

D3 Nažidla – Dolní Dvořiště Poslední český úsek D3 před Rakouskem

Výstavba úseku D3 0312/II Nažidla – Dolní Dvořiště, státní hranice, představovala významný milník při dokončování jihočeské části dálnice D3. Přestože jde o úsek dlouhý pouhých 3,5 km, jeho realizace zahrnovala mostní objekty, náročnou etapizaci dopravy, rozsáhlá vodohospodářská opatření i řešení několika neočekávaných komplikací, které prověřily připravenost realizačního týmu.

Významný krok k propojení s Rakouskem

Jižní část dálnice D3 patří mezi nejvýznamnější dopravní stavby realizované v České republice v posledních letech. Úsek 0312/II Nažidla – Dolní Dvořiště, státní hranice, představuje poslední samostatně provozovatelnou část české dálniční sítě před budoucím napojením na rakouskou rychlostní komunikaci S10. Stavba navazuje na již vybudované úseky D3 a přivádí dálniční síť do bezprostřední blízkosti státní hranice. Současně odvádí tranzitní dopravu z Dolního Dvořiště, kterým dosud procházela po silnici I/3 významná část dopravy mezi Českou republikou a Rakouskem.

Výstavba byla zahájena v lednu 2024. Přestože se jednalo o relativně krátký úsek, od počátku bylo zřejmé, že půjde o technicky i organizačně náročný projekt. Vedle standardních stavebních úkolů bylo nutné řešit i několik nepředvídaných udá-

lostí. Jednou z prvních byl nález munice z období druhé světové války, který si vyžádal zásah pyrotechniků. Další komplikací představovala stará ekologická zátěž objevená v prostoru bývalé čerpací stanice u silnice I/3.

Technické řešení stavby

Úsek D3 0312/II navazuje na sousední stavbu D3 0312/I Kaplice nádraží–Nažidla, a to v km 171,540. Celková délka úseku až ke státní hranici činí 3,5 km. První etapa končí přibližně v km 174,7 dočasným napojením na silnici I/3, zatímco navazující příhraniční úsek o délce přibližně 384 m bude realizován v souvislosti s budoucím propojením na rakouskou S10. Dálnice je navržena v kategorii D 25,5/130, respektive D 26,0/130 podle aktuální klasifikace.

Specifikem stavby bylo využití části přeložky silnice I/3 vybudované již v první polovině devadesátých let jako obchvat



Obrázek 1: Mimoúrovňová křižovatka Dolní Dvořiště



Obrázek 2: Na trase bylo vybudováno celkem 632 m protihlukových stěn

Dolního Dvořiště. Tato komunikace byla od počátku navržena s předpokladem budoucí přestavby na polovinu dálnice, což významně ovlivnilo organizaci realizace i návrh dopravních opatření.

Součástí stavby jsou tři mostní objekty, mimoúrovňová křižovatka Dolní Dvořiště, přeložky silnic I/3 a II/163, protihluková opatření a rozsáhlý systém odvodnění. Na trase bylo vybudováno 632 m protihlukových stěn.

Zajímavostí projektu bylo rozšíření původního rozsahu stavby v její závěrečné fázi. Původní řešení počítalo s vedením dopravy přes nově vybudovanou mimoúrovňovou křižovatku Dolní Dvořiště. V průběhu realizace však bylo rozhodnuto o vybudování přímého napojení konce dálnice směrem ke státní hranici.

Stavební sezony ve znamení koordinace

Jedním z hlavních požadavků investora bylo zachování provozu na silnici I/3 po celou dobu výstavby. Jde o významnou mezinárodní komunikaci s vysokým podílem těžké nákladní dopravy, a proto patřila etapizace mezi klíčové části projektu.

Stavba byla slavnostně zahájena 9. ledna 2024. Během prvního roku probíhaly zejména zemní práce, realizace lehčených násypů, rámových propustků a nosných částí mostních objektů včetně konstrukcí mimoúrovňové křižovatky Dolní Dvořiště.

Významným milníkem roku 2025 bylo uvedení části mimoúrovňové křižovatky do provozu. Od května byla doprava mezi Dolním Dvořištěm a Vyším Brodem vedena po novém nadjezdu a 29. srpna 2025 byl provoz převeden na dokončenou pravou polovinu budoucí dálnice. Tento krok umožnil pokračovat ve výstavbě druhého jízdního pásu při zachování provozu na hlavním tahu.

V průběhu roku 2026 pokračovaly práce na konstrukčních vrstvách vozovky, protihlukových stěnách, technologických objektech, odvodnění a vegetačních úpravách. Současně bylo realizováno provizorní napojení na silnici I/3 v prostoru budoucího přeshraničního propojení.

Most SO 216 a změna technického řešení

Technicky nejvýznamnějším objektem stavby byl most SO 216 přes Trojanský potok. Objekt vznikl v místě původního násypu silnice I/3 a byl založen na 110 velkopřůměrových pilotách o průměru 1,2 m.

V původním návrhu se uvažovalo se zajištěním přibližně deset metrů vysokého svahu silnice I/3 pomocí kotvené štětové stěny. Během přípravy realizace však bylo přijato jiné řešení. Doprava byla vedena po provizorní komunikaci umístěné vedle budoucího mostu, což přineslo vyšší bezpečnost provozu a současně snížilo realizační rizika.

Dalším významným objektem byl most převádějící silnici II/163 přes budoucí dálnici v prostoru mimoúrovňové křižovatky Dolní Dvořiště.

Povodně prověřily staveniště

Výstavbu významně ovlivnily povodně na podzim roku 2024. Největší komplikace vznikly právě v prostoru budovaného nadjezdu mimoúrovňové křižovatky. Vlivem podmáčení bylo nutné rozebrat již sestavenou prostorovou skruž nosné konstrukce a následně ji znovu vybudovat. Součástí nápravných opatření byla také výměna podloží a přeskládání roznášecích betonových panelů.

Ochrana perlorodky jako priorit

Mimořádně významnou součástí projektu byla ochrana životního prostředí. Trasa stavby se nachází v povodí řeky Malše, kde se vyskytuje kriticky ohrožená perlorodka říční.

Z tohoto důvodu bylo navrženo speciální vodohospodářské řešení. Součástí stavby byly tři retenční nádrže, dálniční středové kanalizační odvodnění a výtlačné potrubí o celkové délce 4,55 km. Úkolem systému je zachytit a odvést vody z dálnice mimo povodí řeky Malše, aby nedocházelo k ovlivnění podmi- nek v chráněných lokalitách.

Kromě výše uvedených vodohospodářských opatření byla realizována také další kompenzační opatření během výstavby, například sedimentační hrázky na tocích ústících do řeky Malše včetně průběžného odvážení sedimentu, provedení ochranné hráze u státní hranice a provedení záchytných sedimentačních jímek v blízkosti státní hranice a toku Malše.

Dokončení v předstihu

Realizace úseku D3 Nažidla – Dolní Dvořiště ukázala, že i relativně krátká dopravní stavba může přinést množství technických, organizačních i environmentálních výzev. Projektový tým musel během výstavby řešit nález nevybuchlé munice, sanaci staré ekologické zátěže, následky povodní i rozšíření rozsahu projektu o přímé napojení směrem ke státní hranici.

Zakázka realizovaná pro Ředitelství silnic a dálnic společnosti SWIETELSKY stavební dosáhla hodnoty přes 915 mil. Kč bez DPH. Na projektu spolupracovaly týmy zaměřené na dopravní stavby, mostní konstrukce i speciální zakládání.

Navzdory všem komplikacím se podařilo stavbu uvést do provozu 31. července 2026, přibližně o měsíc dříve, než předpokládal smluvní harmonogram. Výsledkem je moderní dálniční úsek, který významně zlepšuje dopravní obslužnost příhraničního regionu a představuje další krok k dokončení severojižního propojení České republiky s Rakouskem.

Pavel Fišar
SWIETELSKY stavební s.r.o.



Obrázek 3: Projekt o délce 3,5 km měl navržené speciální vodohospodářské řešení



Obrázek 4: Stavba spojující Českou republiku s Rakouskem byla uvedena do provozu o měsíc dříve, 31. července 2026