Správa železniční dopravní cesty

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 PRAHA 9

- pracoviště Plzeň
Sušická 25
304 88 Plzeň

ŽELEZNIČNÍ KORIDORY

a významné železniční stavby v Plzeňském kraji pro ekologickou dopravu ČR

Ing. Pavel Paidar, SŽDC s.o., Stavební správa západ

3.ročník konference SMART CITY, Plzeň
16.března 2015

Základní informace o SŽDC, s.o.

Na základě zákona č. 77/2002 Sb. vznikly 1. 1. 2003 dvě organizace:

- České dráhy, a.s.
- státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)

SŽDC

- hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu,

- plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty

- přiděluje kapacitu dopravní cesty a zajišťuje přístup všem dopravcům,

- od 1.7.2008 je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu

Základní informace o SŽDC, s.o.

Celková délka tratí	9 496 km
Celková délka elektrifikovaných tratí	3 210 km
Celková délka kolejí	15 566 km
Hustota železniční sítě	122m/km^2
Počet železničních přejezdů	8 161
Interoperabilní parametry mezinárodních koridorů	
Rozchod	1 435 mm
Prostorová průchodnost	UIC-GC
Prostorová přechodnost	UIC-D4
Trakční systémy	AC/DC

Základní informace o SŽDC, s.o.

Železniční síť tvoří na území České republiky důležitou součástí dopravní infrastruktury. Nezbytnou podmínkou pro zajištění její konkurenceschopnosti ve vztahu k ostatním druhům dopravy je její pozvednutí na vyšší úroveň, která bude odpovídat současnému rozvoji techniky.

Investiční výstavbu na železnici zajišťuje

Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC s.o.)

Investice na železnici na území Plzeňského kraje má ve své gesci

SŽDC s.o., Stavební správa západ (SSZ)

III. tranzitní železniční koridor

V souladu s usnesením vlády ČR č. 885 ze dne 13.7.2005 je řešena příprava a realizace prioritní části III. tranzitního železničního koridoru v úseku Praha – Plzeň – Cheb – st. hranice SRN.

Jednotlivé stavby jsou financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), se spolufinancováním z Evropské unie a to :

- **z Fondu soudržnosti Operačního programu Doprava (OPD)**
  - OPD1 (2007 - 2013)
  - OPD2 (2014 - 2020)

- **z programu Connecting Europe Facility (CEF)**

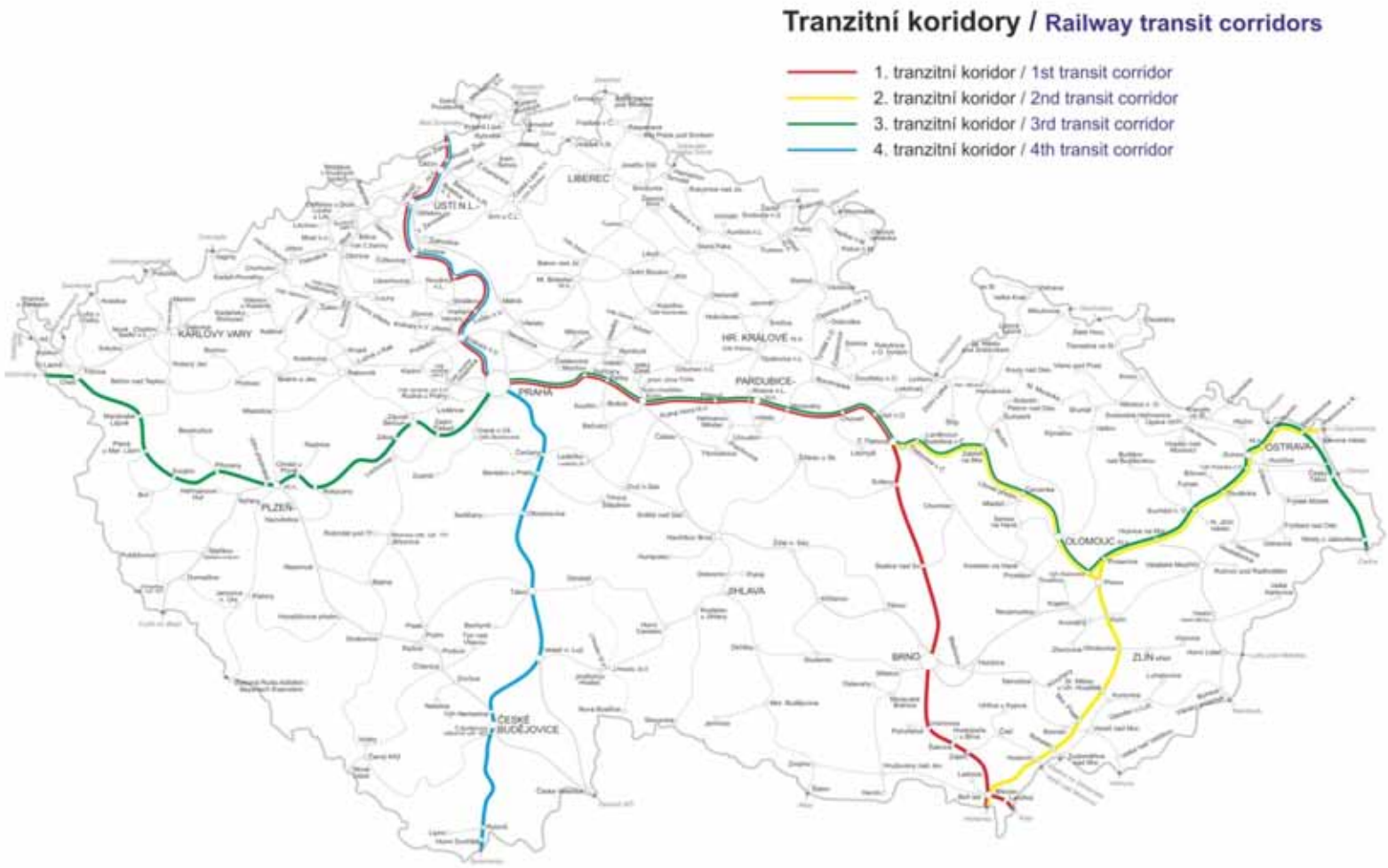
Výstavba prioritní části – III. TŽK

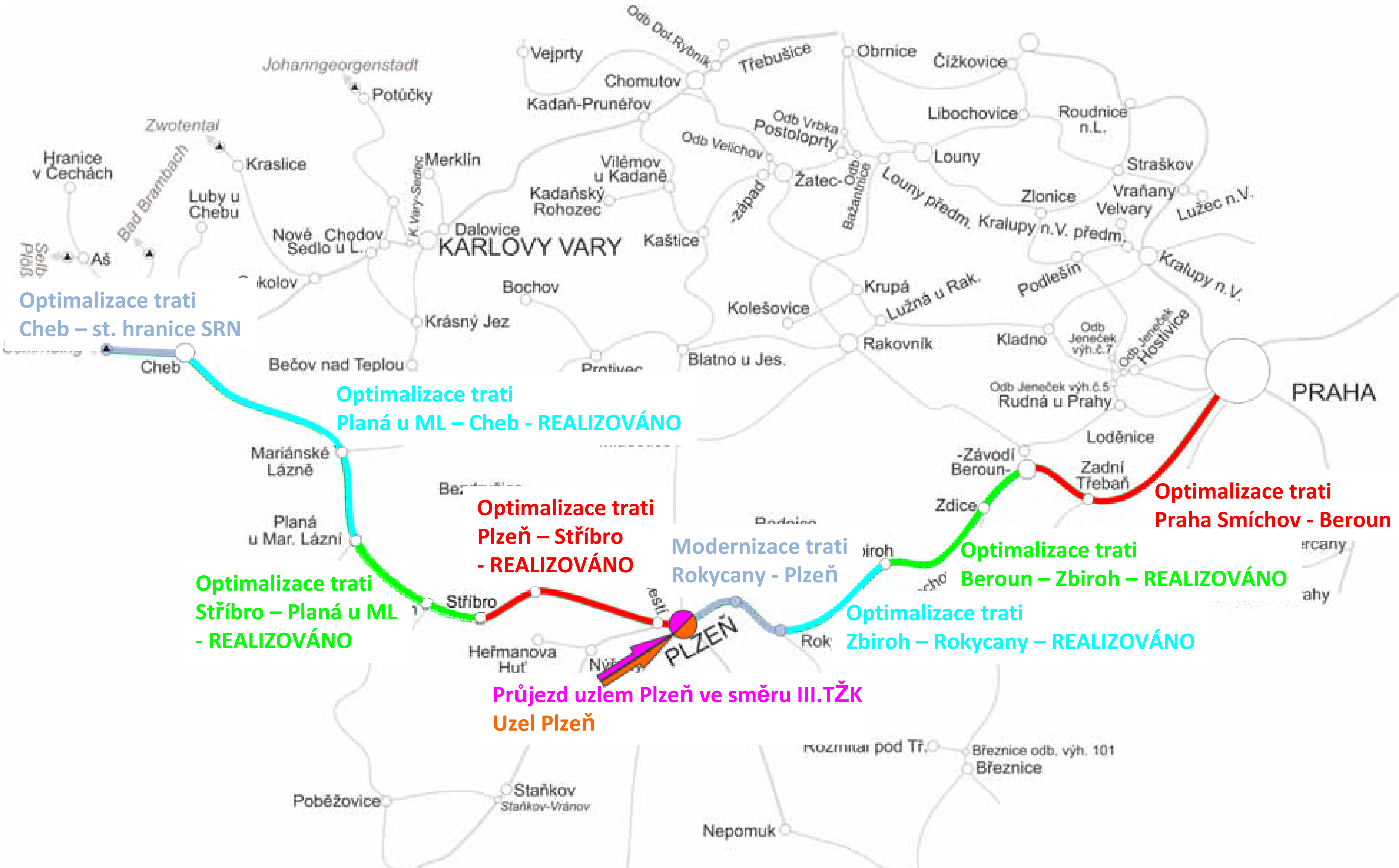
Podle vládního usnesení č. 885 ze dne 13.7.2005 je výstavba prioritní části III. TŽK členěna do následujících staveb :

- Optimalizace trati Praha Smíchov(mimo) – Černošice (mimo)
- Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun(mimo)
- Optimalizace trati Beroun(včetně) – Králův Dvůr
- Optimalizace trati Beroun – Zbiroh
- **Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany**
- **Modernizace trati Rokycany – Plzeň**
- **Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK**
- **Optimalizace trati Plzeň – Stříbro**
- **Optimalizace trati Stříbro - Planá u Mariánských Lázní**
- **Optimalizace trati. Planá u Mariánských Lázní – Cheb**
- **Optimalizace trati Cheb – st.hr. SRN**

Správa železniční dopravní cesty

Tranzitní železniční koridory v ČR





Optimalizace trati
Cheb – st. hranice SRN
Optimalizace trati
Planá u ML – Cheb - REALIZOVÁNO
Optimalizace trati
Plzeň – Stříbro
- REALIZOVÁNO
Modernizace trati
Rokycany - Plzeň
Optimalizace trati
Beroun – Zbiroh – REALIZOVÁNO
Optimalizace trati
Praha Smíchov - Beroun
Optimalizace trati
Stříbro – Planá u ML
- REALIZOVÁNO
Optimalizace trati
Zbiroh – Rokycany – REALIZOVÁNO
Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK
Uzel Plzeň
PRAHA
PLZEŇ
KARLOVY VARY
Cheb
Mariánské Lázně
Planá u Mar. Lázní
Stříbro
Heřmanova Huť
Rakovník
Kladno
Beroun-Závodí
Zdice
Zadní Třebaň
Loděnice
Rudná u Prahy
Chomutov
Louny
Žatec
Kralupy n.V.
Nepomuk
Poběžovice
Staňkov
Březnice

III. TŽK – Plzeňský kraj,

(stav k 16.3.2015)

Realizace staveb na území Plzeňského kraje, zajišťovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správou západ.

Výstavba III. tranzitního železničního koridoru, západní část, z Prahy do Plzně, Chebu a na státní hranici se SRN je rovněž realizována v souladu s vládním usnesením č. 885 ze dne 13. července 2005 a zapadá do koncepce transevropských dopravních sítí dle rozhodnutí Evropské komise. Je řešena v souladu s požadavky interoperability pro evropské železniční sítě.

Správa železniční dopravní cesty

III. TŽK – Plzeňský kraj,

(stav k 16.3.2015)

Název stavby	Doba zahájení - ukončení	Cena pro realizaci mil. Kč	Celkové investiční náklady mil.Kč	Spolufinancování z EU mil. Kč *
Optimalizace trati Beroun - Zbiroh	10/2008 - 04/2012	4 362, 536	4 772, 100	3 543, 465
Optimalizace trati Zbiroh - Rokycany	07/2009 - 06/2014	3 946, 643	4 424, 200	2 768, 428
Modernizace trati Rokycany-Plzeň	07/2013 - 07/2016	3 972, 926	9 130, 455	6 248, 144
Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK	11/2011 - 05/2014	942, 259	1 309, 609	668, 246
Optimalizace trati Plzeň - Stříbro	03/2006 - 04/2009	4 040, 264	4 344, 270	2 426, 496
Optimalizace trati Stříbro - Planá u M.L.	05/2008 - 11/2011	4 058, 835	4 350, 487	2 579, 311
Optimalizace trati Planá u M.L. - Cheb	11/2007 - 12/2010	3 832, 727	4 053, 488	2 858, 356
Celkem		**25 156, 190**	**32 384, 609**	**21 092, 446**

Spolufinancovaná částka z EU (OPD) činní v souhrnu (k 18.6.2014) cca 843,7 mil. Eur

*) Pozn. Spolufinancování z prostředků EU u jednotlivých staveb představuje cca 73 % ze způsobilých (uznatelných) nákladů

Údaj u stavby Modernizace trati Rokycany - Plzeň bude aktualizován ve vztahu k výsledkům soutěže na zhotovitele.

Jízdní doby

Rozbor jízdních dob

Jízdní doby Praha - Plzeň

Po dokončení veškerých staveb v úseku Praha Smíchov – Plzeň, tj. cca v roce 2019, jsou předpokládané jízdní doby dle schválené Studie proveditelnosti následující :

Úsek Praha - Plzeň (114 km)

	Soupravy EC, IC	Soupravy R, Sp	Naklápěcí technika
Jízdní doby před výstavbou	92 minut	100 minut	-
Po výstavbě koridoru	63 minut	74 minut	55 minut

Jízdní doby Plzeň - Cheb

Jízdní doby v úseku Plzeň - Cheb dle schválené Studie proveditelnosti :

Úsek Plzeň – Cheb (106 km)

	Soupravy EC, IC	Soupravy R, Sp	Naklápěcí technika
Jízdní doby před výstavbou	106 minut	118 minut	-
Po výstavbě koridoru	100 minut	112 minut	80 minut

Největší právě realizované projekty

Modernizace trati Rokycany – Plzeň

CIN: 5 630,455 mil. Kč
Zhotovitel: Metrostav, a.s.
•SOD se zhotovitelem, tj. akciovou společností Metrostav byla podepsána dne 17.7.2013,
•Předání staveniště proběhlo 9.8.2013.

•Práce na přeložce „Klabava“ byly dokončeny.
•Probíhají nepřetržité výluky TK úseku Rokycany – Chrást u Plzně,
•23.1.2015 proběhlo slavnostní vysvěcení razícího štítu
•Zahájení ražby proběhlo na začátku února 2015
•Byly dokončeny práce na silničním nadjezdu II/180 – spojnice Kyšice – Dýšina.

Největší právě realizované projekty

Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK

CIN: 1 309,609 mil. Kč

Zhotovitel: Skanska a. s.

•Stavba dokončena

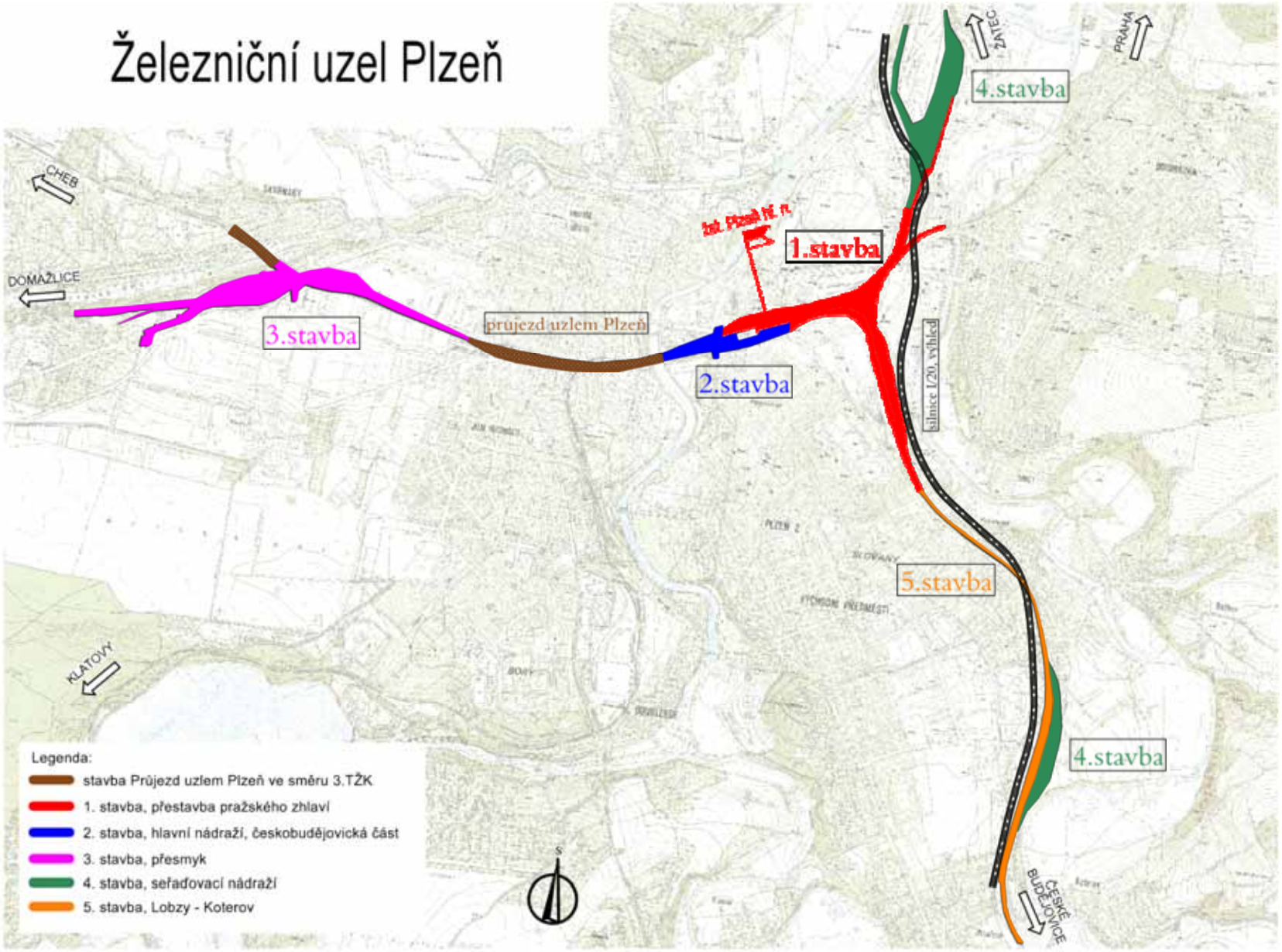
Uzel Plzeň – soubor staveb

•Studie proveditelnosti souboru staveb v aktualizované podobě byla schválena MD v červenci 2013.

•Jedná se o soubor pěti samostatných staveb, které mají být postupně realizovány v letech 2014 – 2022.

•První stavba z tohoto souboru byla v letošním roce zahájena

Železniční uzel Plzeň



Uzel Plzeň (soubor staveb)

Uzel Plzeň 1.stavba – přestavba pražského zhlaví

- Celkové investiční náklady jsou 2,943 mld.Kč
- Stavba je v realizaci s termínem 04/2014 – 06/2016 (v rámci OPD1)
- Zhotovitel Skanska a.s.

Uzel Plzeň 2. stavba – přestavba osobního nádraží vč. mostu Mikulášská

- Celkové investiční náklady jsou 1,373 mld. Kč
- Schvaluje se Záměr projektu
- Realizace se předpokládá 2016 – 2018 v rámci CEF

Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati

- Celkové investiční náklady jsou 1,737 mld. Kč
- Proběhl tendr na zhotovitele Projektu stavby
- Realizace se předpokládá 2016 – 2019 v rámci CEF

Uzel Plzeň (soubor staveb)

Uzel Plzeň 4. stavba

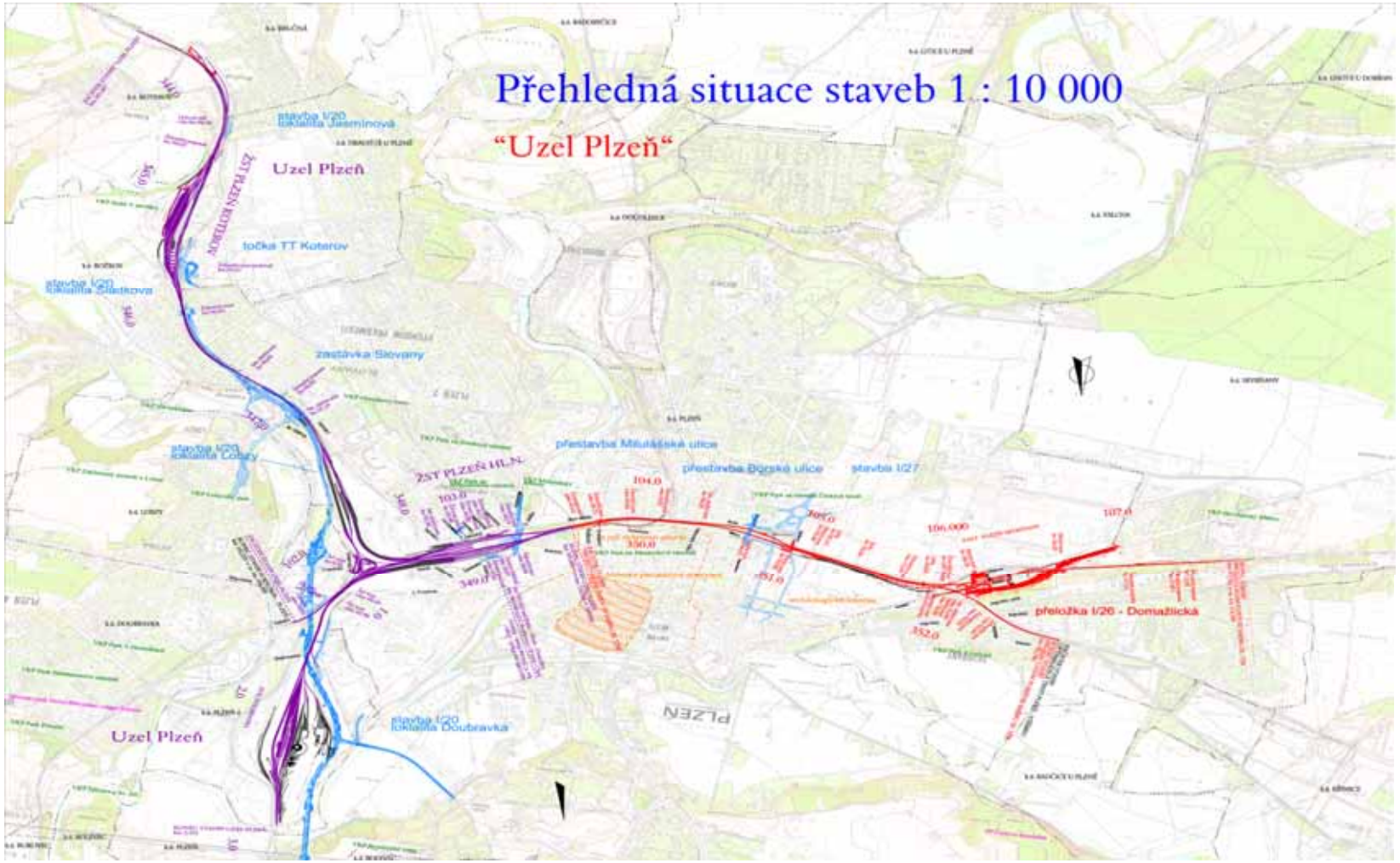
Varianta Doubravka / Varianta Koterov

- Celkové investiční náklady jsou odhadovány na 1,0 mld. Kč
- Realizace se předpokládá po roce 2020

Uzel Plzeň 5. stavba – úsek Plzeň-Lobzy – Plzeň-Koterov

- Celkové investiční náklady jsou odhadovány na 400 mil. Kč
- Zadáno zpracování Záměru projektu a přípravné dokumentace (DÚR)
- Realizace se předpokládá po roce 2020 (v jednání 2018+, OPD2)

Uzel Plzeň – vazba na další investice



Další významné projekty

Rekonstrukce železničního svršku Kaznějov – Plasy trati Plzeň - Žatec

CIN = 115, 545 mil.Kč

- Záměr projektu této stavby byl schválen v Centrální komisi MD
- Projekt stavby dokončen a stavební povolení vydáno
- Běží tendr na zhotovitele stavby.
- Realizace 10/2014 – 08/2015 (OPD1)

Rekonstrukce železničního svršku v km 3,730 – 8,175 trati Plzeň – Žatec (Třemošná)

CIN = 107 mil. Kč

- Běží zakázka v režimu projekt včetně realizace (P+R)
- Projekt stavby dokončen a stavební povolení vydáno
- Realizace plánována 09/2014 – 06/2015 (OPD1)

Další významné projekty

Výstavba trakční transformovny Doudlevce

CIN = 137, 200 mil.Kč

- Projekt stavby dokončen a stavební povolení vydáno
- Běží realizace stavby.
- Realizace 10/2014 – 10/2015 (OPD1)

Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice

CIN 785, 478 mil. Kč (předpoklad financování z OPD1)

- Projekt stavby zpracován, běží územní řízení a stavební řízení
- Běží tendr na zhotovitele stavby.
- Realizace plánována 06/2015 – 03/2016 (OPD1)

Další významné projekty

Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí

CIN = 642,345 mil.Kč

- Projekt stavby dokončen a stavební povolení vydáno
- Byla zahájena realizace stavby.
- Realizace 03/2015 – 03/2016 (OPD1)

Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda

CIN = 929, 607 mil. Kč

- Běží zakázka v režimu projekt včetně realizace (P+R)
- Byl zpracován projekt, běží stavební řízení
- Začíná výluková činnost – přípravné práce
- Realizace 03/2015 – 03/2016 (OPD1)

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN

Podle „Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013“ náleží trať do Hlavní sítě transevropských tratí a to jak pro nákladní, tak i pro osobní dopravu.

Přestavba Plzeň – Domažlice – st.hr. je ale silně závislá na dlouhodobých záměrech Německé strany na související železniční síti DB.

V současné době je v SRN zpracováván nový Spolkový plán rozvoje dopravních cest, v jehož rámci bude posuzován i mimo jiné železniční úsek Schwandorf – Furth im Wald – st. hranice SRN/ČR.

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN

Studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st.hr. SRN“

•V současné době se jedná o jednokolejnou, neelektrizovanou trať s rychlostí do 100km/h.

•V rámci studie proveditelnosti bylo prověřováno několik variant technického řešení úseku Plzeň – Domažlice – st. hranice. Rozsah řešeného úseku pro stavební úpravy byl definován od odb. Nová Hospoda (mimo) až na státní hranice se SRN.

•Předmětem technického řešení bylo navrhnout taková opatření, která povedou k odstranění nevyhovujících parametrů tratě z hlediska kapacity a propustnosti. Součástí je i prověření elektrizace daného úseku.

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN

- Navržená řešení jsou v souladu s předpokládaným vývojem na německé straně (připravovaný „Spolkový plán rozvoje dopravních cest“, MD SRN) - není na jejich území plánováno zdvoukolejnění stávající tratě ani výstavba nové tratě, ale jen optimalizace a elektrizace stávající tratě na hranice s ČR a traťová spojka mimo Schwandorf, která umožní bezúvraťový provoz mezi ČR a Regensburgem.
- V průběhu zpracování byly prověřovány různé varianty technického řešení (celkem 10). Některá řešení byla opuštěna v rámci dílčích projednávání studie.
- Kromě technického řešení byla pro jednotlivé varianty zpracována rovněž analýza přepravního trhu a analýza ekonomické efektivnosti. Rovněž jsou návrhy posouzeny z hlediska dopadu do území a vlivu na obyvatelstvo a životní prostředí.

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN

Z hlediska zpracované SP vychází jako nejvhodnější varianta 4e

Tato varianta představuje :

•Optimalizaci stávající jednokolejné tratě na požadované parametry (třída zatížení, průjezdný průřez, užitečná délky kolejí, interoperabilita) včetně elektrizace v celém úseku. Sama elektrizace významně ovlivňuje jízdní doby. Zkrácení jízdních dob vlaků umožňuje vhodnější organizaci dopravy na jednokolejné trati.

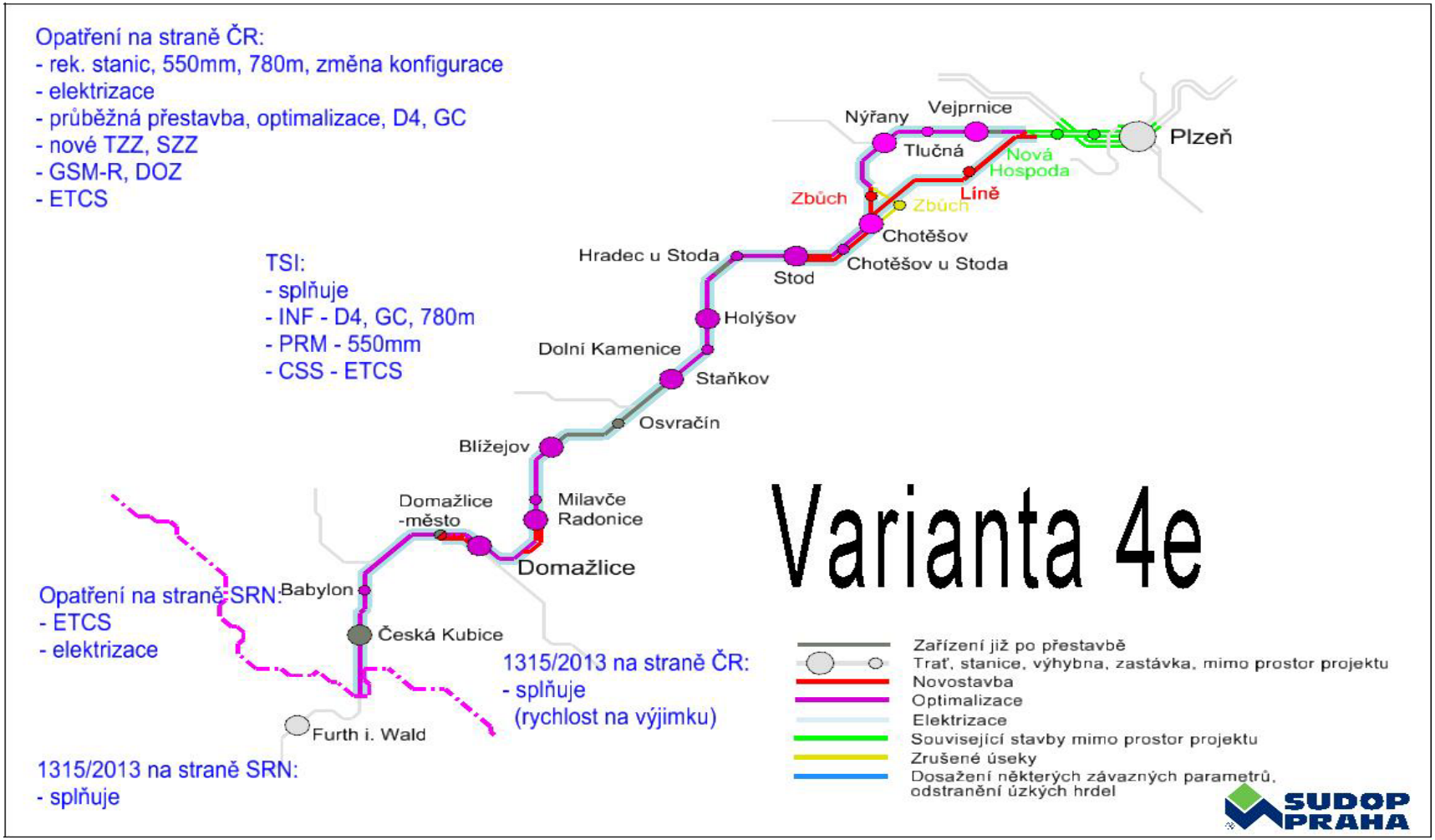
•Výstavbu nového jednokolejného úseku Nová Hospoda – Chotěšov/Zbůch opět v odpovídajících parametrech.

•Doba jízdy v úseku Plzeň – Domažlice (Ex.) cca 35 min.

•Předpoklad realizace je v letech 2019 – 2025

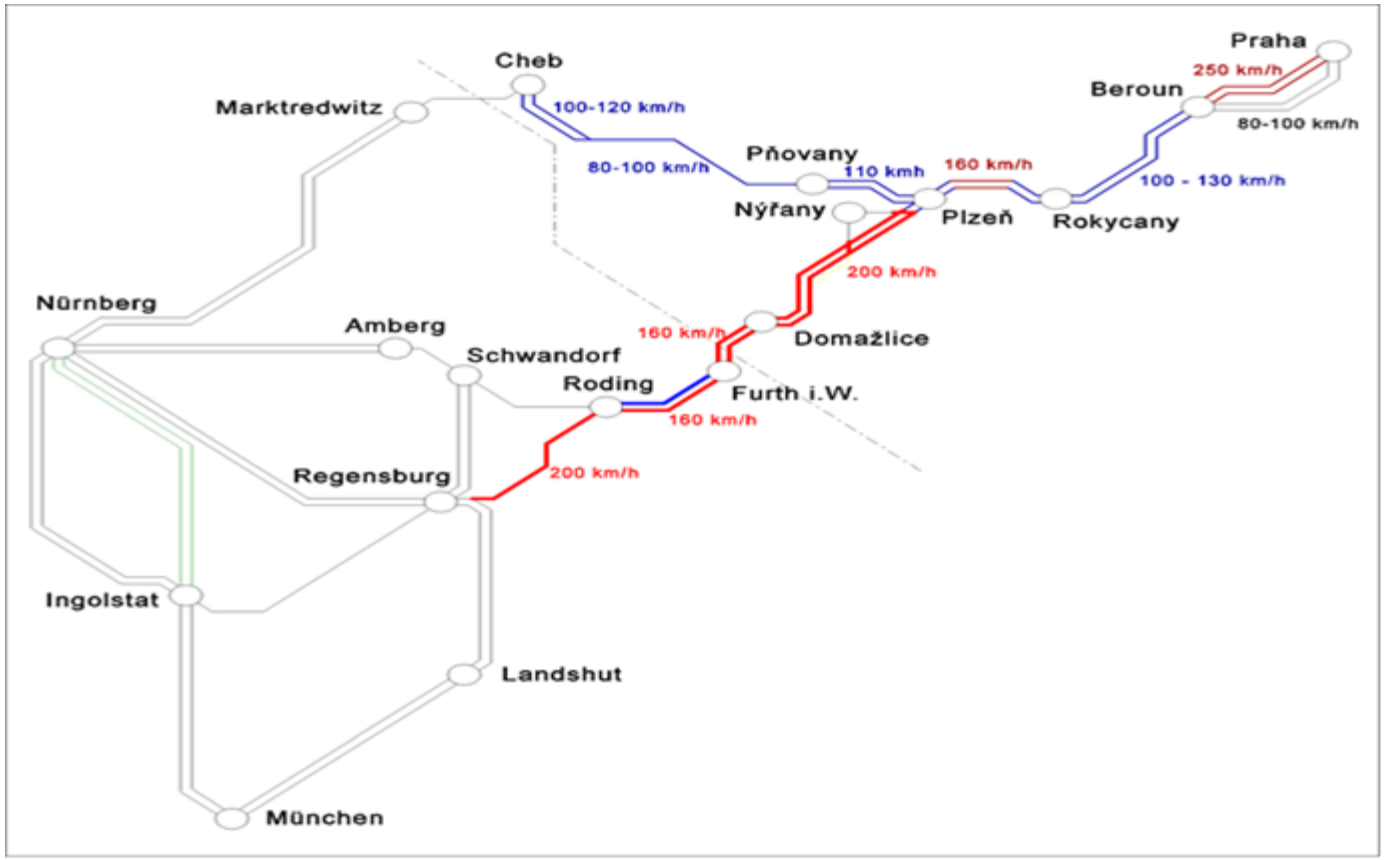
•Celkové investiční náklady cca 9,5 mld.Kč

Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN



Výhled trasy Plzeň(Praha) – München/Nürnberg

Varianta modernizace stávajících a výstavba nových dílčích úseků (DMB)



Správa železniční dopravní cesty

Slovo závěrem

V současné době SŽDC s.o., SSZ na území Plzeňského kraje realizuje stavby na železniční infrastruktuře v celkovém souhrnu investičních nákladů za:

cca 10,5 mld.Kč

z toho na území Města Plzně

cca 3,5 mld.Kč

Správa železniční dopravní cesty

DĚKUJI ZA POZORNOST

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

www.szdc.cz