

Aktuální stav projektové přípravy malých projektů (stavby do 1,8 mld. Kč)

Ing. Petr Hofhanzl, Odbor přípravy staveb GŘ SŽDC

Začátkem letošního roku vstupují do finále výběrová řízení posledních staveb, které SŽDC předpokládá realizovat na železniční dopravní infrastrukturu v rámci rozpočtového období 2007 – 2013 (s přesahem do roku 2015) prostřednictvím Operačního programu Doprava OPD1.

Začátkem letošního roku vstoupila do finále výběrová řízení posledních staveb, které SŽDC předpokládá realizovat na železniční dopravní infrastrukturu v rámci rozpočtového období 2007 – 2013 (s přesahem do roku 2015) prostřednictvím Operačního programu Doprava OPD1.

U některých staveb, kde realizace přesahuje stanovený rámec daný pro OPD 1, předpokládáme, že stavby bude možné fázovat mezi OPD 1 a OPD 2 a dofinancovat rozestavěné stavby s navazujícího operačního programu, případně doplatit z národních zdrojů.

Z hlediska projektové přípravy nových staveb stojíme na prahu nového rozpočtového období, které spadá do let 2014 – 2020 (s přesahem do roku 2023), kde hlavní zdroje pro financování železničních staveb bude představovat operační program OPD2 a program CEF. Abychom předešli problémům s vyčerpáním přidělených evropských prostředků, probíhají již nyní rozsáhlé projektové práce na přípravě nových staveb.

Zásadní změnou oproti předcházejícímu operačnímu programu je z hlediska projektové přípravy navýšení finanční hranice pro velký projekt z 50 mil. Euro na 75 mil. Euro, což po zpřesnění Směrnici č. V-2/2012 ministerstva dopravy představuje posunutí hranice mezi malým a velkým projektem ze 1,0 mld. Kč na 1,8 mld. Kč bez DPH.

Navýšení hranice pro velký projekt znamená možnost zahajovat projektovou přípravu staveb s celkovými investičními náklady do 1,8 mld. Kč bez nutnosti zpracovávat studii proveditelnosti. Studie proveditelnosti je dokument, který předchází projektové přípravě a analyzuje projekt z ekonomického a technického hlediska a její zpracování trvá zhruba dva až tři roky.

Ve svém příspěvku se zaměřím pouze na stavby, které spadají do limitu tzv. malých projektů.

První skupinu staveb, které SŽDC předpokládá financovat z evropských programů v rozpočtovém období 2014 – 2020 (2023), tvoří projekty, které

byly původně připravovány pro financování z OPD1, ale v průběhu projektové přípravy došlo k jejich zdržení, a to především z důvodů problematických výkupů pozemků, nutnosti vypořádání námitek občanských sdružení, hledání optimálního a akceptovatelného technického řešení a možnosti poskytnutí výluk na železniční dopravní cestě.

Druhou skupinu tvoří nové stavby, které mají za cíl zvýšení rychlosti, komfortu a bezpečnosti železniční dopravy. Při výběru a stanovení rozsahu staveb úzce spolupracujeme se zástupci jednotlivých krajů.

Pojďme si některé připravované projekty blíže představit:

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav

Stavba řeší modernizaci prvků železniční tratě na v současnosti požadovanou úroveň a spolehlivost provozu. Železniční svršek v obou kolejích bude nového profilu UIC 60 na betonových pražcích, traťová rychlost bude až 130 km/h. V rámci stavby bude provedena nová konstrukce pražcového podloží, nové kolejové lože, rekonstrukce přejezdů, nástupišť, trakční vedení a osvětlení zastávky.

Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba

Hlavním cílem stavby je zvýšení kapacity trati pro nákladní dopravu. Součástí stavby je výstavba výhybny Straky a prodloužení dopravních kolejí v žst. Čachovice na 650 m, spojené s úpravou nástupišť a připojení úseku na dálkové řízení, realizované v 1. stavbě.

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Stavba řeší nevyhovující stav mostní konstrukce, železničního svršku a spodku, zabezpečovacího a sdělovacího



Snímek: archiv Ing. Jiří Kalčík

a silnoproudého zařízení a trakčního vedení.

Modernizace a dostavba žst. Praha - Masarykovo nádraží

Stavba řeší rekonstrukci Masarykova nádraží včetně vybudování nového podchodu.

Rekonstrukce SSZ žst. Raspenava

Stavba řeší zvýšení komfortu cestujících a zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu v železniční stanici Raspenava a Frydlant v Čechách. V žst. Frydlant bude upraveno nástupiště a železniční svršek, nové staniční zabezpečovací zařízení. V rámci stavby bude v žst. Raspenava upraveno zabezpečovací zařízení, postaveno nové poloostrovní nástupiště, rekonstruovány výhybky a osvětlení.

Elektrizace trati Kadaň Pruněřov – Kadaň

Stavba řeší elektrizaci traťového úseku Kadaň Pruněřov – Kadaň trakční soustavou 3kV, v souladu s požadavky ústeckého kraje pro zavedení linky osobních vlaků v úseku Děčín – Kadaň novými elektrickými jednotkami pořízenými z ROP.

Revitalizace a elektrizace Oldřichov u Duchcova – Litvínov

Stavba řeší rekonstrukci trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov za účelem provozování linky osobní dopravy Ústí nad Labem – Litvínov v závislé trakci, v souladu s dopravní politikou Ústeckého kraje. Tohoto cíle je dosaženo elektrizací úseku Louka u Litvínova – Litvínov a rekonstrukcí zbylého úseku trati, spojenou se zvýšením traťové rychlosti.

Peronizace žst. Chodov

Stavba řeší kompletní rekonstrukci a vybudování nové peronizace v žst. Chodov, včetně zvýšení traťové rychlosti.

Modernizace žst. Karlovy Vary – staniční část

Stavba řeší kompletní rekonstrukci celé stanice, včetně nových ostrovních nástupišť a podchodu, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, el. trakce.

Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 - 304,009

Stavba řeší kompletní rekonstrukci žst. Pačejov s vybudováním podchodu a částečnou rekonstrukcí navazujících mezistaničních úseků.

Modernizace žst. Cheb

Stavba řeší kompletní rekonstrukci staničních kolejí a rekonstrukci stávajícího podchodu a nástupišť, včetně zajištění bezbariérových přístupů.

Revitalizace trati Praha - Vrané nad Vltavou – Čerčany

Revitalizace trati včetně rekonstrukce 25 přejezdů, rekonstrukce železničního svršku a spodku, umělých staveb, nástupiště ve stanicích a zastávkách včetně osvětlení a rozhlasu.

Modernizace žst. Česká Lípa

Rekonstrukce železniční stanice včetně navazujících traťových úseků se zvýšením traťové rychlosti do 120 km/h, zřízení bezbariérového přístupu, rekonstrukce železničního svršku a spodku, umělé stavby, posun nástupišť blíže městu, vybudování zázemí pro cestující.



Snímek: Bohušlav Kotál

Revitalizace trati Louny – Lovosice

Revitalizace trati včetně rekonstrukce přejezdů, rekonstrukce železničního svršku a spodku, umělé stavby, nástupiště ve stanicích a zastávkách včetně osvětlení a rozhlasu.

Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou

Předmětem stavby je rekonstrukce dvoukolejné železniční trati v mezistaničním úseku Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace spodku, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení, umělých staveb.

Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část

Předmětem stavby je zvýšení výkonosti žst. Týniště nad Orlicí a přilehlých tratí pro zajištění nákladní a osobní dopavy. V rámci této části stavby bude provedena rekonstrukce žst. Týniště nad Orlicí (celé kolejiště vyjma nástupišť, staniční a traťové zabezpečovací zařízení, trakčního vedení), rekonstrukce traťového zabezpečovacího zařízení Týniště nad Orlicí směr Borohrádek, směr Bolehoš a směr Třeběchovice, výstavba výhybny Lipa nad Orlicí.

Rekonstrukce žst. Hanušovice

Předmětem stavby je rekonstrukce železniční stanice za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování a při přístupu k vlakům a zvýšení bezpečnosti železniční dopavy instalací nového zabezpečovacího zařízení, které v budoucnosti umožní úpravu pro dálkové ovládání technologických zařízení železniční dopravní cesty (DOZ).

Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna

Stavba revitalizace slouží pro zrychlení a zkvalitnění železniční dopavy pro cestující veřejnost. Zvýšení rychlosti ze

stávajících 60 km/h až na 100 km/h. Zřízení bezstykové koleje, rekonstrukce svršku a spodku na vybraných úsecích včetně rekonstrukce vybraných přejezdů a zabezpečovacího zařízení. Součástí stavby je i kompletní rekonstrukce žst. Třebíč.

Revitalizace trati Opava východ – Olomouc

Jedná se o liniovou dopravní stavbu, jejímž účelem je hlavně zvýšení rychlosti na trati až do 120 km/h, zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující veřejnost. Rekonstrukce železničního svršku a spodku, nástupišť dotčených stanic a zastávek, modernizace zabezpečovacího zařízení, dálkové ovládání (DOZ), zabezpečení přejezdů, rekonstrukce stanic Opava západ, Skrochovice,

Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov

Účelem stavby je rekonstrukce zabezpečovacího zařízení, optimalizace jízdních dob, vytvoření dálkového ovládání zabezpečovacích, sdělovacích a energetických zařízení z jednoho místa, odstranění trvalých omezení rychlosti, rekonstrukce zhlaví a celková rekonstrukce vybraných stanic, zabezpečení přejezdů na trati, vybudování nových nástupišť a informačního a orientačního systému pro cestující. Výsledkem navrhovaných stavebních a technologických úprav je snaha snížit provozní náklady, zvýšit kapacitu trati, zrychlit přepravní dobu mezi Hradcem Králové a Náchodem.

Revitalizace trati Břeclav – Znojmo

Stavba řeší dva úseky Boří les – Mikulov a Božice u Znojma – Znojmo. Předmětem stavby je úprava kolejového spodku a svršku a úprava zabezpečovacího zařízení. Díky tomu se sníží cestovní doby, zvýší se bezpečnost dopavy alepší komfort cestujících.

Revitalizace trati Hradec Králové – Jičín – Turnov

Stavba navrhuje zvýšení stávající rychlosti až o 30 km/h s dosažením možnosti přesunu stávajícího přestup-

ního uzlu z Rovenska do Hrubé Skály a výsledným efektem stabilizace přestupních vazeb v koncové stanici Turnov. Navrhuje se rekonstrukce železničního svršku a spodku ve vybraných úsecích. Dále se jedná o nové zabezpečení 12 přejezdů, rekonstrukci dvou zastávek (Dlouhé Dvory a Sadová) a rekonstrukci třech mostů a čtyř propustků. V železniční stanici Hrubá Skála je uvažována kompletní rekonstrukce.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice

Předmětem stavby je zvýšení rychlosti dvoukolejné železniční trati Havlíčkův Brod – Kolín v mezistaničním úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice v délce 8,2 km.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim – Tišnov

Předmětem stavby je rekonstrukce železniční stanice Kuřim, vybudování nových ostrovních nástupišť, nová zařízení pro cestující, zřízení bezbariérového přístupu a informačního systému, SZZ, stavební úpravy mostů a opěrných stěn, napojení vlečky Slévárny Kuřim na žst. Kuřim.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova

Předmětem stavby je rekonstrukce a zvýšení rychlosti dvoukolejné železniční trati Brno Židenice – Havlíčkův Brod v mezistaničním úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova, rekonstrukce žst. Říkonín, zřízení bezbariérového přístupu a informačního systému, staničního zabezpečovacího zařízení. Rekonstrukce zastávky Níhov vč. osvětlení a info-systému.

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Brno-Slatina – Blažovice

Předmětem stavby je zvýšení rychlosti dvoukolejné železniční trati Brno – Uherské Hradiště v mezistaničním úseku Brno-Slatina – Šlapanice.

Rekonstrukce žst. Jaroměř

Cílem navrhované stavby je komplexní přestavba železniční stanice za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování a přístupu k vlakům a zvýšení bezpečnosti železniční dopavy instalací nového zabezpečovacího zařízení.

Příklady dalších nově zahajovaných malých projektů:

- Prodloužení podchodů v žst. Praha hl. n.,
- Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany,
- Rekonstrukce nelahozeveských tunelů,
- Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n. L.,
- Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice,
- Rekonstrukce žst. Hrádek nad Nisou,
- Rekonstrukce žst. Chrástava,
- Rekonstrukce žst. Bohosudov,
- Rekonstrukce žst. Řetenice,
- Rekonstrukce žst. Františkovy Lázně,
- Rekonstrukce úseku Vlkov – Křižanov,
- Rekonstrukce úseku Křižanov – Sklené n. O.,
- Rekonstrukce úseku Kutná Hora – Čáslav,
- Rekonstrukce žst. Letohrad,
- Rekonstrukce TNS Balabenka,
- Rekonstrukce TNS Roztoky u Prahy,
- Zvýšení trakčního výkonu TNS Horní Cerekev,
- Zvýšení trakčního výkonu TNS Rostoklaty,
- DOZ Ostrava Svinov - Ostrava hl. n. (mimo) - Petrovice u Karviné st. hr.,
- DOZ Dětmorovice (mimo) - Český Těšín - Mosty u Jablunkova st. hr.,
- DOZ Brno - Česká Třebová,
- Stavby ERTMS (ETCS, GSM-R).

Snahou SŽDC je v dostatečném předstihu zajistit přípravu staveb pro období 2015 – 2023 tak, aby příprava a následná realizace staveb mohla probíhat rovnoměrně v jednotlivých letech a navázala tak na stavební rozmach, který železnice zažívá v tomto roce.

Snímek: Ing. Stanislav Zapletal

