3 včetně návazné rychlostní silnice R3 od posouzení vlivu jednotlivých staveb na životní prostředí (proces EIA) přes územní řízení až ke stavebnímu povolení. Konkrétní časový postup investorské přípravy jednotlivých staveb celého tahu probíhá v závislosti na schvalování územně plánovacích dokumentací současně se snahou řešit dopravně nejnáléhavější úseky současně silnicí I/3.



D3 + R3 přebírá funkci kapacitního spojení hlavního města Prahy s oblastí jižních Čech, napojuje Táborsko a Českobudějovicko na republikovou síť dálnic a rychlostních silnic a ve směru na jih na silniční a dálniční síť v Rakousku (přes hraniční přechod Dolní Dvořiště a tamnímu napojení na rakouskou vysokokapacitní silnici S10).

Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodní silničním tahu E55. Ten vede ze Skandinávie přes Německo, Česko, Rakousko a Itálii do Řecka. Celý tento tah je v provozu v dálničních kategoriích jednotlivých států kromě hraničních úseků dálnice D8 Drážďany–Praha a úseku Praha–Linec. Dálnice D3 je rovněž zařazena do doplňkové sítě TINA evropských dopravních koridorů, které byly schváleny 2. Panevropskou konferencí v roce 1994.

Úsek trasy mezi Prahou, Tábořem a Českými Budějovicemi (včetně obchvatu města) až po MÚK Třebonín ve stavbě 0310/2, je v souladu s vládním usnesením č. 741/99 připravován jako dálnice a úsek mezi MÚK Třebonín a státní hranicí s Rakouskem jako rychlostní silnice. Navržené kategorie jsou D 27,5/120 (u dříve realizovaných úseků D26,5/120) a R 25,5/120.

Celková délka tahu D3 + R3 mezi Prahou a státní hranicí s Rakouskem je 171,40 km, které jsou rozděleny na 12 stavebních úseků (0301 až 0312), z nichž stavby 0305, 0306, 0307, 0308, 0309, 0310 a 0312 jsou dále členěny na dílčí stavební části, zaručující rychlejší a přehlednější projednání a financování. Celkem je na celé délce D3 + R3 navrženo 33 mimoúrovňových křižovatek, počítá se s vybudováním Středisek správy a údržby dálnice (SSÚD) a kapacitních odpočíváků s čerpacími stanicemi.

členění dálnice D3 a rychlostní silnice R3 / stavební úseky dosavadní a budoucí / předpokládané termíny výstavby

Stavba	EIA	Stanovisko MZP	ÚPD	DÚR	ÚR	DSP	SP	Možné zahájení výstavby	Poznámka
0301 Praha–Jílové	09/2000	2007	ÚP VÚC Benešovsko (souborné stan. 02/2006 předpoklad schválení 2006), ÚP VÚC Pražský region (koncept zprac. 2002, předpoklad schválení 2006)	08/2007	10/2008	06/2009	08/2010	2010	Dokumentace EIA bude zpracována znovu podle platné legislativy. Další příprava závisí na schválení ÚP VÚC Benešovsko a ÚP VÚC Pražského regionu.
0302 Jílové–Hostěradice	05/1996	2007	dtto	08/2007	10/2008	06/2009	08/2010	2010	dtto
0303 Hostěradice–Neštětice	05/1996	2007	ÚP VÚC Benešovsko (koncept zpracován 2002, předpoklad schválení 2006)	08/2007	10/2008	06/2009	08/2010	2010	Dokumentace EIA bude zpracována znovu podle platné legislativy. Další příprava závisí na schválení ÚP VÚC Benešovsko.
0304 Neštětice–Voračice	05/1996	2007	dtto	08/2007	10/2008	06/2009	08/2010	2010	dtto
0305-I Voračice–Nová Hospoda	07/1995	03/1996	dtto	08/2007	10/2008	06/2009	08/2010	2010	Další příprava závisí na schválení ÚP VÚC Benešovsko.
0305-II Nová Hospoda–Mezno	07/1995	03/1996	ÚP obce Mezno, schválen 12/2004	11/2004	09/2005	10/2005	10/2006	2006	Plnění harmonogramu závisí na průběhu majetkoprávní přípravy a stavebního řízení.
0306-I Mezno–Chotoviny	05/1995	06/1996	ÚP VÚC Táborska, Schválen 02/2001	12/1995	02/1997	10/2001	12/2004	–	Stavba je v realizaci, termín zprovoznění 08/2007 (společně se stavbou 0305-II).
0306-II A Chotoviny–Stoklasná Lhota	06/1995	03/1996	dtto	12/1996	07/1997	09/2000	02/2002	–	Stavba je zprovozněna
0306-II B Stoklasná Lhota–Čekanice	–	nebylo vyžadováno	dtto	12/1996	07/1997	09/2000	02/2002	–	dtto
0306-II C Most Čekanice	05/2000	09/2000	dtto	12/1996	06/2001	07/2001	02/2003	–	dtto
0306-II D Čekanice–obchvat Tábora	05/2000	09/2000	dtto	12/1996	06/2001	08/2001	05/2002	–	dtto
0307 A Tábor–Soběslav	11/2000	02/2001	dtto	06/2002	11/2003	11/2004	06/2006	2006	Plnění harmonogramu závisí na průběhu majetkoprávní přípravy a stavebního řízení a na množství přidělených finančních prostředků. Stavba je zahrnuta do financování modelem PPP.
0307 B Most přes rybník Koberný	11/2000	02/2001	dtto	06/2002	11/2003	11/2004	06/2006	2006	dtto
0307 C Most přes Černovický potok	11/2000	02/2001	dtto	06/2002	11/2003	12/2004	06/2006	2006	dtto
0308 A Soběslav–Veselí nad Lužnicí	08/1997	02/2001	dtto	04/2002	06/2004	09/2004	06/2006	2006	dtto
0308 B Most přes Lužnici	08/1997	02/2001	dtto	04/2002	06/2004	09/2004	01/2006	2006	dtto
0308 C Veselí nad Lužnicí–Bošilec	08/1997	02/2001	dtto	04/2002	06/2004	11/2004	06/2006	2006	dtto
0309-I Bošilec–Ševětín	10/2002	02/2005	ÚP VÚC ČBSRA, schválen 03/2002	05/2007	03/2008	12/2008	10/2009	2009	
0309-II Ševětín–Borek	10/2002	02/2005	dtto	12/2006	12/2007	10/2008	10/2009	2009	
0309-III Borek–Úsilné	10/2002	02/2005	dtto	11/2004	10/2006	05/2007	05/2008	2008	
0310-I Úsilné–Hodějovice	11/2001	05/2005	dtto	12/2005	11/2006	07/2007	06/2008	2008	
0310-II Hodějovice–Třebonín	11/2001	05/2005	dtto	12/2005	10/2006	10/2007	10/2008	2008	
0311 Třebonín–Kaplice	11/2001	05/2005	ÚP VÚC Českokrumlovsko I, schválen 04/2005	12/2005	04/2007	12/2007	10/2008	2008	
0312-I Kaplice–Nažidla	11/2001	05/2005	dtto	12/2005	02/2007	11/2007	08/2008	2008	
0312-II Nažidla–státní hranice Česko/Rakousko	11/2001	05/2005	dtto	12/2006	10/2007	06/2008	04/2009	2009	

Zkratky: EIA – Environmental Impact Assessment – Dokumentace pro posouzení vlivu na životní prostředí / DÚR – Dokumentace pro územní rozhodnutí / ÚR – Územní rozhodnutí

/ DSP – Dokumentace pro stavební povolení / SP – Stavební povolení / ÚPD – Územně plánovací dokumentace / ÚP VÚC – Územní plán velkého územního celku

intenzita dopravy

VÝSTAVBA DÁLNIČE D3 A RYCHLOSTNÍ SILNICE R3 zajistí požadavky plynoucí z dopravních zátěží, přičemž je zatím uvažován výhled do roku 2030. Pro celou trasu D3, R3 byla samostatně řešena prognóza dopravy zahrnující vlastní dálnici a rychlostní silnici včetně navazující silniční sítě. Technický stav stávající silnice I/3 a její směrové vedení jsou s ohledem na dopravní zátěže a bezpečnost silničního provozu nevyhovující. Jediný možný způsob zvýšení bezpečnosti provozu a tím i snížení nehodovosti je oddělení dálkové dopravy od místní, a to výstavbou čtyřpruhové dálnice, resp. rychlostní silnice.

Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR v roce 2005. Celoroční průměr denní intenzity vozidel v obou směrech.

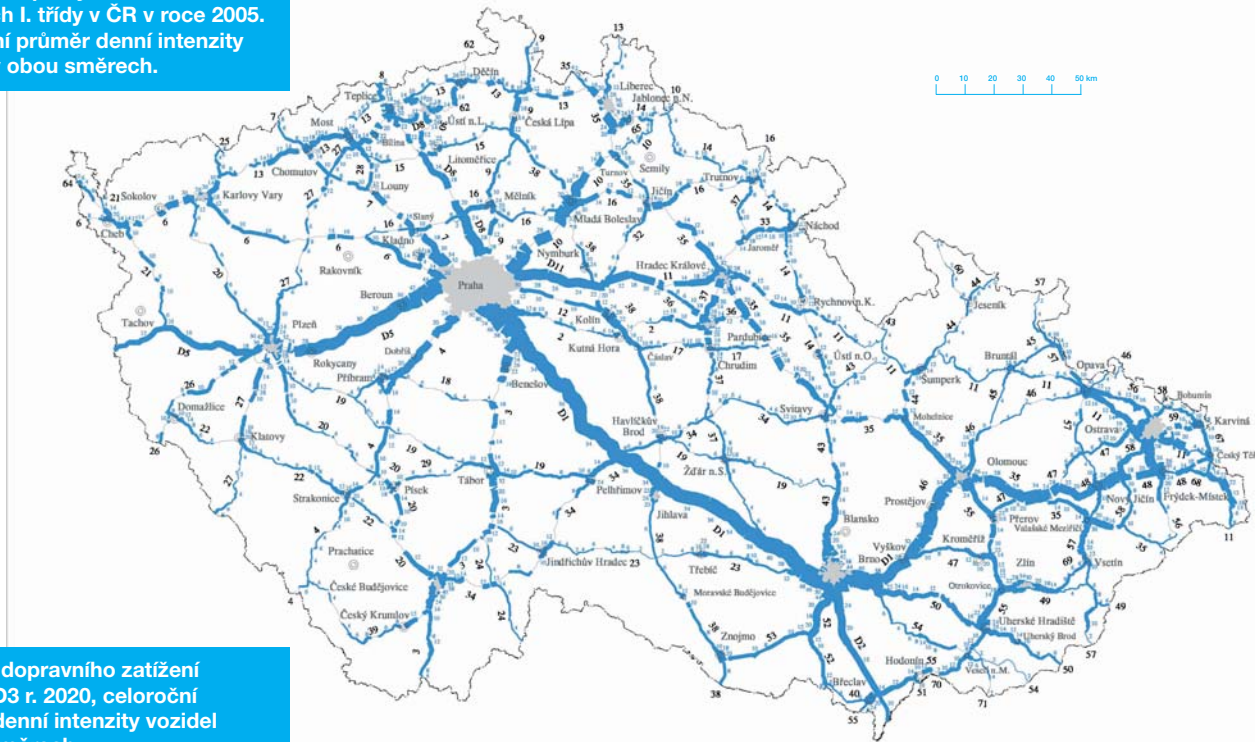


Schéma dopravního zatížení dálnice D3 r. 2020, celoroční průměr denní intenzity vozidel v obou směrech

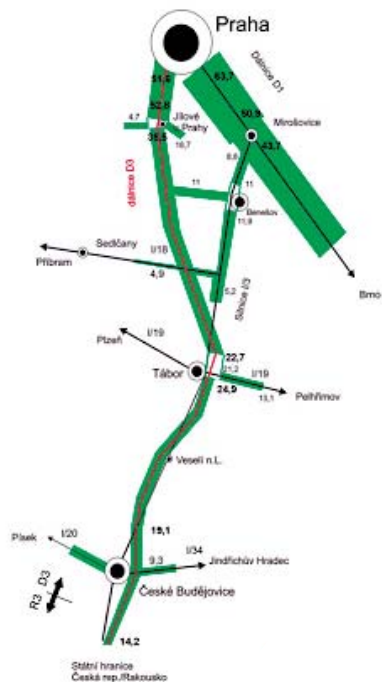
Stanovení intenzit pro dálnici D3 mezi Prahou a Českými Budějovicemi bylo v minulých letech několikrát aktualizováno na základě výsledků sčítání dopravy na stávající silniční síti. Dopravní prognóza pro roky 2010, 2020 a 2030 byla provedena v rámci technicko-ekonomického a dopravního posouzení dálnice D3 a byla aktualizována v roce 2000. Zde pro názornost uvádíme dopravní zátěže pro rok 2020.

V roce 2002 byla také zpracována pro Ministerstvo dopravy prognóza růstu intenzit pro rok 2015, jež využívala digitální model silniční sítě a pomocí výpočtových metod stanovila zátěže jak na D3 (R3), tak na okolních komunikacích celého regionu.

Ze zpracovaných prognóz dopravy a celostátního sčítání dopravy (CSD) plyne, že stávající silnice I/3 mezi Mirošovicemi, Benešovem, Táborem a Planou n. L. je dnes kapacitně zcela nevyhovující pro stávající provoz. Např. na úseku mezi Táborem a Planou n. L. dosahovala intenzita dopravy v roce 2005 až 32000 voz./den a na úseku mezi Mirošovicemi a Benešovem ve stejném roce 26000 voz./den.

Výstavbou dálnice dojde k podstatné úspoře času (cca 30 %), úspoře pohonných hmot (cca 15 %). Dále dojde k podstatnému snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí v přilehlých obcích a městech.

Vedení trasy dálnice D3 v samostatné trase západním koridorem prostorem Jílového z hlediska dopravního umožní alternativní spojení Benešovska s Prahou a tím i odlehčení dálnice D1, která v roce 2004 na úseku km 0-21 Praha – Mirošovice dosahuje i po rozšíření na tři pruhy v každém jízdním pásu kapacitního maxima. Vedení v tomto koridoru splňuje dopravní požadavky v rámci pražského regionu tj. optimálně umožňuje urbanizaci prostoru Jílového, který nemá v současné době odpovídající silniční spojení s Prahou. V rekreačních dnech umožní trasa D3 výrazně odlehčit silnicím II/105, II/603 a rovněž i silnicím I/4 a II/102 neboť převezme značnou část dopravy do středního Povltaví a dolního Posázaví.



jednotlivé stavební úseky

Středočeský kraj

stavba 0301 → Praha – Jílové

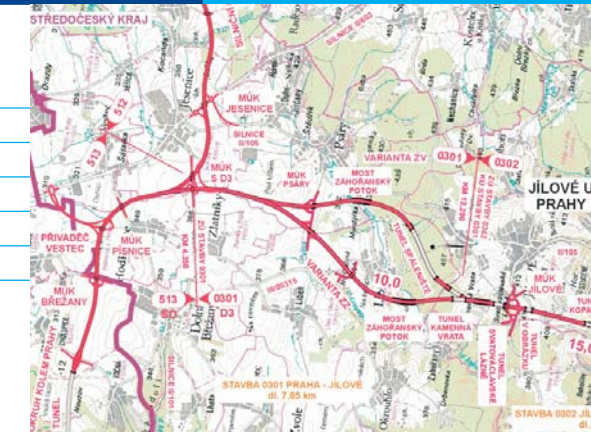
základní údaje

	varianta ZV	varianta ZZ
celková délka stavby	7,85 km	7,60 km
počet MÚK (výjezd)	2	2
počet velkých mostů	2	2
počet tunelů	2	1
délka tunelů	1752 m	282 m

stav přípravy stavby 0301

Je zpracována vyhledávací studie a jsou navrženy varianty vedení trasy v daném koridoru, očekává se upřesnění a stanovení výsledné trasy dálnice v rámci vypracování a schválení ÚP VÚC Pražský region. Poté bude možno pokračovat v další investorské přípravě této stavby, tj. vč. zpracování dokumentace a zajištění stanoviska MŽP ČR podle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA).

Zahájení realizace stavby se předpokládá nejdříve v roce 2010.



Vizualizace dálničního tunelu Hůrka



Vizualizace jedné z variant řešení dálničního mostu přes Sázu

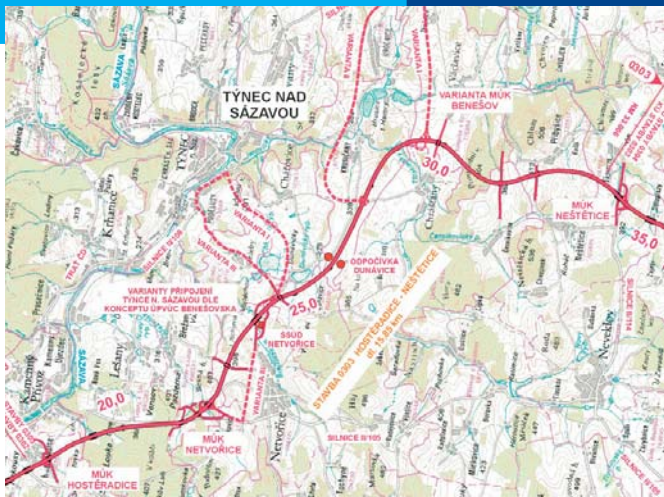


stavba 0302 → Jílové – Hostěradice

základní údaje

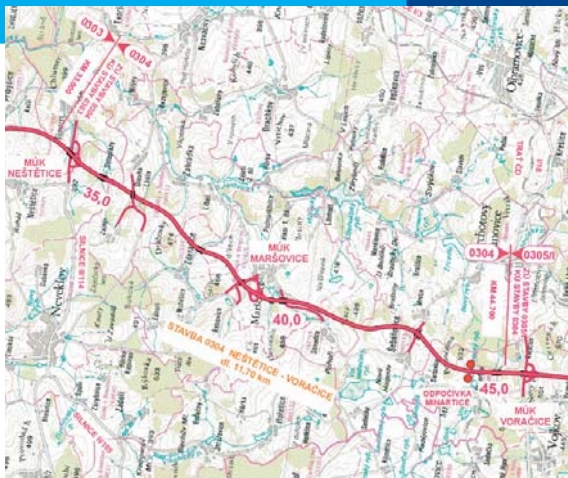
celková délka stavby	5,05 km
počet velkých mostů	1
počet MÚK (výjezd)	1
počet tunelů	4
délka tunelů	900 m



stavba **0303** → Hostěradice – Neštětice

základní údaje

celková délka stavby	15,85 km
počet MÚK (výjezd)	3
počet velkých mostů	2

stavba **0304** → Neštětice – Voračice

základní údaje

celková délka stavby	11,70 km
počet MÚK (výjezd)	2
počet velkých mostů	3

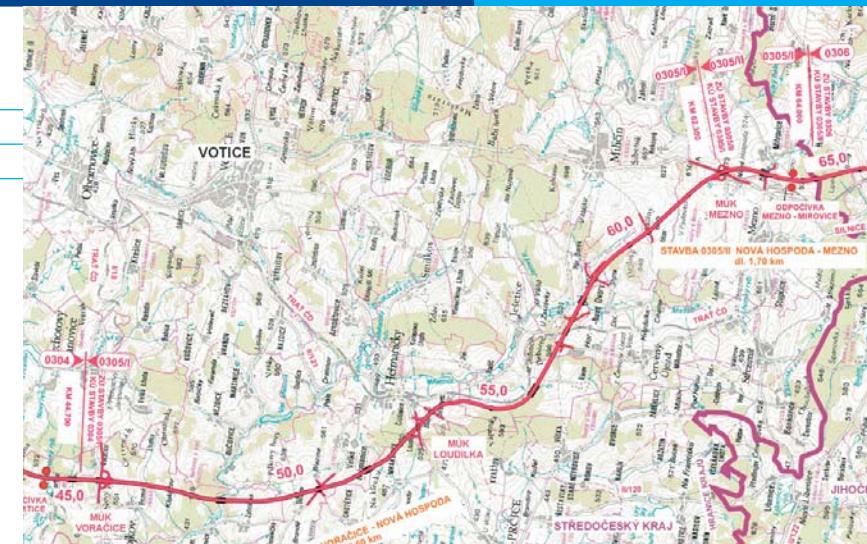
stav přípravy staveb 0302, 0303 a 0304

Byly zpracovány dokumentace pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) a v roce 1996 předloženy na MŽP ČR. Řízení byla do doby schválení ÚP VÚC Benešovsko odložena. Dokumentace budou přepracovány a proces EIA bude probíhat podle nově platné legislativy. V polovině devadesátých let minulého století byly rovněž zpracovány dokumentace k územnímu rozhodnutí. Investorská příprava staveb 0302, 0303 a 0304 je pozastavena do doby schválení ÚP VÚC Benešovska.

Zahájení realizace všech tří staveb se předpokládá po roce 2010.

→ hlavní problémy staveb na území Středočeského kraje

Současné konkrétní problémy přípravy výstavby D3 ve Středočeském kraji: **Neschválené ÚP Pražského regionu a Benešovska** (koncepty obou ÚP byly dokončeny v roce 2002). Projednání konceptů ÚP bylo přerušeno z důvodů předložení jiných variant řešení D3 Ministerstvem životního prostředí ČR, a to přesto, že již v roce 1994, na základě krajinářského vyhodnocení s návrhem několika koridorů a variant D3, MŽP ČR doporučilo vedení D3 v západním, tedy tzv. „stabilizovaném“ koridoru. Po odsouhlasení tohoto koridoru tehdejším

stavba **0305** → Voračice – Mezno

základní údaje

celková délka stavby	19,34 km
počet MÚK (výjezd)	3
počet velkých mostů	4

Stavba je rozdělena do dvou samostatných částí:

0305/I	Voračice – Nová Hospoda	17,64 km
0305/II	Nová Hospoda – Mezno	1,70 km

stav přípravy stavby 0305

Na celou trasu bylo v roce 1996 vydáno souhlasné stanovisko MŽP ČR (dle zák. č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí). Pro obě stavby je samostatně zpracována a aktualizována dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR).

STAVBA 0305/I

Tato stavba tvoří převážnou část celého úseku 0305. Její definitivní umístění je však závislé na schválení územního plánu VÚC Benešovska. Bez něj nelze získat územní rozhodnutí o umístění stavby a pokračovat tak v další přípravě.

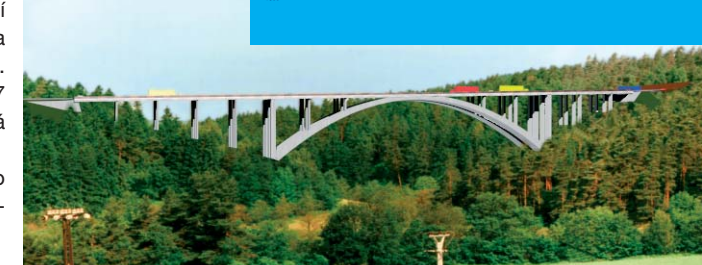
STAVBA 0305/II

Tento krátký úsek byl vyčleněn ze stavby 0305 z důvodu nutnosti napojení na území Jihočeského kraje již realizované stavby 0306/I, která je zanesena ve schváleném územním plánu VÚC Tábořska, na stávající silnici I/3 u Mezna. Bez tohoto úseku by nebylo možné v předpokládaném termínu v roce 2007 stavbu 0306-I zprovoznit. Stavba 0305/II je zanesena jako veřejně prospěšná stavba v územním plánu obce Mezno.

V roce 2005 byly zajišťovány podklady pro územní řízení, jež bylo zahájeno v 05/2005 a pravomocné územní rozhodnutí bylo získáno v 09/2005. V současné době se zajišťuje projednávání DSP.

Zahájení realizace stavby 0305/II se předpokládá v roce 2006.

Vizualizace mostu Mastník



MH ČR, předložilo MDS ČR toto doporučené vedení D3, dopracované do úrovně EIA a dokumentace pro územní rozhodnutí, do ÚP VÚC Benešovska a vedení D3, dopracované do úrovně EIA a technické studie dvou variant (v okrese Praha–západ) do ÚP VÚC Pražského regionu. Proběhlo již také posuzování variantních řešení D3, nově navrhovaných MŽP ČR do ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. Podle informací Středočeského kraje, který je pořizovatelem obou ÚP VÚC, se předpokládá jejich schválení nejdříve v roce 2006. Souborné stano-

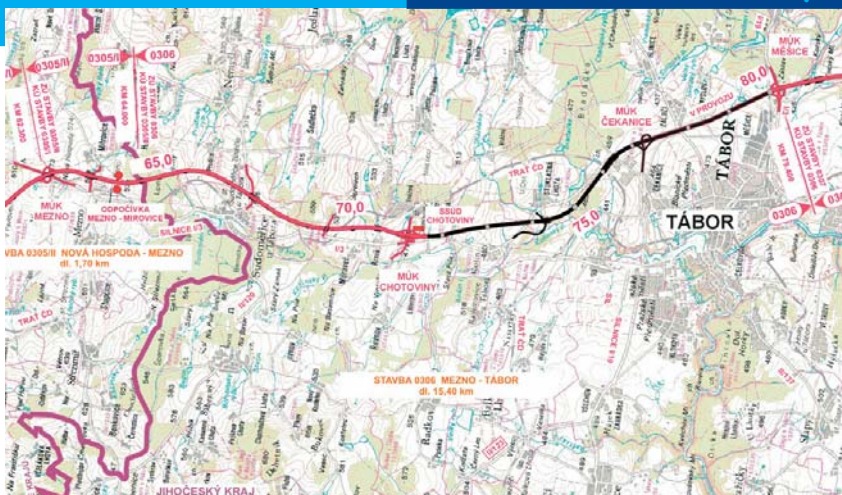
visko ke konceptu ÚP VÚC Benešovsko bylo schváleno v 02/2006.

Na schválení ÚP VÚC Benešovska a ÚP VÚC Pražského regionu závisí další investorská příprava všech staveb dálnice D3 ve Středočeském kraji, tj. staveb 0301, 0302, 0303, 0304 a 0305.

jednotlivé stavební úseky

Jihočeský kraj

stavba 0306 → Mezno – Tábor



základní údaje

délka (od Mezna po Měšice)	15,4 km
počet MÚK (výjezd)	2
počet velkých mostů	2

Součástí stavby 0306 jsou zatím jediné provozované čtyřpruhové úseky z celé budoucí D3/R3. Část obchvatu Tábora slouží veřejnosti již od roku 1991 (3 km jako čtyřpruh, 2 km jako dvoupruh), úsek Chotoviny–Čekanice byl zprovozněn v roce 2004 a v červnu 2005 byl otevřením druhé poloviny čekanickeho mostu a návazného půlkilometrového úseku kompletně dokončen 8,3 km dlouhý celek budoucí dálnice D3 v okolí Tábora.

Trasa označovaná jako 0306 je rozdělena na pět samostatných staveb:

0306-I	Mezno – Chotoviny	6,8 km
0306-II-A	Chotoviny – Stoklasná Lhota	3,2 km
0306-II-B	Stoklasná Lhota – Čekanice	1,0 km
0306-II-C	Most Čekanice	0,5 km
0306-II-D	Čekanice – po hotový obchvat Tábora	0,5 km
+ stará část obchvatu Tábora		3,4 km

stav přípravy stavby 0306

Na stavbu 0306 bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ČR podle zák. č. 244/1992 Sb. (pro úsek 0306-II-B nebyl proces EIA vyžadován). V 02/2001 byl schválen ÚP VÚC okresu Tábor s dálnicí D3 jako veřejně prospěšnou stavbou a na základě toho pak byla postupně vydána také územní rozhodnutí o umístění stavby.

Stavba 0306-I je od počátku roku 2005 ve výstavbě. Datum jeho zprovoznění je závislé na množství přidělených finančních prostředků. Podle harmonogramu by měl být tento úsek předán do užívání v roce 2007, záleží však na postupu přípravy a výstavby sousedního úseku 0305-II, protože oba musí být zprovozněny současně. Samostatná funkčnost stavby 0306-I není možná.

- Stavba 0306-II-A – výstavba zahájena v 02/2002, zprovozněno v 10/2004.
- Stavba 0306-II-B – výstavba zahájena v 02/2002, zprovozněno v 10/2004.
- Stavba 0306-II-C – výstavba zahájena v 02/2003, zprovozněno v 06/2005.
- Stavba 0306-II-D – výstavba zahájena v 10/2002, zprovozněno v 06/2005.

Úsek 0306 obsahuje také Středisko správy a údržby dálnice (SSÚD) u Chotovin.



Most u Čekanice



Trasa v provozu u obce Stoklasná Lhota



Letecký pohled na rozestavěnou dálnici mezi obcemi Košín a Stoklasná Lhota



Ekotunel pod dálnicí u obce Chotoviny

stavba 0307 → Tábor – Soběslav



základní údaje

celková délka stavby	16,2 km
počet MÚK (výjezd)	3
počet velkých mostů	5

Stavba 0307 Tábor–Soběslav společně se stavbou 0308 Soběslav–Bošilec na sebe převezme vysoké dopravní zatížení současné silnice I/3, která je vedena v převážně většině intravilánem souměstí Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí, Soběslav a Veselí nad Lužnicí. V roce 2005 byly tyto dvě stavby vládním usnesením určeny k přípravě financování modelem PPP (Public Private Partnership), tedy modelem financování výstavby soukromým kapitálem, který bude stát v průběhu provozu splácet. Je to model, který by mohl úspěšně vyřešit současný nedostatek financí, směřujících do rozpočtu dálnice D3.

Stavba 0307 je rozdělena na tři samostatné úseky:

0307 A	Tábor – Soběslav	15,0 km
0307 B	Most přes rybník Koberný	0,5 km
0307 C	Most přes Černovický potok	0,7 km

stav přípravy stavby 0307

Na stavbu bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP ČR podle zák.244/1992 Sb. v 02/2001. ÚP VÚC Táborska s dálnicí D3 jako veřejně prospěšnou stavbou, byl schválen také v roce 2001. Pravomocné územní rozhodnutí pro stavbu 0307 bylo získáno v 11/2003 a poté se rozběhly podrobný geotechnický průzkum, archeologická prospekce a záchranný biologický průzkum, jejichž závěry byly zapracovány do DSP. V současné době jsou získávána potřebná rozhodnutí, stanoviska a vyjádření k DSP a je prováděna majetkoprávní příprava, tedy výkupy pozemků trvalého záboru stavby (na úseku 0307 je cca 1200 vlastníků stavbou dotčených pozemků).

Předpoklad zahájení výstavby části stavby je v roce 2006, ostatní části nejpozději v roce 2007.

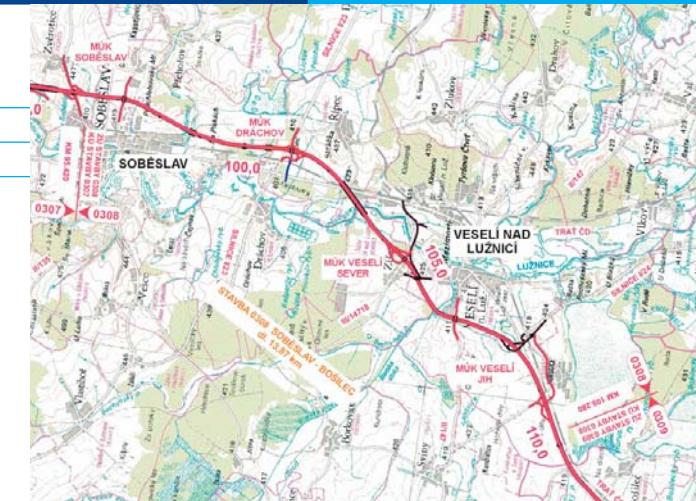


Vizualizace MÚK Planá nad Lužnicí

Vizualizace dálničního mostu přes rybník Koberný



stavba 0308 → Soběslav – Bošilec



základní údaje

celková délka stavby	14,3 km
počet MÚK (výjezd)	3
počet velkých mostů	1

Stavba 0308 je rozdělena na tři dílčí úseky:

0308 A	Soběslav – Veselí nad Lužnicí	7,6 km
0308 B	Most přes Lužnici	1,0 km
0308 C	Veselí nad Lužnicí – Bošilec	5,7 km

stav přípravy stavby 0308

Na stavbu bylo v 02/2001 vydáno souhlasné stanovisko MŽP ČR. ÚP VÚC Táborska s dálnicí D3 jako veřejně prospěšnou stavbou, byl schválen v roce 2001. Územní rozhodnutí nabylo právní moci v 6/2004 a poté byl proveden podrobný geotechnický průzkum, záchranný biologický průzkum a archeologická prospekce a následně zpracována DSP, která je v současnosti podobně jako stavba 0307 projednávána s dotčenými orgány státní správy a se správci inženýrských sítí a současně je vedena majetkoprávní příprava (na úseku 0308 je cca 700 vlastníků pozemků, potřebných pro trvalý zábor stavby).

Stavba 0308 C využije částečně obchvatu města Veselí nad Lužnicí, který byl již v minulosti v délce 5,3 km staven jako jedna polovina dálnice.

Zahájení realizace stavby 0308 B se předpokládá v roce 2006, stavb 0308 A a C v roce 2007.

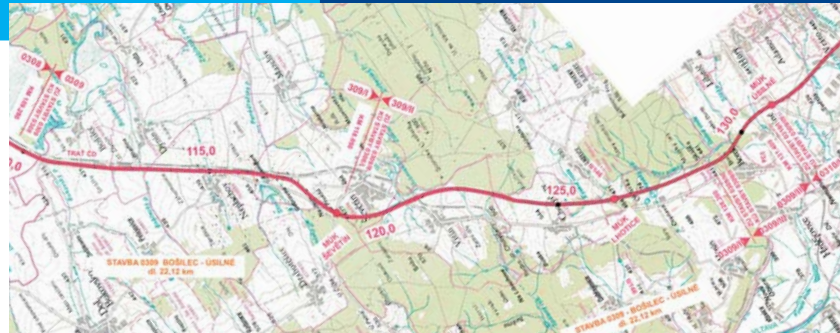


Vizualizace MÚK Veselí n. L. sever

Vizualizace MÚK Dráčov



stavba 0309 ➔ Bošilec – Úsilné



základní údaje

celková délka stavby	21,839 km
počet MÚK (výjezd)	4

Stavba je rozdělena na tři samostatné části:

- 0309/I Bošilec–Ševětín (2 MÚK) 9,609 km
- 0309/II Ševětín–Borek (1 MÚK) 9,750 km
- 0309/III Borek–Úsilné (1 MÚK) 2,480 km

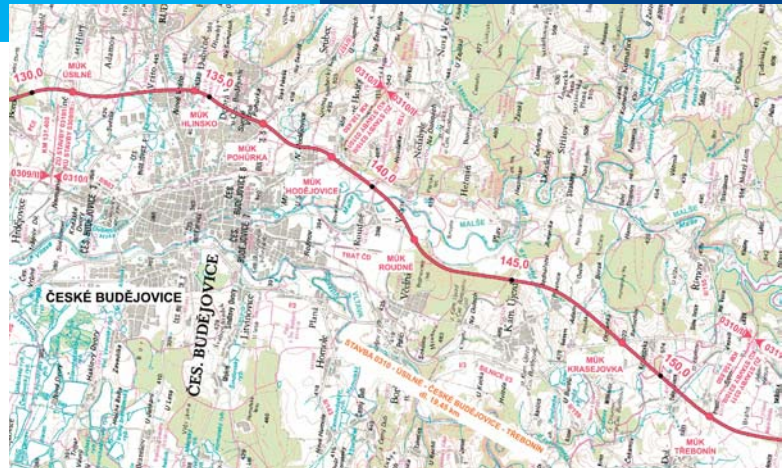
stavba 0311 ➔ Třebonín – Kaplice



základní údaje

celková délka stavby	8,255 km
počet MÚK (výjezd)	1

stavba 0310 ➔ Úsilné – Č. Budějovice – Třebonín



základní údaje

celková délka stavby	20,076 km
počet MÚK (výjezd)	6

Stavba je rozdělena na dvě samostatné části:

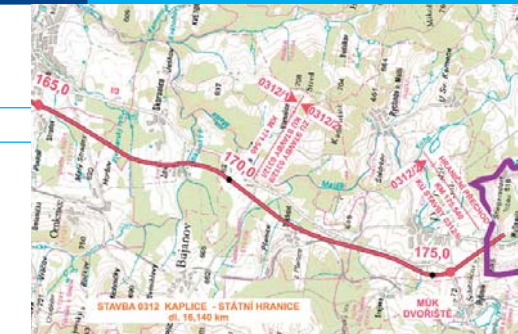
- 0310/I Úsilné–Hodějovice (3 MÚK) 7,490 km
- 0310/II Hodějovice–Třebonín (3 MÚK) 12,586 km

stav přípravy staveb 0309 a 0310

Byly zpracovány dokumentace EIA a v r. 2001 předloženy na MŽP ČR. Kladné stanovisko bylo vydáno v 02/2005 pro stavbu 0309 a 06/2005 pro stavbu 0310. ÚP VÚC Českobudějovicka byl schválen v 03/2002. Následně byly zpracovány DÚR. U stavby 0309/III, která bezprostředně navazuje na komunikační systém Českých Budějovic, se se zahájením realizace předpokládá nejdříve ze všech staveb částí 0309 a 0310.

Zahájení realizace obou staveb se předpokládá v letech 2007–2009.

stavba 0312 ➔ Kaplice – st. hranice Česko/Rakousko



základní údaje

celková délka stavby	15,949 km
počet MÚK (výjezd)	3

Stavba je rozdělena na dvě samostatné části:

- 0312/I Kaplice – Nažidla (2 MÚK) 12,139 km
- 0312/II Nažidla – st. hranice Česko/Rakousko (1 MÚK) 3,810 km

stav přípravy staveb 0311 a 0312

Byly zpracovány dokumentace EIA a v roce 2001 předloženy na MŽP ČR. Kladné stanovisko bylo pro obě stavby vydáno v 05/2005. ÚP VÚC Českokrumlovsko I byl schválen v 04/2005. Společný bod přechodu mezi ČR a Rakouskem byl stanoven, probíhají mezi-státní jednání k uzavření dohody o projednání D3 (R3) na českém území s obdobnou komunikací na území Rakouska.

Zahájení realizace se předpokládá v roce 2008.

➔ hlavní problémy staveb na území Jihočeského kraje

Současné konkrétní problémy přípravy výstavby D3 a R3 v Jihočeském kraji: U stavby 0306-I jsou problémy v oblasti majetkoprávní dořešeny. Stavba v realizaci, stavební povolení na hlavní trasu je pravomocné. Zprovoznění a dokončení stavby je v úzké návaznosti se stavbou 0305-II v oblasti Mezna (Středočeský kraj), kde jsou očekávány obdobné problémy v oblasti majetko-

právní (vyvlastnění pozemků) i v oblasti správních řízení (odvolání k jednotlivým rozhodnutím). U staveb 0307 a 0308 jsou očekávány obdobné problémy v oblasti majetkoprávní (vyvlastnění pozemků) i v oblasti správních řízení (odvolání k jednotlivým rozhodnutím). Stavby jsou uvažovány jako vhodné pro uplatnění financování modelem PPP (Public Private Partnership).

U staveb 0309 až 0312 jsou očekávány obdobné problémy v oblasti majetkoprávní (vyvlastnění pozemků) i v oblasti správních řízení (odvolání k jednotlivým rozhodnutím). Další příprava zde závisí na výši přidělených finančních prostředků.





Praha



Tábor



**České
Budějovice**



Rakousko



dálnice **D3** a rychlostní silnice **R3**

Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12, 140 00 Praha 4

 www.rsd.cz