



METROPROJEKT INFORMUJE

**VRT PODŘIPSKO
ROZHOVOR S JAKUBEM BAZGIEREM
REPORTÁŽE Z VÝSTAVBY ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ
PRAHA - LETIŠTĚ - KLADNO
VÝPRAVNÍ BUDOVA ŽST. ČESKÉ BUDĚJOVICE OTEVŘENA
PŘIPRAVOVANÉ PROJEKTY PLZEŇ - CHOTĚŠOV
A HORAŽDOVICE - PLZEŇ**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 17. ROČNÍK

1
2024



Vážení přátelé Metroprojektu, vážené kolegyně a kolegové!
Otevíráte první letošní číslo našeho časopisu, kterým zahajujeme již jeho 17. ročník. Rozhodli jsme se tentokrát pro monotematické, a to železniční vydání.

Železniční projekty jsou pro Metroprojekt stejně důležité jako projekty městské dopravy, v současnosti možná ještě o kousek důležitější. Jsem velmi rád, že jsme včas naskočili do rozjíždějího se rychlovlaku přípravy vysokorychlostních tratí. To je na poli rozvoje dopravní infrastruktury v České republice určitě téma s největší perspektivou. Proto zde přinášíme rozhovor s naším velmi důležitým klientem, ředitelem Správy železnic, stavební správy VRT Ing. Jakubem Bazgierem. Dočtete se samozřejmě i o „našem“ projektu VRT na rameni RS 4 Praha - Dráždany.

Vedle tohoto projektu budoucnosti se na železnici stále točíme kolem projektu spojení Praha - Letiště - Kladno, který nám dělá radost tím, jak začíná nabývat reálnou podobu a to doslova za našimi humny. Výstavbu úseku Praha Bubny - Praha Výstaviště můžeme sledovat z oken většiny kanceláří Metroprojektu. Pro větší detail stačí dalekohled či teleobjektiv. Přinášíme vám stručnou reportáž z této stavby a také z opačného konce - z Kladna, kde nová podoba stanic, zastávek a dvojkolejné trati roste před očima. A realizace dalších úseků se jeví na spadnutí. Nebýt téměř nekonečného martyria inženýrské činnosti, byla by výstavba jistě dále. Ač se ten kolotoč neustálého běhu od jednoho úřadu ke druhému, se zapracováním všech představitelných i nepředstavitelných podmínek a „zlepšovacích“ návrhů může někdy jevit jako kvadratura kruhu, my vydržíme a všechna potřebná úřední povolení pro tento projekt přineseme!

Jeden z našich projektů, o kterém se dočtete - výpravní budova nádraží v Českých Budějovicích - je již dokončen a slouží od února tohoto roku svému účelu. Jsem rád, že se setkal s pozitivním ohlasem těch, kterým byl od počátku určen, tj. Budějovičáků.

Jak víme, Metroprojekt tvoří, kromě Správy železnic, své návrhy i pro řadu dalších klientů. O tom zase v příštích číslech. V tom nejbližším o pražském metru, které se chystá na oslavu svých padesátin od uvedení do provozu.

Přeji vám příjemné jarní čtení.

V úctě

David Krása
místopředseda představenstva

OBSAH

Železniční vydání	2
VRT Podřipsko (Balabenka - Lovosice)	3
Rozhovor s Ing. Jakubem Bazgierem	5
Otevření rekonstruované výpravní budovy v žst. České Budějovice	7
Modernizace trati Praha Bubny - Praha Výstaviště	10
Modernizace trati Kladno - Kladno Ostrovec	12
Optimalizace trati Čelákovice - Mstětice	14
Modernizace trati Plzeň - Nýřany - Chotěšov	15
Modernizace trati Horažďovice - Plzeň	17

METROPROJEKT INFORMUJE firemní časopis

redakční rada: Ing. David Krása, Ing. Tomáš Novotný, Ing. Vladimír Seidl, Ing. Dana Sklenaříková, Ing. Petr Zobal, Ing. Tomáš Cmíral
fotografie v čísle: Ing. Tomáš Cmíral (Metroprojekt) a archiv stavebních firem
vydává: METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, IČO: 45271895
ev. č. MK ČR E 18232, redakce@metroprojekt.cz
titulní strana: Příjezdová hala rekonstruované výpravní budovy žst. České Budějovice

ŽELEZNIČNÍ VYDÁNÍ

Projekty na síti Správy železnic, s.o.



Toto číslo našeho časopisu bilancuje současné aktivity Metroprojektu na poli projektů železničních staveb. Těmi se v naší firmě zabýváme od 90. let minulého století a v současné době tvoří téměř polovinu objemu činnosti naší firmy.

Přehledné schéma zobrazuje projekty, které Metroprojekt pro Správu železnic v uplynulých deseti letech připravoval, nebo se na jejich přípravě významně podílel. Zelenou barvou

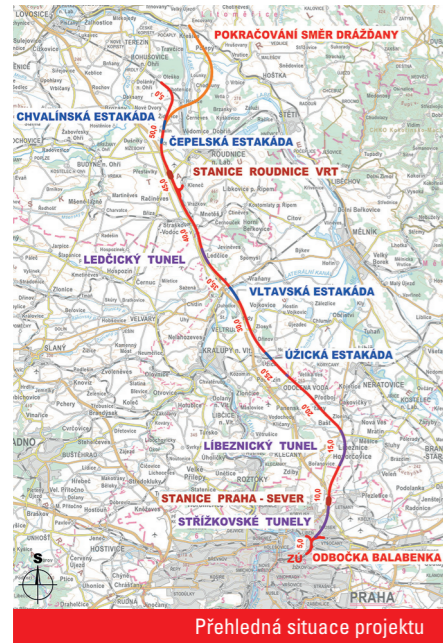
jsou vyznačeny již hotové nebo právě realizované stavby a jsme rádi, že na mapce tato barva převládá.

V následujících článcích se můžete dočíst o projektech dokončených, je

zde několik reportáží ze staveb v plném proudu realizace a prezentujeme zde i několik významných projektů, které pro SŽ aktivně připravujeme. ■

VRT PODŘIPSKO (BALABENKA - LOVOSICE)

Petr Hofman



Přehledná situace projektu

Nemusíte být zrovna vášnivými fanoušky železniční infrastruktury, abyste vnímali zprávy o jejím významném rozvoji. Informují o tom v médiích, mluví se o ní v podcastech i na vládních tiskovkách. V České republice se projektují vysokorychlostní tratě, přičemž na našem území jich má vzniknout hned několik, v souhrnné délce stovek kilometrů.

Možná si řeknete, nic nového pod sluncem. O tom jsme se mohli dočíst už dávno. Stejně jako o lince pražského metra D nebo o železničním spojení na letiště. Jenže navzdory obecnému skepticismu se obě zmíněné stavby pomalu dostávají do realizace, a stejně tak byl nedávno učiněn významný krok v přípravě vysokorychlostních tratí. Pro několik úseků je připravována dokumentace pro územní rozhodnutí, a právě třetí úsek v pořadí zpracovává sdružení firem v čele s Metroprojektem.

V roce 2021 začala příprava úseků RS 1, námi zpracovávaný úsek RS 4 se projektuje od poloviny roku 2022. Trasa RS 4 spojuje Prahu a Drážďany, přičemž Krušné hory podchází velmi dlouhým, a brzy určitě velmi diskutovaným tunelem. Budeme se ale věnovat části trasy,

kteřá se v přípravě posunula nejdále a která nyní zaměstnává naše projektanty. Zmíněný úsek bývá nejčastěji nazýván VRT Podřipsko, zřejmě proto, že Říp je jedinou dominantou v okolí tratě, která významem překročila hranice regionu.

Tak tedy VRT Podřipsko - úsek, který začíná v Praze a končí sjezdem na konvenční trať č. 090 (takzvanou „levo-břežku“) kousek za městem Roudnice nad Labem. Trasa této VRT začíná ještě v Praze, dnes bychom mohli mluvit o širším centru. Součástí zakázky je totiž návrh odbočky Balaběnka, nepřilíší známého, ale o to nápadnějšího železničního uzlu v Praze. Ten propojuje 5 velkých pražských nádraží, a zatímco dnes se tu několik kolejí proplétá ve dvou výškových úrovních, po přestavbě se počet kolejí přibližně zdvojnásobí a přibude ještě třetí výšková úroveň. To vše za velmi podrobné koordinace s vnitřním městským silničním okruhem, který povede v tunelech pod kolejištěm. Tato část stavby je významná sama o sobě a určitě ještě vzbudí pozornost. Důvodem takto velkorysého řešení navíc není ani tak samotná VRT a její zapojení do Prahy, ale zejména potřeba kapacitně vyhovět provozu, který předpokládá studie Železniční uzel Praha. Tento uzel by měl být z velké části dokončen až v polovině 21. století, a odbočka Balaběnka

tak bude jedna z prvních staveb, s nímž přímo spojených. Koleje RS 4 probíhají touto dopravnou od ŽST Praha Hlavní nádraží, kam bude tato VRT logicky zaústěna, a na severním konci odbočky se zanořují do svahu pod pražskou čtvrtí Prosek a Střížkov. Podle druhé z nich jsou tunely délky 3 400 m pojmenované a razit se budou jako dva jednokolejné tunely metodou TBM.

Po výjezdu z tunelů se ocitáme na jakémsi brownfieldu této části Prahy, pokud bychom ovšem použili doslovný překlad tohoto slova. Pole mezi městskými částmi Letňany a Ďáblice mají velký potenciál k budoucí zástavbě a rozvoje (IPR) zde plánuje zcela novou městskou čtvrť. A byl to právě tento institut, který přišel s požadavkem umístění železniční stanice v tomto místě. Vznikne paralelně s ulicí Cínovecká (pokračování dálnice D8 na území Prahy), a protože její plný potenciál bude využit až s případnou novou zástavbou v okolí stanice, je navržena s etapovitou výstavbou. Při zprovoznění VRT půjde pouze o nouzovou stanici s jednou kousou kolejí a jedním nástupištěm, ale projekt je doplněn o výhledovou podobu šestikolejné stanice se dvěma ostrými nástupišti. Stanice nebude jen mezilehlou dopravnou, ale bude se v ní



Odb. Balaběnka - pohled od jihu z místa Centrálního dispečinku Správy železnic, za kolejištěm plánované administrativní budovy

připojovat plánovaná dvoukolejná trať od Neratovic, která má pro rychlejší dopravu do centra Prahy využívat Střížkovské tunely. Její budoucnost je zatím stejně nejasná, jako již zmiňované nové městské čtvrti, proto bude stanice s pracovním názvem Praha Sever realizována jako nouzová stanice, přičemž její rozšíření do plnohodnotné podoby má být umožněno za provozu tratě.

Hned za stanicí se dostáváme poprvé na úsek, na kterém budou vlaky překračovat rychlost konvenční železnice. Až do oblasti severně od obce Líbeznice je návrhová rychlost 250 km/h a trať zde nejprve mostem o délce 90 m překonává plánovaný vnější dálniční okruh Prahy D0 (konkrétně úsek D520), aby se následně opět zanořila pod zem. Dvojkolejný Libeznický tunel o délce 3 400 m provede VRT ještě relativně hustě zastavěným územím severně od Prahy, a za jeho severním portálem již mohou vlaky zrychlovat na plánovaných 320, respektive výhledových 350 km/h. Právě zde také trasa opouští Prahu, aby přes Středočeský kraj postupovala dál, někdy těsně podél dálnice D8, až do kraje Ústeckého. Na rozhraní druhého a třetího kraje, kterými stavba prochází, se nachází poslední velká dopravná tohoto úseku s pracovním názvem ŽST Roudnice n/L VRT. Než se k této stanici dostaneme, stojí za zmínění ještě několik umělých staveb před ní.

První z nich by mohl být tunelový most, nazývaný z legislativních důvodů nadjezdem, ovšem šířky 99 m. Jde vlastně o ekodukt, jen jeho účelem není vytvoření migrační trasy pro zvěř, ale propojení dvou blízkých částí přírodní rezervace (PR Vršky pod Špičákem). Další stavbou je Úzická estakáda délky 900 m, pod níž prochází pozemní komunikace a trať č. 092. Za obcí Zlosyň je trať navrhována v úzké koordinaci s plánovaným rozsáhlým šterkopiskovým lomem, a hned za ním následuje nejdelší estakáda na RS 4, 1 600 m dlouhá hlavně širokým pásem aktivní záplavové oblasti Vltavy v tomto místě, samotnou řeku překonává 25 m vysokým mostem o rozpětí 80 m. Hned za touto estakádou je navržena prostorová rezerva pro odbočku, ve které se bude odpojovat VRT Poohří na město Most. Ta je v tuto

chvíli prověřována samostatnou studií a není jisté, zda pokročí do další fáze přípravy. Poslední větší umělou stavbou ve Středočeském kraji je tunel Ledčice, nazvaný podle obce, kterou doslova prochází. Je až s podivem, že se povedlo bezmála 50 km novostavby naplánovat už ve studii tak, aby k jediným demolicím obytné zástavby došlo právě v této obci. VRT zde povede 1 100 m dlouhým hloubeným tunelem.

Dostáváme se do již zmíněné stanice Roudnice VRT, která bude tvořit kapacitní přepravní uzel. Do 4 kolejné stanice bude zapojena trať č. 096, která bude tvořit dopravní spojení s městem Roudnice nad Labem. Tato jednokolejná trať bude do stanice zaústěna přes „triangl“, trať ve tvaru trojúhelníku, která má mimo jiné sloužit k otáčení některých pracovních vlaků před vjezdem do údržbové základny. Z tohoto servisního střediska, pro které vytváříme vlastní kolejiště a haly, bude probíhat značná část údržby celé budoucí RS 4. A nepůjde o nějaké mimořádné práce, údržba bude probíhat pravidelně v nočních hodinách, kdy je provoz vlaků osobní dopravy na VRT přerušen.

Zbývající část trasy VRT představuje dalších asi 10 km trati na dvou několikaset metrových estakádách, z toho asi třetina trasy bude parametrů VRT. V odbočce Židovice se bude od VRT odpojovat sjezd na konvenční trať č. 090, který bude na jednu až dvě dekády představovat jediné pokračování této tratě směrem k severní hranici ČR. Úsek VRT přes Středohoří totiž představuje nejen technický, ale i politický oříšek, a proto se jeho realizace předpokládá s určitým zpožděním.

I když se z výše uvedeného popisu může zdát, že je vše jasně rozvržené a pouze ladíme detaily, není tomu tak. Studie proveditelnosti, která naší práci na projektové dokumentaci předcházela, velmi kvalitně prověřila samotnou trasu VRT, což potvrdí fakt, že se od ní odchylujeme nanejvýš o desítky metrů. Celá řada dalších profesních problémů ale zůstala nedořešena, a nyní způsobují velké komplikace, neboť tam, kde bychom měli řešit pouze technickou stránku věci, vymýšlíme koncept. Příkladem může být napájení trakce VRT, které je aktuálně navrženo pomocí dvou no-

vých rozveden z páteřní sítě 400 kV. Pro představu o náročnosti tohoto návrhu asi postačí fakt, že takových rozveden je na celém území ČR aktuálně jen 26, přičemž tento návrh napájení nemusí být konečný. Podobná situace je i v případě sdělovacího a hlavně zabezpečovacího zařízení, a tak bychom mohli, byť už v menším měřítku, pokračovat.

Správa železnic, jako dosavadní investor všech projektovaných VRT, založila pro přípravu těchto tratí v roce 2022 novou stavební správu. I když od začátku probíhá intenzivní spolupráce s orgány, které mají na starosti rozvoj a provoz VRT ve Francii, není v odborných kruzích tajemstvím, že se takzvaně učíme za pochodu. Platí to jak pro investora, tak pro projekční firmy, přestože máme všichni zajištěn odborný dohled ze zahraničí. V tomto ohledu jsem velmi rád, že ve všech 22 projekčních firmách, které se na přípravě VRT Podřipsko podílejí, byla tato práce svěřena těm nejlepším odborníkům, kteří nejen že dobře plní svoji práci, ale často vnášejí do návrhu názory, které znamenají velkou podporu i pro investora. I když je kvůli tomu vývoj projektu často dost turbulentní, vychází lépe dobrat se složitou cestou ke kvalitnímu návrhu, než si alibisticky potřásat pravicí nad návrhem polovičatým. A za tento přístup všem spolupracujícím kolegům velmi děkuji.

Jak jste z výše uvedeného textu asi pochopili, jedná se o projekt rozsáhlý a náročný. Není proto možné přiblížit vám v krátkém článku ani základní technické aspekty tohoto projektu. Proto se k techničtějšímu představení vrátíme později v samostatném článku. ■



Odb. Balaběnka - centrální část kolejiště s uliční sítí po dokončení městského okruhu



ROZHOVOR

Ing. Jakub Bazgier

Ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí

Vzdělání:

Vysoké učení technické v Brně, stavební fakulta se zaměřením na realizace staveb, certifikát pro oceňování nemovitostí na VUT ÚSI

Praxe:

Po studiích byl zaměstnán v jedné z developerských firem v Brně, která se zabývala výstavbou kancelářských budov. V další jeho kariéře je provázela necelá roční práce na ministerstvu dopravy. Jelikož chtěl svou profesní činnost spojit zejména s investicemi a výstavbou dopravní infrastruktury, stal se manažerem projektů na Správě železnic. Po několika letech Správu železnic na nějaký čas opustil a věnoval se výstavbě pozemních leteckých budov na Řízení letového provozu ČR, jak přípravě, tak realizaci. Po této misi se vrátil zpět na Správu železnic, kde pracoval na Stavební správě západ jako technický náměstek pro oblast Praha a od roku 2023 je ředitelem přípravy a realizace vysokorychlostních tratí.

Již rok zodpovídáte za přípravu výstavby vysokorychlostních tratí. Jak se vám daří naplňovat cíle, se kterými jste se ujal funkce?

Je potřeba uvést, že těch věcí, které

bylo potřeba řešit, bylo víc. Například ihned z úvodu, v uvozovkách, postavit novou stavební správu, co do objemu lidských zdrojů, zázemí, vnitřního uspořádání a podobně. Pak samozřejmě pokračovat v přípravě vysokorychlostních tratí a s tím celou řadou činností. To je asi na delší povídání. Důležité je, že se zatím daří naplňovat to, co máme dáno od MD, abychom zvládli, byť bych byl rád, kdyby mohla být příprava rychlejší. Nicméně, proces přípravy těchto projektů má svá úskalí, to vám nemusím vysvětlovat. Často nás ovlivňuje vnější svět, například změny územně plánovacích dokumentací krajů (ZUR), což je proces, na který můžete sice tlačit, ale nemůžete ho ovlivnit. To mají na starost kraje a nás zásadně v dalších milnících ovlivňují. Troufám si říct, že bychom byli ještě dál, kdyby ZUR byly vydávány kraji efektivněji. Dále jsme provedli v součinnosti s MD pár pozměňovacích návrhů v zákoně 416/2009 Sb., alespoň něco, co může napomocť. Vždy je to pak o konkrétním nástroji, jak je využíván a úředníkem, pardon, dodržován. A tak dále.

Vysokorychlostní železnice bude zcela zásadní stavbou pro ČR, která by měla přispět k restartu českého hospodářství. V jaké fázi přípravy se nyní nacházíme?

Core síť, tedy myslím tím vymezení HSL v rámci TEN-T, dnes již projektujeme takřka celou (tedy kromě VRT Haná). Jsem rád za zájem projektčních kanceláří, bez kterých bychom to samozřejmě nezvládli. Projekt VRT je nás všech. Lidí žijících v České republice. Také chceme dokončit schválení SP Praha - Wrocław a projektovat zde dokumentaci pro povolení záměru. Nejdále jsme s přípravou na Moravě. Konkrétně Moravské brány, tím myslím spojení od Olomouce do Ostravy a VRT Jižní Morava, tedy z Brna - Modřic do Rakvic. Zde procházíme procesem EIA a s tím souvisejícími postupy. Tyto úseky by mohly být pilotními úseky v realizaci VRT v ČR. Uvidíme. Opět to není jen na SŽ, ale o možnostech financování, rozhodnutí vlády a podobně.

Za zpožděním výstavby se uvádí dva hlavní důvody: finance a legislativa. V zahraničí běžně funguje financování se zapojením soukromého sektoru pomocí PPP projektů, u nás se s nimi začíná. Zřídil by se měl i specializovaný PPP tým. Můžete být konkrétnější?

Speciální oddělení vzniklo na ministerstvu dopravy. To koordinuje všechny plánované PPP projekty v ČR, jak pro silnici, tak pro železnici. I na SŽ vzniklo oddělení PPP. Co se týče našich úseků, tak tam aktuálně pracuje

me na studii proveditelnosti PPP pro možnou realizaci úseků od Rakvic až do Ostravy - Svinova. Tedy VRT úseků na Moravě, kde jsme, jak jsem již uvedl, nejdále. Uvidíme, jaký bude výsledek, jak se na to mohou tvářit finanční domy, tedy banky, soukromí investoři a podobně. Závěr bychom mohli vědět někdy v polovině roku. Pak to půjde na vládu a ta SP posoudí.

Jako další zdroj financování byly uváděny tzv. zelené dluhopisy. Stále se s nimi počítá? Případně s nějakou formou kombinace více zdrojů?

Je to tak. Koláč financování bude skutečně velký, tedy věříme, také ve využití zelených dluhopisů. Proto, abychom je mohli získat, musí být naše projekty dobře nastaveny co do oblastí taxonomie, ESG a podobně. Je to i o projekčních firmách, aby s tím měly zkušenosti. Myslím si, že to je a bude nová oblast, ve které musíme my i projektanti získat zkušenosti. Podmínky financování „zelených“ projektů se v čase mění, do budoucna na ně bude kladen větší a větší důraz. Já osobně to vnímám tak, že čím zelenější projekt bude, tím bude lépe Evropou přijímán. Jestli to je dobře nebo ne, si každý posuďme sami. To ukážou další roky v přípravě.

Novela liniového zákona by měla usnadnit výstavbu VRT. Co si od ní slibujete?

Každý nový nástroj může pomoci až do té míry, jak jej budou jednotlivé resorty a úředníci dodržovat. To platí i o obecném zapojení jednotlivých ministerstev do projektu VRT. Nikoliv tak, že je to něco okrajového, měli by na tom odpovědně spolupracovat. Zde vidím bohužel velké manko. Ale zpět k otázce. Některé procesy to může urychlit, například výkupy pozemků a podobně. Nicméně platí, co jsem řekl v úvodu odpovědi.

Pomůže novela nastavit i právní rámec spolupráce s dotčenými obcemi, jejichž katastry bude VRT procházet, a případně i s ostatními vlastníky pozemků?

Jak to myslíte? Toto novela liniového

zákona úplně neřeší, pokud máte na mysli takzvané kompenzace obcím. My jsme o to snahu měli, ale neuspěli jsme. Právní rámec dává mimo jiné stavební zákon, ve věci určité dohody mezi státem a obcí. Dnes zpravidla v podobě plánovací smlouvy. Její funkčnost a efektivnost nyní probíráme s MD.

V některých lokalitách místní obyvatelé s výstavbou nesouhlasí. Na druhou stranu je rozvoj VRT nezpochybnitelným socioekonomickým přínosem pro daný region. Jak se vám daří jejich obavy rozptýlit? A zadruhé je vaše komunikace s veřejností dostatečná?

Skutečnost, že s námi někdo nesehlasí, je logická. Představa o tom, že bude sto procent občanů s projektem VRT souhlasit, je zcela mylná. A hlavně, efekt VRT bude až při dokončení minimálně core sítě. V určitých místech, kde diskutujeme, je to vždy o konkrétní lokalitě, možnostech, úpravách řešení, snaze nalézt kompromis. To se snažíme dělat. Obecně jsme se snažili zlepšit i komunikaci projektu vůči veřejnosti. To se dle mého názoru dost zlepšilo, i když bychom měli dále přidat. Často je to však i o kapacitách a možnostech. Dám vám příklad. V některých obcích jsme byli opakovaně. Když tam poté přijede televize, tak uvedou, že s nimi SŽ nekomunikuje. Tak je to někdy těžké. V jiné lokalitě lidi nechtěli pustit geodety do práce, přitom na to nemají právní nárok. Přístup vůči projektu se různí. Obecně však 2/3 lidí této země chce novou mobilitu v podobě vysokorychlostní železnice. Na to máme data. Tak to je.

Naváže na rozvoj sítě VRT i modernizace stávajících regionálních tratí?

Je tomu tak. Program rychlých železničních spojení v ČR je kombinace výstavby vysokorychlostní železnice, výstavby nových konvenčních tratí s rychlostí do 200 km/h a modernizace stávajících tratí. Dám příklad. V souvislosti s projektem VRT Vysočina II, bude vyprojektována i modernizace konvenční trati Velké Meziříčí - Kozlov.

Do deseti let by vedle vybudované dálniční sítě měly být dokončeny i první 4 úseky VRT. Podaří se nám tento ambiciózní plán vlády splnit?

Toto je složitá otázka. Opět vše není v rukou Správy železnic. Já budu velmi rád, když se podaří zahájit výstavbu vybraných úseků VRT v těchto dvacátých letech. To je důležité. Pak pro dokončení sítě v dalších letech tak bude mnohem větší podpora. Je nutné zahájit - kopnout. Ukázat, že je to realita.

Jedna miliarda korun, to je odhadovaná částka za výstavbu 1 km tratě. Podle Hospodářské komory je to opět násobně vyšší částka než v sousedním Polsku či ve Francii. Proč?

Dobrá otázka pro investora, ale rád bych vám ji položil spíše opačně. Násobně větší bych neřekl, ale větší je. Může to mít mnoho důvodů, přístupy trhu, cena práce, ceníky, náročnost díla, geografie země a podobně. Vždy je nutné se podívat na vybraný úsek RS a porovnat si jej. Přístup k ocenění si necháme prověřit i zahraničními subjekty, tak uvidíme. Pak je na místě bilancovat. Položím stejné zamyšlení. Proč je výstavba VRT v Británii dvojnásobně dražší než ve Španělsku?

Na závěr nám dovolte osobní otázku. Nedávno byl vyhlášen vítěz architektonické soutěže na podobu odbavovací haly Hlavního nádraží Praha, která se v budoucnu stane opravdovou křižovatkou pro VRT. Byl to i váš favorit?

Víte, než jsem se začal zabývat přípravou VRT v ČR, měl jsem zadání a vůbec vznik myšlenky jednoho velkého tendru na podobu Hlavního nádraží pro hlavní město na stole. Čili souzním s vývojem projektu. Upřímně, čekal jsem od soutěžního dialogu a návrhů víc, avšak jsem příznivcem moderních a nových věcí, čili vítěznému návrhu fandím. Důležité však bude, aby byl návrh dopracován tak, aby byl uživatelsky funkční.

Děkujeme za rozhovor ■

Ptali se: Vladimír Seidl, Dana Sklenaříková

MODERNIZACE TRATI PRAHA BUBNY - PRAHA VÝSTAVIŠTĚ

REPORTÁŽ
Z REALIZACE

Kamil Bednařík



ŽST Praha - Bubny, pohled na vestibul JIH

1. 2. 2023 byly zahájeny práce na modernizaci železniční trati v úseku Bubny - Výstaviště, která je jednou z osmi dílčích staveb železničního spojení Praha - Letiště - Kladno.

V první polovině roku 2023 byly realizovány přípravné práce, přeložky inženýrských sítí a odtěžení stávajícího drážního tělesa. Významným milníkem bylo zprovoznění provizorní koleje propojující Negrelliho viadukt a Odbočku Stromovka (směr Kralupy n. Vlt.), díky které byl uvolněn prostor pro realizaci nové železniční stanice.

Železniční stanice Praha - Bubny je stavebně rozdělena na 5 dilatačních úseků, přičemž 1., 3. a 5. jsou vestibuly JIH, STŘED a SEVER. V úrovni pod nástupištěm jsou hotové kompletní železobetonové konstrukce a v tuto chvíli probíhá realizace nosné konstrukce zastřešení. Za zmínku stojí použití probarveného bílého betonu, což je



Estakády km 0,450 a km 412,120, vlevo provizorní kolej, vpravo stávající výpravní budova

viditelné na již realizovaných sloupech zastřešení.

V traťovém úseku je realizována trojice estakád. Jako Malé estakády jsou označovány dvojice estakád u žst. Praha - Bubny v km 0,450m a km 412,120, každá o délce 187 m. Dále je realizována tzv. Velká estakáda v km 0,900 o délce 574 m. Spodní stavba estakád je hotová v celém rozsahu. Na Velké estakádě byla dokončena nosná konstrukce mostu o třech polích přes ulici Dukelských hrdinů (NK9) a mostu o čtyřech polích východně od ulice Bubenské (NK2). Nosná konstrukce Malých estakád byla v březnu zcela dokončena.

Na zastávce Praha - Výstaviště jsou hotové železobetonové konstrukce včetně většiny přilehlých opěrných a zárubních zdí. Byla zahájena výroba ocelové konstrukce zastřešení, lávky a obkladovacích betonových panelů. Předpokládaný termín dokončení hrubé stavby celé zastávky je konec tohoto roku.

V první polovině tohoto roku probíhá definitivní úprava ulice Bubenské, v druhé polovině se pak bude realizovat definitivní úprava ulice Dukelských hrdinů a to společně s koordinovanou stavbou Rekonstrukce tramvajové trati Dukelských hrdinů a U Výstaviště. Realizovanými souvisejícími stavbami jsou dále Prostup pro pěší (který propojuje ulici Argentinskou a Bubenskou, resp. Dělnickou a Veletržní a bude zprovozněn v září 2024), Podjezd Bubny (který bude zprovozněn společně s modernizací železnice) a dále jsou připravovány předstihové objekty pro Vltavskou filharmonii.

Předpokládaný termín dokončení a zprovoznění celé stavby je červenec roku 2025. ■



Výstavba estakády směr Výstaviště



Výstavba estakády, pole nosné konstrukce po odbednění



ŽST Praha - Bubny, výstavba nosné konstrukce

MODERNIZACE TRATI KLADNO - Kladno OSTROVEC

REPORTÁŽ
Z REALIZACE

Milan Bárta

V listopadu 2022 byly zahájeny práce na modernizaci železniční trati v úseku Kladno - Kladno Ostrovec, která je jednou z osmi dílčích staveb železničního spojení Praha - Letiště - Kladno.

V polovině listopadu 2023 byla ukončena jedna z etap stavby, kdy byla částečně zprovozněna železniční stanice Kladno v nové podobě. Byly uvedeny do provozu koleje č. 3 a 5 včetně nástupiště č. III se zastřešením, dále pak koleje č. 7, 9, 11 a 13 a vlečkové koleje firmy KDS. Zprovozněno bylo též kolejové propojení směr Praha a Kamenné Žehrovice, včetně dokončení první etapy výstavby podchodu ve stanici a podjezdu v ulici Wolkerova. Dále byla zprovozněna nová technologická budova s dopravní kancelář. V aktuálním stavebním postupu je zajištěn přístup na nástupiště od výpravní budovy úroňovým přechodem přes kolej č. 3.

Náplň této etapy byla naplánována tak, aby bylo zejména možné využít dokončených částí pro cestující a provoz. Předpokládáme, že cestující oceňují zejména nové ostrovní nástupiště č. III v žst. Kladno, stejně jako obnovu provozu na trati směr Kamenné Žehrovice.

Po zimní přestávce probíhají práce na železničním svršku a spodku kolejí č. 1, 50 a 2 a kolejí vlečky DKV Kladno. Aktuálně byly započaty práce na čtvrtém a pátém dilatačním dílu železničního podchodu a II. etapě podjezdu Wolkerova.

V traťovém úseku probíhají práce na umělých stavbách (betonáž zárubních zdí, mostů a propustků), před dokončením je mostní objekt - podjezd v km 1,576, kde v polovině února 2024 začaly dokončovací práce na přeložce komunikace Petra Bezruče s převedením dopravy na toto nové propojení. Dále se dokončuje podchod pod tratí v km 2,004 (Sletiště). Navazující stavby, jež



Výstavba zastávky Kladno město v nové podobě



Výstavba zastávky Kladno město v nové podobě

zajistí uvedení podchodu do provozu, budou následovat až po získání požadovaného povolení.

Čilý pracovní ruch probíhá i v zastávce Kladno město. Přístup na nástupiště bude z mostu Československé armády, který je třeba rozšířit. Již jsou dokončeny pilíře a betonují se opěry pro schodiště, které budou sloužit též jako prostory pro umístění nezbytné technologie.

Ve stanici Kladno Ostrovec je zprovozněna přeložka horkovodu a probíhá výstavba podchodu, který je ve větší

části dokončen včetně usazování nových nástupištních zídek.

Zhotovitel letos využil příznivých klimatických podmínek a brzy zahájil práce na železničním spodku „nové“ dvoukolejné trati. Dle nastaveného harmonogramu prací by měla dlouhodobá nepřetržitá výluka traťového úseku skončit na přelomu července a srpna, kdy by měla být téměř kompletně zprovozněna i železniční stanice Kladno.

Po uvedení do provozu budou dále probíhat dokončovací práce převážně na površích ve stanicích a zastávkách,



Výstavba žst. Kladno



Nové ostrovní nástupiště č. III v žst. Kladno, zprovozněné v 11/2023



Žst. Kladno - nové ostrovní nástupiště č. III a část kolejiště po modernizaci

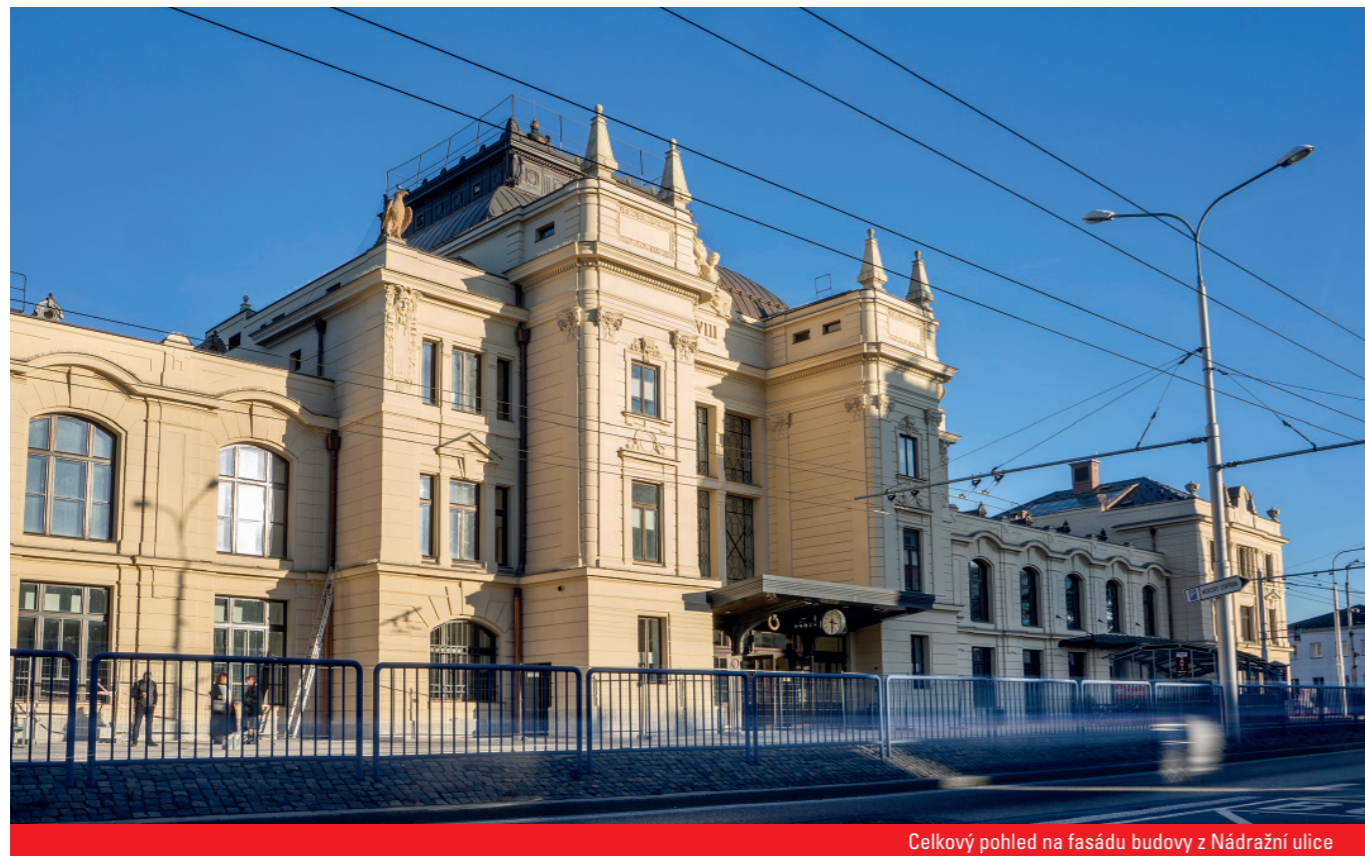
dostavba parkoviště P+R u žst. Kladno, včetně prací v přednádraží stanice, přeložky ulice Wolkerova a dostavba podchodu u stadionu Sletiště. Tyto práce budou probíhat i v roce 2025. Zároveň probíhá příprava projektové dokumentace zcela nové odbavovací budovy ve stanici Kladno, která nahradí současnou historickou výpravní budovu.

Jak plyne z této reportáže, realizace stavby Kladno - Kladno Ostrovec je naplánována tak, aby byla pro cestující otevírána postupně. Předpokládaný termín dokončení a zprovoznění zcela dokončené stavby je v roce 2025. ■

OTEVŘENÍ REKONSTRUOVANÉ VÝPRAVNÍ BUDOVY V ŽST. ČESKÉ BUDĚJOVICE

Hana Vermachová, David Krása

Po téměř 120 letech provozu došlo na kompletní revitalizaci výpravní budovy budějovického nádraží. Cílem projektu, který si Správa železnic jako investor vytkla na počátku, byla kompletní stavební obnova provozně vytížené budovy a její přizpůsobení požadavkům moderní železnice 21. století. Objekt byl vystavěn v novorenesančním stylu s prvky secese a od roku 1958 je nemovitou kulturní památkou. Rekonstrukce byla zahájena v červnu 2020 a 5. února letošního roku byly naplněny všechny podstatné cíle projektu - rozhodující prostory výpravní budovy byly otevřeny a uvedeny do provozu v nové podobě.



Celkový pohled na fasádu budovy z Nádražní ulice

Z HISTORIE VÝPRAVNÍ BUDOVY

Budova nádraží je typický objekt c. a k. Rakouských drah v novorenesančním stylu s prvky secese a zejména se secesním vybavením a výzdobou vnitřních prostorů. Vlastní budova je tvořena třemi rizality, spojenými křídly, do kterých byla při předchozí rekonstrukci na konci 90. let minulého století z důvodu lepšího využití vestavěna nová patra.

Urbanistická poloha budovy byla

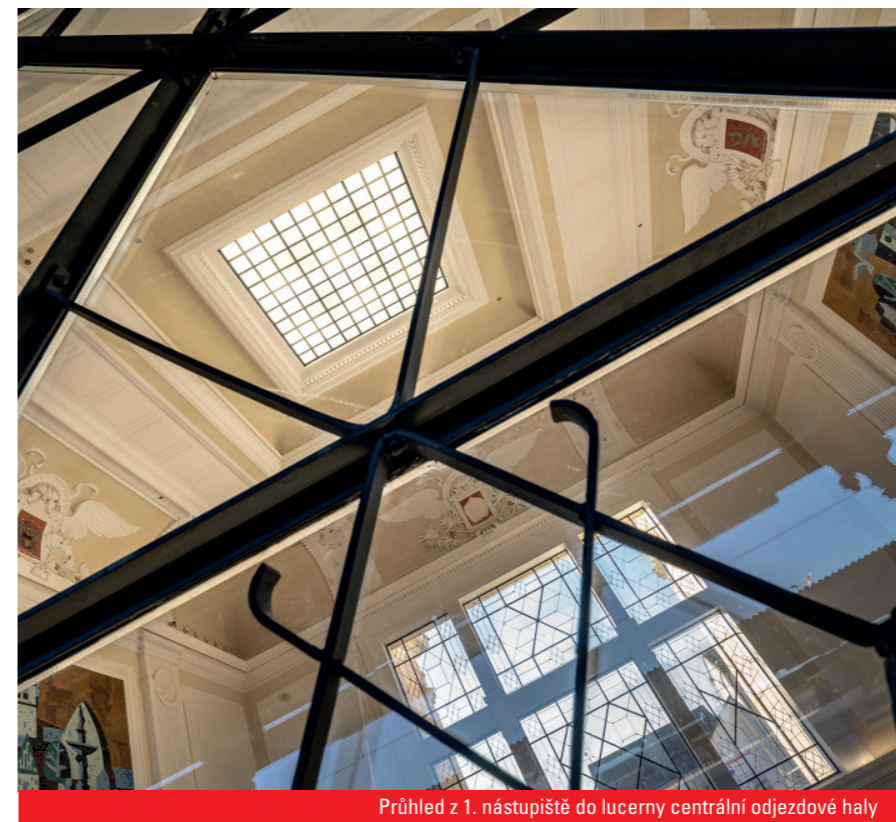
předmětem sporů již v době přípravy výstavby na přelomu 19. a 20. století. Logické umístění v ose Lannovy třídy - jako její zakončení a spojení náměstí v centru se železnicí - nebylo čistě z finančních důvodů akceptováno. Znamenalo by to prodloužení kolejiště nad Rudolfovsou třídu a vybudování přemostění v celé šířce kolejiště.

ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA NÁVRHU

Cílem projektu byla celková re-

talizace objektu, s optimalizací provozních prostor k zajištění přepravy a s návrhem komerčního využití ostatních ploch. Cílem modernizace provozních prostor bylo zvýšení komfortu cestujících veřejnosti a vytvoření administrativně provozního zázemí pro organizační jednotky Správy železnic.

Ke zvýšení bezpečnosti cestujících přispěje nový vstup ze severu a vedení hlavní trasy pohybu cestujících do



Průhled z 1. nástupiště do lucerny centrální odjezdové haly

bezpečného rozptylového prostoru na severu před přechodem u Lannovy třídy. Dojde k rozdělení vycházejících cestujících již uvnitř budovy a tím k odlehčení počtu cestujících směřujících na chodník před budovou podél frekventované Nádražní ulice.

Rekonstrukcí došlo k navrácení významu budovy vzhledem k její urbanistické - historické důležitosti v rámci krajského města, pro které je železniční nádraží svého druhu vstupní bránou a vizitkou.

Z hlediska hodnot původní budovy bylo od samého počátku podstatné stanovení koncepce návrhu rekonstrukce ve věci památkové ochrany. Budova od svého vzniku neprošla žádnými zásadními výrazovými úpravami. Proto byl za cíl stanoven návrat k původnímu výrazu z roku 1908 podle výkresu západní fasády (Viedeň 1904). Všechny novodobé změny byly naopak přiznány se současným výrazem.

Z hlediska provozně dispozičního řešení je nejvýraznější změnou úprava, která má za cíl nápravu historického kompromisního umístění budovy. Z odjezdové haly vede podélně nová pasáž ústící do volného prostoru na severu. Hlavní tok cestujících je tak směřován nově vytvořenou pasáží na

sever přímo k přechodu na Lannovu třídu.

Mezi nádražím a přechodem přes Nádražní ulici do Lannovy třídy je vytvořen přirozený rozptylový prostor. Nový vstup přispívá ke zvýšení bezpečnosti zejména pro nárazový tok cestujících od vlaků. Vzniká tak i příjemné místo pro setkávání v otevřeném prostoru, které doposud nebylo myslitelné.

Samotné haly byly očištěny od předchozích vestavek a uvolněny. Navržené komerční využití plyne z charakteru dopravní stavby.



Odjezdová hala

ZÁKLADNÍ DATA PŘÍPRAVY A REALIZACE PROJEKTU

PŘÍPRAVA

- 11 / 2017 - studie
 - 12 / 2018 - DSP (dokumentace pro stavební povolení)
 - 09 / 2019 - záměr projektu schválen Centrální komisí Ministerstva dopravy
 - 10 / 2019 - PDPS (dokumentace pro provedení stavby)
 - 11 / 2019 - získání pravomocného stavebního povolení
 - 03 / 2020 - výběr Zhotovitele stavby
- V průběhu realizace stavby byla zpracována řada doplnění a změn projektu. Jednalo se např. o vymístění páteční trasy parovodu z objektu, o řešení přednádražního prostoru na severu s vazbou na nový vstup, o návrh cyklověže, o návrh prostor pro nájemce (např. služebny PČR), nebo o změnu prostor dopravní kanceláře podle požadavků na koordinaci s projektem ETCS + DOZ Votice - České Budějovice

REALIZACE

- 06 / 2020 - zahájení realizace
- 03 / 2023 - příjezdová hala - uvedení do provozu
- 03 / 2023 - prostory dopravní kanceláře (projekt ETCS) - uvedení do provozu
- 02 / 2024 - odjezdová hala, nové pasáže k Lannově třídě a nájemní jednotky - uvedení do provozu
- 04 / 2024 - předpoklad úplného dokončení



Slavnostní otevření výpravní budovy 5. února 2024

POSTŘEHY Z REALIZACE

Práce na rekonstrukci výpravní budovy byly v Českých Budějovicích pečlivě sledovány nejen přímo zúčastněnými, ale také širokou veřejností.

Zlomovým okamžikem pro veřejnost byla změna barevnosti fasády. Původní žlutá barva s bílou štukovou výzdobou (šambrány, pilastry, římsy, atiky) byla nahrazena jednotnou monochromní světlou sienou v duchu původního řešení. Sjednocená barevnost dává vyniknout jemnosti a detailu štukové výzdoby.

Odstín fasády byl navržen a odsouhlasen jako „monochromní světlá Siena“. Samotnou záměnu dvoubarevného řešení za jednobarevné si někteří ze zúčastněných plně uvědomili až v okamžiku, kdy uviděli reálné vzorky na fasádě. Ze 12 různých vzorků „světlé sieny“ vybírali všichni, od architekta přes zástupce Národního památkového ústavu, investora až po budoucího provozovatele nádraží. Vyhodnocení provedl technický dozor investora sportovně, bodováním, kdy každý z hodnotitelů zvolil 3 vzorky s určením pořadí.

Na podlahy ve veřejných prostorách, tj. v příjezdové a odjezdové hale a v nové pasáži byla navržena náhrada původního lina za nové lité a výrazně odolnější teraco. Snahou ale bylo skloubit nové teraco s výrazem počátku 20. století z doby vzniku budovy. Opět byla posouzena řada vzorků a lze konstatovat, že záměr historického výrazu podlahy se zdařil.

Při realizaci byli zúčastněni konfron-

tování s řadou stavebně technických a technologických překvapení, což sebou přináší každá rekonstrukce historické budovy. Celoplošné rozkrývání konstrukcí je vlastně dokončením průzkumů, které byly bodově provedeny pro účel zpracování projektové dokumentace.

Důsledná péče byla věnována obnově původních interiérů obou hal. Díky velmi dobré součinnosti s památkáři od samého počátku přípravy projektu bylo možné provést „operativní průzkum a dokumentaci barevnosti“ až po postavení lešení a pohodlné zpřístupnění prostoru centrální haly po celé výšce včetně kopule. Byl potvrzen - pro dobu vzniku obvyklý - tmavě okrově žlutý náter a červenou barvou byly zvýrazněny jednotlivé prvky.

Návrat k doložené redukované barevnosti, odpovídající historické skutečnosti, by ale popíral již silně zažitou vícebarevnou výmalbu uzpůsobenou v sedmdesátých letech minulého století, jejíž součástí jsou díla „Jihočeský kraj“ a „České Budějovice se svými pamětihodnostmi“. Výsledná základní barva je světle béžová, veškerá štuková výzdoba je bílá a na vrcholu centrální haly ještě tmavší hnědobéžová.

Jako projektanty a autory návrhu nás v průběhu realizace potěšila řada reakcí, nejen od odborníků z památkové péče, ale také od široké veřejnosti, které byly z naprosté většiny jednoznačně pozitivní.

Současně s rekonstrukcí výpravní budovy proběhla ve stejném čase i

prostoru také realizace úprav prostor dopravní kanceláře podle samostatného projektu „ETCS + DOZ Votice - České Budějovice“. Projekt zahrnoval zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ) a souvisejících sdělovacích a silnoproudých zařízení a traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS úrovně 2. Jedná se o stavbu evropského zabezpečovacího systému, implementovaného i na železniční síti v ČR.

DALŠÍ ZÁMĚRY V OKOLÍ VÝPRAVNÍ BUDOVY

Vize a plány města České Budějovice i Správy železnic směřují k dalším proměnám. Město zvažuje zrušení podchodu pod Nádražní ulicí na jihu a zvětšení prostoru chodníku. Rovněž zvažuje kulturní využití prostoru ze severu v prostoru bývalé pošty. Správa železnic připravuje podchod pod celým kolejíštěm, pomyslné pokračování Lannovy třídy k Dobrovodské ulici a dále do Suchého Vrbeného.

OSOBY A OBSAZENÍ

Investor: Správa železnic, s.o., Stavební správa západ, HIS Ing. Dalibor Návara

Projektant: METROPROJEKT Praha a.s., ve sdružení s A8000 s.r.o. a SAGASTA s.r.o., HIP Ing.arch. Hana Vermachová

Zhotovitel stavby: Sdružení Metrostav a.s. divize 6, EDIKT a.s., AVERS s.r.o., ředitel výstavby Jan Prošek ■

OPTIMALIZACE TRATI ČELÁKOVICE - MSTĚTICE

David Benda



Opěrná zeď v areálu posklizňové linky

Trať z Prahy do Lysé nad Labem prochází postupnou optimalizací, která zahrnuje řadu stavebních úprav vlastní trati i umělých staveb, úpravy křížení trati s komunikacemi včetně pěších (úpravy přejezdů, nové nadjezdy) a modernizaci technologického vybavení. Možná nejdůležitějším prvkem této optimalizace jsou úpravy stanic a zastávek do podoby, která je výrazně vstřícnější k cestujícím. Úsek Čelákovice - Mstětice zbývá k dokončení trati do Lysé jako poslední.

Stavba Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně) byla zahájena 6. 6. 2022 předáním staveniště investorem Správou železnic, s.o. zhotoviteli stavby, kterým je sdružení Mstětice, zahrnující firmy Eurovia CS a.s., Subterra a.s., GJW Praha spol. s r.o. a Elektrizace železnic Praha a.s. Ředitelem stavby je Ing. Luděk Heřman. Hlavním inženýrem investora stavby je Ing. Jiří Mareš. Projektční příprava, od stupně Záměr projektu, probíhala mezi lety 2015 - 2021.

Projektantem všech stupňů projektové dokumentace byl METROPROJEKT Praha a. s. přičemž pozici hlavního inženýra projektu v roce 2016 převzal

David Benda od Ing. Jaroslava Janečka.

Stavba řeší rekonstrukci a dvě přeložky stávající železniční trati mezi stanicemi Čelákovice a Mstětice od stávajícího km 8,770 do km 15,113. Součástí stavby je, mimo jiné, také rekonstrukce žst. Mstětice s nástupištěm se zvýšenou nástupní hranou na 550 mm nad TK, délky 220 m, včetně vybudování bezbariérového podchodu odstranění rušení protisměrných jízd z důvodu úrovnových přístupů v žst. Mstětice, zvýšení traťové rychlosti díky realizaci dvojice přeložek a tím zkrácení cestovních dob, odstranění přejezdu silnice II/101 ve Mstětích, tím zvýšení bezpečnosti provozu a zkrácení cestovních dob uživatelů pozemních komunikací, náhradou bude silniční nadjezd přes trať v km 13,386, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, splnění parametrů daných technickou legislativou (interoperabilita, třída zatížení, prostorová průchodnost, elektromagnetická kompatibilita, přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace, ap.), a umožnění následného nasazení ETCS.

Pro možnost přesunu částí tratě do nové polohy bylo nutné v rámci přípra-

vy a realizace provést náročnou přeložku produktovodu, ropovodu a vysokotlakého plynovodu.

Jedna z přeložek trati také přetnula areál posklizňové linky, což si vyžádalo nejen opěrnou zeď pro železniční těleso, ale také „přesun“ požární nádrže, elektrorozvodny s trafostanicí a objektu vodárny. Upraveny musely být vnitroareálové rozvody a zpevněné komunikace.

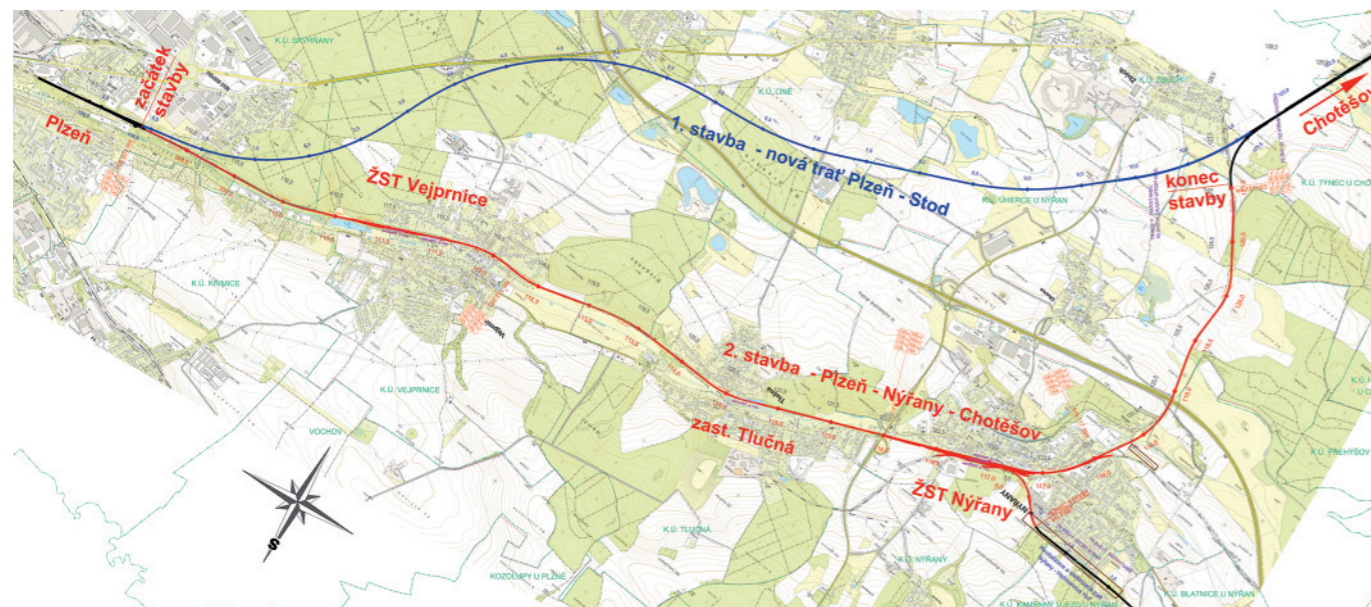
Nyní je připravena mstětická přeložka na pokládku železničního svršku a instalaci trolejí, je dokončena opěrná zeď v areálu posklizňové linky, většina železničních mostů a propustků. Dokončuje se silniční nadjezd silnice II/101, který má být otevřen na začátku května. Aktuálně probíhají práce na pražském zhlaví ŽST Mstětice a přípravy pro výkop stavební jámy podchodu v ŽST Mstětice. Nasypává se těleso čelákovické přeložky, v dubnu budou přeloženy 3 linky VVN, které kříží trať a je třeba jejich zvýšení. Po dokončení náspů bude zahájena pokládka kolejového roštu, osazení trakčního vedení a zprovozněno zabezpečovací a sdělovací zařízení.

Z iniciativy města Čelákovice a Středočeského kraje probíhá změna stavby před dokončením, která zahrnuje koordinaci se stavbou obchvatu města Čelákovice, přičemž úpravy silniční sítě jsou poměrně významné a ve finálním stavu umožní uzavření stávajícího přejezdu P2725 pro automobilovou dopravu. Velmi intenzivně se také, v rámci změn stavby před dokončením, řeší koordinace spočívající v úpravě křižovatek a rekonstruovaných komunikací u ŽST Mstětice, kde Středočeský kraj připravuje stavbu parkovacího domu a nové kapacitní obratiště autobusů MHD.

Stavba se nyní po zimní přestávce znovu rozjíždí na plné obrátky a její dokončení se, podle aktuálního harmonogramu, očekává na konci roku 2026. ■

MODERNIZACE TRATI PLZEŇ - NÝŘANY - CHOTĚŠOV

Václav Křivánek



Situace projektu

Trať Plzeň - Domažlice - státní hranice SRN prochází přípravou na kompletní modernizaci, která má zajistit důležité přeshraniční spojení Plzeňského kraje i celé České republiky s Bavorskem, zároveň je i součástí významné transevropské dopravní sítě TEN-T. Základními technickými požadavky na modernizaci této trati je zvýšení rychlosti, zvýšení kapacity a elektrizace trati.

Projekt je rozdělen na 4 samostatně připravované úseky, zde vás chceme seznámit s přípravou 2. stavby - úseku Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo).

Jak je patrné na situaci, z Plzně do Stodu je naplánováno vedení dvou paralelních tratí. Jako 1. stavba je řešena úplná přeložka ve zcela nové stopě a tento „náš“ projekt 2. stavby řeší současné zachování stávající stopy tratě přes Vejprnice a Nýřany, protože je klíčová pro dopravní propojení hustě osídlených lokalit s krajským městem. Dále je tento traťový úsek důležitý i pro nákladní dopravu, která zajišťuje zejména obsluhu kontajnerového terminálu nedaleko Nýřan.

Mezi hlavní nedostatky trati patří absence trakčního vedení. Několik železničních mostů pak vytváří šířkové omezení pro silniční dopravu. Nástupiště jsou v nevyhovujícím stavu a přístup na ně je nyní možný pouze úrovnově, tedy přecházením kolejí. Rekonstrukce vyžaduje i mnoho železničních přejezdů, jejichž stávající dispozice neumožňuje bezpečné přecházení chodců. Řešením stávajícího stavu je celková modernizace trati. Délka modernizovaného úseku je více než 12 km (12 452 m). Součástí stavby je rekonstrukce železničních stanic Vejprnice a Nýřany a přemístění zastávky Tlučná.

Začátek stavby se nachází v blízkosti křížení s ulicí Regensburskou v katastru Plzeň - Skvrňany. Most nad ulicí Prostřední v obci Vejprnice získá novou nosnou konstrukci, která již nebude vytvářet dopravní omezení na pozemní komunikaci. Celý úsek trati bude kompletně elektrizován. Elektrická hnací vozidla, na rozdíl od dieselových, jsou méně hlučná a lokálně neprodukuje emise.

Železniční stanice Vejprnice čeká zá-

sadní stavební úprava. Ve stanici jsou navržena dvě nová vnější nástupiště. Součástí upravené příjezdové komunikace bude parkoviště P+R. Stávající podchod pod kolejištěm získá novou nosnou konstrukci o světlé šířce 3 m a bude doplněn o schodiště umožňující přístup k nástupištím. Železniční přejezd v Tyršově ulici projde rekonstrukcí a po obou stranách budou nové chodníky šířky 2 m. Most v ulici Podmostní bude kompletně přestavěn. Nová dispozice mostu umožní rozšíření překračované komunikace na dva pruhy a dojde i ke zvýšení podjezdové výšky.

V obci Tlučná dojde k rekonstrukci dvojice železničních přejezdů. Úpravou projdou i přilehlé části komunikací, které budou doplněny o chodníky. Zastávka Tlučná se přesune na opačnou stranu od zmíněné dvojice přejezdů. Součástí zastávky bude přístřešek a odpovídající mobiliář. Úrovnový přechod kolejí pod estakádou na silnici II/180 bude nahrazen bezpečným podchodem. Za podchodem dojde k rozvětvení kolejiště. Jedná se o novou



Žst. Nýřany

dispozici plzeňského zhlaví železniční stanice Nýřany. Železniční přejezd v Havířské ulici bude zrušen a v místě vznikne nový podchod. Součástí stavby je i pěší komunikace, která propojí ulice Sulkovskou a Havířskou a dále pokračuje podél kolejiště až do železniční stanice Nýřany.

Stanice získá zcela nové vnější a ostrovní nástupiště. Jejich propojení zajistí podchod, přístupný nejen schodišti, ale i bezbariérově pomocí výtahů. Poblíže západního zhlaví vznikne nová nákladová plocha, na které bude vybudována čerpací stanice Českých drah jako náhrada za zrušenou stávající. Železniční přejezd v ulici Revoluční projde rekonstrukcí a bude po obou stranách vybaven chodníky.

V celém prezentovaném úseku nejsou navrženy protihlukové stěny, protože dle akustické studie dojde po modernizaci trati ke snížení produkovaného hluku proti současnému stavu a zároveň nebudou překročeny hlukové limity. Dále dojde ke stavební úpravě mostu nad ulicí Šulovou i mostu přes Vejprnický potok. Rekonstrukcí projde také železniční přejezd na místní komunikaci do lokality Humboldtka. Na zbývajícím úseku trati budou přestavěny další dva mosty a dojde ke zpevnění stávajících svahů. Před obcí Zbůch prezentovaný úsek končí. Další úpravy na trati ve směru Domažlice jsou součástí navazující 1. stavby Plzeň - Domažlice,

kteřá je vedena v nové stopě.

Modernizace tohoto úseku umožní pohodlné příměstské cestování vlakem a lepší dopravní obslužnost kontajnerového terminálu u Nýřan. Traťová rychlost se zvýší ze současných 90 - 100 km/h na 135 - 140 km/h. To se v cílovém stavu odrazí ve zkrácení jízdních dob (např. expresní vlak pojedí řešeným úsekem 9 minut místo dnešních 12). Upravené přejezdy a nové podchody zajistí chodcům a cyklistům bezpečnější křížení s tratí. Rekonstrukce obou stanic a jedné zastávky umožní bezbariérový a bezpečný přístup k vlakům. Realizace prezentovaného projektu zvýší zájem o železniční dopravu

a lepší dopravní dostupnost krajského města Plzně.

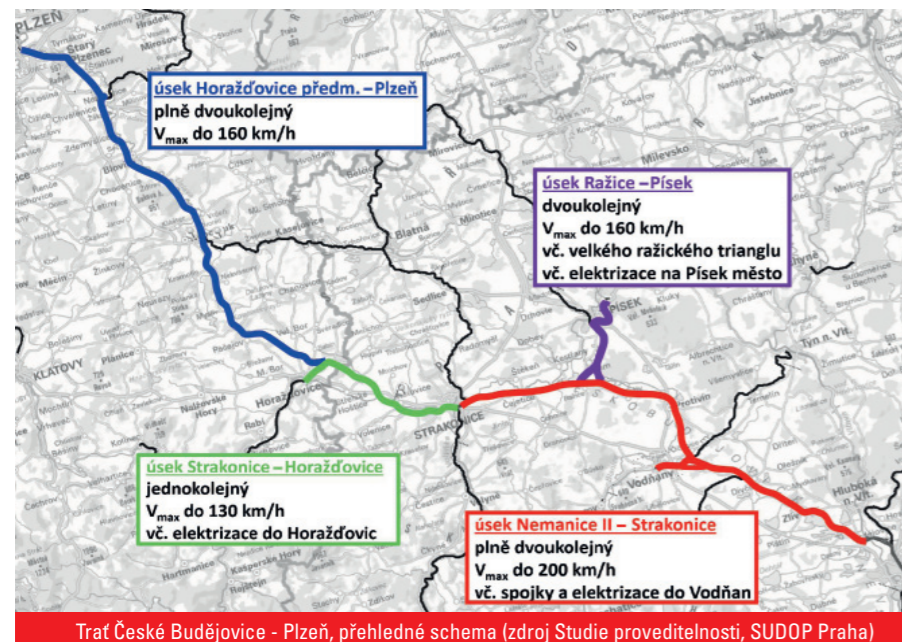
V současné době již dokončujeme dokumentaci PDPS, která bude podkladem k výběru zhotovitele stavby. Před zahájením stavby, které se předpokládá příští rok, je však nutno zajistit stavební povolení, o které již bylo požádáno. Nicméně po zjištění procesních chyb úřadu není aktuálně pravomocné ani územní rozhodnutí a stavební řízení tak nemůže pokračovat. Východiskem se jeví možný postup podle nové legislativy, kdy povolení ke stavbě vydává nový Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ) ve zrychleném postupu. ■



Žst. Vejprnice

MODERNIZACE TRATI HORAŽĎOVICE - PLZEŇ

Jan Nosek



Nejvýznamnější železniční spojnici Plzeňského a Jihočeského kraje tvoří celostátní trať č. 190 Plzeň - České Budějovice. Stavba, realizovaná společností Dráha císaře Františka Josefa, byla uvedena do provozu již 1. 9. 1868. Šlo o první z celkem tří staveb, které v konečném stavu na území Čech propojily České Velenice a Cheb a na území monarchie vytvořily jednu ze základních komunikačních os s vazbou na Vídeň. Trať podpořila rozvoj jihozápadní části Čech a svůj význam v osobní i nákladní dopravě si udržela do dnešních dnů. Kromě přímého propojení krajských měst zajišťuje i dopravní obslužnost v přilehlých částech obou regionů. Právě díky propojení regionů a vazbě na hlavní dopravní koridory byla trať zařazena i do celoevropské dopravní sítě TEN-T.

Od uvedení do provozu zůstalo vedení trasy v téměř nezměněné podobě. Trať byla postupně vybavena novými technologiemi zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Významným stavebním zásahem byla v rozmezí let 1962 - 1968 elektrifikace celé trati střídavou trakční soustavou 25 kV.

Po roce 2000 začala tehdejší Správa železniční dopravní cesty řešit rozho-

vání o dalším rozvoji nebo konzervaci tratě. Proto byla v roce 2007 zpracována územně - technická studie, která řešila možnosti zlepšení parametrů tratě a zvýšení bezpečnosti provozu. Ze studie vyplynuly základní návrhy úprav trasy pro zvýšení traťové rychlosti a odstranění jejích lokálních propadů. SŽDC s tímto materiálem pracovala dále a připravila dva samostatné projekty, které byly realizovány v průběhu let 2015 - 2020 tj. „Rekonstrukce žst. Horažďovice předměstí“ a „Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 - 304,009“. Současně s realizací těchto staveb byla v roce 2016 zpracována i studie proveditelnosti celé trati České Budějovice - Plzeň a následně její aktualizace, která byla v dubnu 2023 schválena centrální komisí Ministerstva dopravy. Ze studie vyplynulo, že modernizace trati bude řešena ve třech základních úsecích Nemanice II - Strakonice, Strakonice - Horažďovice předm., Horažďovice předm. - Plzeň Koterov z nichž kromě úseku Strakonice - Horažďovice budou zbývající úseky dvoukolejné a maximální rychlost se bude pohybovat v rozmezí od 130 km/h do 200 km/h.

Nyní již k našemu projektu, celým názvem „Modernizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Plzeň Koterov (mimo)“:

Pro investora - Správa železnic, Stavební správa Praha, pracoviště Plzeň - řešíme zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí úprav tratě č.190 na území Plzeňského kraje, tj. od jeho hranice po vjezd do Plzně. Délka úseku bez dvou již realizovaných staveb je 50 km. Úsek je typově rozdělen na dvě části, kdy jižní část mezi stanicemi Horažďovice předm. a Nepomuk, je již dnes dvoukolejná a severní mezi stanicemi Nepomuk a Plzeň Koterov je jednokolejná. V úseku se nachází železniční stanice Nepomuk, Blovice, Nezvěstice, Ždírec u Plzně a Starý Plzenec a dále zastávky Velký Bor, Jetonovice, Kovčín, Nekvasovy, Mileč, Srby, Zdemyslice a Štáhlavy. Pro zlepšení dostupnosti zastávky pro cestující je navrženo zrušení zast. Velký Bor a přemístění o cca 1,9 km severněji k obci Horažďovická Lhota, podle které je také nově pojmenována, a přemístění zastávky Srby o cca 500 m blíže k centru obce. Ve stanicích Nepomuk, Blovice a Nezvěstice byla stavba koordinována s krajským záměrem na vybudování přestupních terminálů veřejné autobusové dopravy doplněných o parkoviště P+R.

Základním požadavkem pro návrh směrového vedení bylo zvýšení traťové rychlosti a zkrácení cestovních dob. Pro dosažení vyšších rychlostí v ucelených úsecích byly navrženy tři kratší přeložky tratě. Konkrétně u zastávky Velký Bor je trasa vedena nově ve vzdálenosti cca 100 m od stávající tratě na násypu výšky až 16m, na vjezd do žst. Blovice je trasa odsazena o cca 15m do prostoru stávající komunikace II/117, která je také přeložena, a v oblasti před zastávkou Zdemyslice je trať vedena ve vzdálenosti cca 25 m od stávající trati na násypu výšky až 15m. Díky těmto úpravám je v celém úseku zvýšena rychlost

na hodnoty v rozmezí od 100 do 160 km/h a jízdní doba v relaci Horažďovice předm. - Plzeň hl.n. bude zkrácena ze 44 na 34 minut. Součástí stavby je plně zdvoukolejnění v celém řešeném úseku, kompletní výměna železničního svršku a zřízení nových konstrukcí železničního spodku včetně nového odvodnění. Technologické systémy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení budou také zcela nové. Na trati bude nasazen systém zabezpečení ETCS ve výhradním provozu. Celá trať bude dálkově ovládána z Centrálního dispečerského pracoviště v Praze. Nově bude řešeno trakční vedení v napájecí soustavě 25 kV AC, které nahradí stávající systém místy stále ze 60. let minulého století včetně modernizace trakční napájecí stanice v Nezvěsticích.

Z hlediska cestujících bude přístup k vlakům a pobyt v zastávkách a stanicích výrazně komfortnější a bezpečnější. Všechny zastávky a stanice budou vybaveny novými mimoúrovňovými nástupišti, přístup k nim bude zajištěn bezbariérovým podchodem. Ve všech stanicích je podchod navržen pod celým kolejištěm, takže neslouží pouze pro přístup na nástupiště, ale vytváří také novou pěší trasu a snižuje bariérový efekt železnice v daném místě. Zachování prostupnosti území bylo řešeno při návrhu úprav stávajících přejezdů. Na trase délky 50 km se nachází 29 přejezdů z nichž 14 je navrženo ke zrušení. Po projednání s dotčenými orgány a se zástupci obcí bylo 11 ze zrušených přejezdů nahrazeno podchodem, podjezdem, nebo objízdou komunikací a 3 přejezdy byly zrušeny bez náhrady. V případě úpravy přejezdu v Blovicích a Štáhlavech bylo třeba přistoupit i k demolici soukromých objektů pro zajištění normového řešení komunikace v okolí přejezdu. V rámci stavby budou staveb-



Žst. Nepomuk po modernizaci - vizualizace

Několik vybraných údajů o projektu:

délka trasy	50 km
počet stanic	4
počet zastávek	9
počet nástupišť	25
počet přejezdů	30
úpravy komunikací - počet	48
počet mostů	57
počet propustků	84

ně upraveny všechny stávající mostní objekty a propustky. Objekty mostů budou buď přestavěny kompletně, nebo budou sanovány opěry a doplněna nová nosná konstrukce, vybrané objekty pak budou rozšířeny.

Součástí modernizace je i adaptace stávajících výpravních budov v ŽST Nepomuk, Blovice, Nezvěstice a Starý Plzenec pro zajištění zázemí pro cestující a umístění technologických zařízení do budov. Zastávky jsou standardně navrženy s novými ocelovými přístřešky.

Při průchodu zastavěným územím byla řešena ochrana okolní zástavby proti hluku z dopravy. Po vyhodnocení akustického modelu byly vyhodnoceny čtyři lokality, které je nezbytné chránit proti nadměrnému hluku z provozu na železnici. Celková délka protihlukových stěn 200 m je v porovnání s délkou úseku 50 km zanedbatelná a tato skutečnost byla pozitivně přijímána i při projednání s jednotlivými majiteli dotčených nemovitostí.

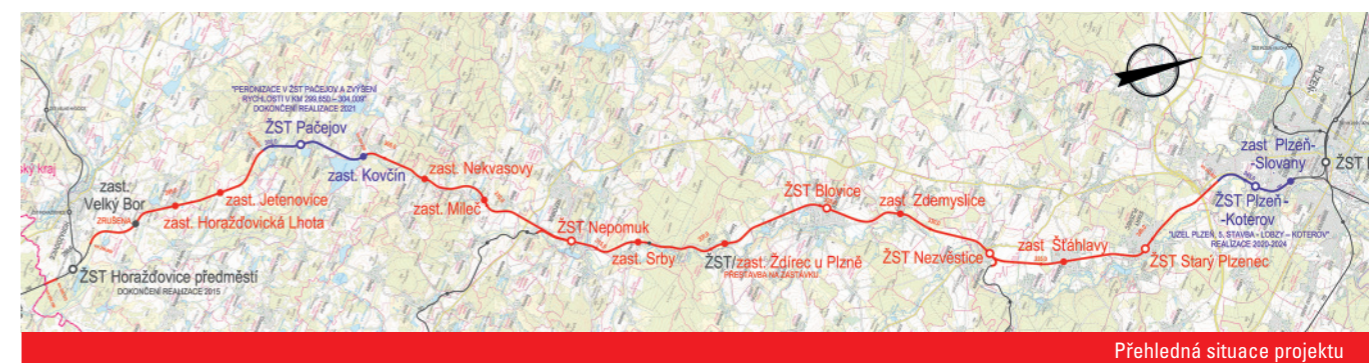
V rámci přípravy stavby bylo zpracováno Oznámení EIA a následně i Dokumentace EIA. V závěrech souhlasného stanoviska bylo několik požadavků na úpravu propustků a mostních objektů pro umožnění migrace zvěře. Vesměs šlo o změnu tvaru propustků z trubních

na rámové a zvětšení světlosti mostních otvorů pro zajištění potřebného migračního faktoru. Jiné zásadní připomínky k navrženému řešení vzneseny nebyly.

Z hlediska zpracování dokumentace a inženýrské činnosti se jako největší problém ukázal rozsah stavby. Při délce 50 km stavba zasahuje do území několika obcí s rozšířenou působností, správních obvodů a územních pracovišť jednotlivých dotčených orgánů. Proto i vydávání stanovisek bylo časově náročnější. Pro ilustraci - v rámci inženýringu bylo osloveno 68 dotčených orgánů, 43 správců sítí a 926 vlastníků nemovitostí.

Při samotném zpracování dokumentace nadstandardní rozsah stavby vyžadoval dlouhodobé nasazení dostatečného počtu zpracovatelů na všech úrovních. To se ukázalo jako ne vždy možné a tato skutečnost vedla ke zpomalení tempa prací s negativním dopadem do celkového harmonogramu projektu.

Nicméně přes všechny komplikace byla dokumentace na konci června 2023 podána na krajský úřad v Plzni a v březnu 2024 se očekává zahájení územního řízení. ■





METROPROJEKT Praha, a. s.
Argentinská Office Building
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
Tel.: 296 154 105
metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz