

PRAHA, 21. září 2020

Správa železnic intenzivně postupuje v přípravě vysokorychlostních tratí

Správa železnic v souladu s vládním usnesením z roku 2017 připravuje výstavbu vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice. Těsně před dokončením jsou studie proveditelnosti Praha – Brno – Břeclav a Brno – Přerov – Ostrava. Pilotní úseky – VRT Polabí a VRT Moravská brána – se souběžně zpracovávají ve zrychleném režimu s cílem zahájit jejich výstavbu v roce 2025. Aktuálně se soutěží zpracovatelé dokumentací pro územní řízení. Je zpracována studie proveditelnosti na výstavbu nového železničního spojení mezi Prahou a Drážďany.

„Práce na dokončení studie proveditelnosti Praha – Drážďany nijak nezbrzdilo rozvázání smlouvy s původním zpracovatelem, sdružením firem CEDOP+EGIS. Ihned po schválení studie, které očekávají také naši kolegové z DB Netz, bude následovat pokračování investiční přípravy přeshraniční části stavby mezi Ústím nad Labem a Heidenau i mezi Prahou a Lovosicemi/Litoměřicemi,“ uvedl generální ředitel Jiří Svoboda.

V rámci přípravy nového železničního spojení Prahy a Drážďan už vyhlásila DB Netz AG spolu se Správou železnic veřejnou soutěž na projekční práce ve stupni dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) na samotný Krušnohorský tunel, komplexní pojištění projektu, jeho vedení, a na společnost vykonávající funkci hlavního projektanta. DÚR přeshraničního úseku by měla být zpracována do roku 2024.

DÚR VRT Polabí a Moravská brána

Na základě dílčích výstupů ze studie proveditelnosti bylo v dubnu zahájeno zadávací řízení na DÚR první vysokorychlostní trati v České republice v úseku Praha-Běchovice – Poříčany (VRT Polabí). Pilotní úsek VRT Praha – Brno, který se dostal do této fáze přípravy, začne v železniční stanici Praha-Běchovice a skončí zapojením do stávajících traťových úseků Poříčany – Pečky a Sadská – Nymburk město. Výběr zpracovatele dokumentace je založen na aplikaci metody Best Value Approach/Best Value Procurement (BVA/BVP), která staví do popředí zejména kvalitu plnění, a ne pouze nejnížší nabízenou cenu.

V srpnu Správa železnic zahájila soutěž na DÚR první části vysokorychlostní trati z Přerova do Ostravy, která nese označení VRT Moravská brána. Součástí tendru je mimo DÚR vysokorychlostní trati od Prosenic do Hranic na Moravě také zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dokumentace EIA) nebo zpracování požadavků dotčených úřadů a veřejnosti. Obdobný tendr na druhou část VRT Moravská brána vedoucí od Hranic na Moravě do Ostravy-Svinova bude následovat. Další zakázky na DÚR jednotlivých provozních úseků VRT zejména na rameni Praha – Brno jsou v přípravě.

Architektonické soutěže na nové stanice vysokorychlostních vlaků

Na začátku září vypsala Správa železnic první architektonickou a urbanistickou soutěž na nový terminál vysokorychlostní železniční dopravy, a to na stanici Praha východ ležící jižně od

městysy Nehvizdy na prvním projektované VRT Polabí. Architekti, urbanisté a dopravní inženýři mají za úkol navrhnout koncepci a podobu nového dopravního terminálu na okraji Prahy. Kromě samotného nádraží by měly návrhy zahrnovat i přestup na regionální autobusovou dopravu, záchytné parkoviště i nové napojení na dálnici D11. Stejně tak budou obsahovat i představu o podobě širšího okolí nového nádraží a možnostech jeho využití. Vítězný návrh, který vzejde ze soutěže, představí Správa železnic na počátku příštího roku. Stejný postup bude uplatněn i pro ostatní stanice ležící na vysokorychlostních tratích.

Průzkumy a zaměření terénu

Pro urychlení další přípravy jsou v předstihu prováděny přírodovědné průzkumy nebo rešerše archivních geologických průzkumů a zejména podrobné mapování terénu geodety v trasách budoucích VRT.

Mezinárodní spolupráce

Manuál pro projektování VRT, který vznikl ve spolupráci s experty francouzských drah a který je postavený na téměř 50letém francouzském vysokorychlostním know-how, se stal součástí vnitřních předpisů Správy železnic. Letos v dubnu pak byla se společností SNCF International, součástí holdingu francouzských drah, uzavřena rámcová dohoda, která Správě železnic umožňuje spolu s manuálem při přípravě projektů VRT využívat i další konzultační a poradenské služby SNCF. V polovině září potom bylo s francouzskou stranou podepsáno memorandum, na jehož základě vzniká pracovní skupina, která určí možnosti dlouhodobé spolupráce obou železničních správ v oblasti rozvoje vysokorychlostní i konvenční železnice nejen v České republice, ale také v širším regionu střední a východní Evropy.

Na základě spolupráce s polskou stranou je před vyhlášením veřejná soutěž na zpracovatele studie proveditelnosti posledního z ramen rychlých spojení, resp. VRT, a to v trase vedoucí z Prahy přes Hradec Králové na hranice s Polskem.

Komunikace s místními samosprávami a veřejností

Všechny připravované projekty VRT jsou intenzivně komunikovány se starosty, obecními zastupitelstvy nebo přímo s veřejností. Jen v úseku Praha – Brno – Ostrava již Správa železnic oslovila a jednala se zástupci téměř 150 obcí z asi 200 dotčených. Při architektonických a urbanistických soutěžích jsou do komisí přizváni také zástupci samospráv. Navázána byla také spolupráce se zástupci organizací zabývajících se ekologií a ochranou životního prostředí.

Spolupráce s univerzitami

Správa železnic nezapomíná ani na spolupráci s českým vysokým školstvím. Uzavřena byla smlouva o spolupráci s Masarykovou univerzitou pro projekt s názvem Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace, jehož výstupy poslouží při přípravě VRT. S dalšími vysokými školami je připravována mnohem širší spolupráce v oblasti výuky a vzdělávání budoucích odborníků na projektování a provoz systému vysokorychlostní železnice.