



Správa železniční dopravní cesty

Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955  
190 00 PRAHA 9

- pracoviště Plzeň  
Sušická 25  
304 88 Plzeň

## „PŘÍPRAVA INVESTIČNÍCH AKCÍ V PLZEŇSKÉM KRAJI PRO ROZVOJ EKOLOGICKÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY“

**Ing. Pavel Paidar**

4.ročník konference SMART CITY  
30.3.2016, Plzeň

## 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



Správa železniční dopravní cesty

## Stručná charakteristika sítě

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

## Stručná charakteristika sítě

Železniční síť na území České republiky je důležitou součástí její dopravní infrastruktury.

Nezbytnou podmínkou pro zajištění její konkurenceschopnosti ve vztahu k automobilové dopravě je její pozvednutí na vyšší úroveň, která by odpovídala současnému rozvoji techniky.

Investiční výstavbu na železnici zajišťuje Správa železniční dopravní cesty, s.o. prostřednictvím Stavebních správ



Správa železniční dopravní cesty

## Názvosloví

### Optimalizace trati

jsou práce prováděny převážně na stávajícím drážním tělese, s cílem dosažení kvalitativně vyšších parametrů z hlediska přechodnosti a prostorové průchodnosti, tj. třída zatížení D4-UIC a průjezdný průřez odpovídající ložné míře UIC GC, při dosažení nejvyšší traťové rychlosti pro klasické soupravy i pro soupravy s naklápěcí technikou do rychlosti 160 km/hod.

### Modernizace trati

jsou práce kvalitativně na vyšší úrovni a v převážné míře sledují novou stopu, která se shoduje s trasou budoucí vysokorychlostní trati. Konstruktivně umožňují rychlost až 200 km/hod.

### III. TŽK – Plzeňský kraj

**Realizace staveb v oblasti 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 síť.

### III. TŽK – Plzeňský kraj

Název stavby	Doba zahájení - ukončení	Cena pro realizaci (mil. Kč)	Celkové investiční náklady (mil.Kč)	Podíl 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 - 06/2018	3 972, 926	6 054,795	3 199, 789
Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK	11/2011 - 05/2015	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
<b>Celkem</b>		<b>25 156, 190</b>	<b>29 308, 949</b>	<b>18 044, 091</b>

**Spolufinancovaná částka z EU (OPD) činní v souhrnu cca 666,4 mil. Eur**

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



Správa železniční dopravní cesty

V programovém období 2014 – 2020 předpokládá SŽDC, čerpání investičních prostředků především z:

- **Operačního programu doprava (OPD II)**
- **Programu Connecting Europe Facility (CEF).**





Správa železniční dopravní cesty

## Jízdní doby

### Jízdní doby na úseku Praha – Plzeň (114 km)

po dokončení všech staveb v úseku Praha Smíchov – Plzeň, tj. cca v roce 2022 budou předpokládané jízdní doby (dle schválené Studie proveditelnosti)

- pro soupravy EC, IC.....**63 minut** (před 92 minut)
- pro soupravy R, Sp.....**74 minut** (před 100 minut)
- soupravy z naklápěcí technikou (Pendolino).....**55 minut**

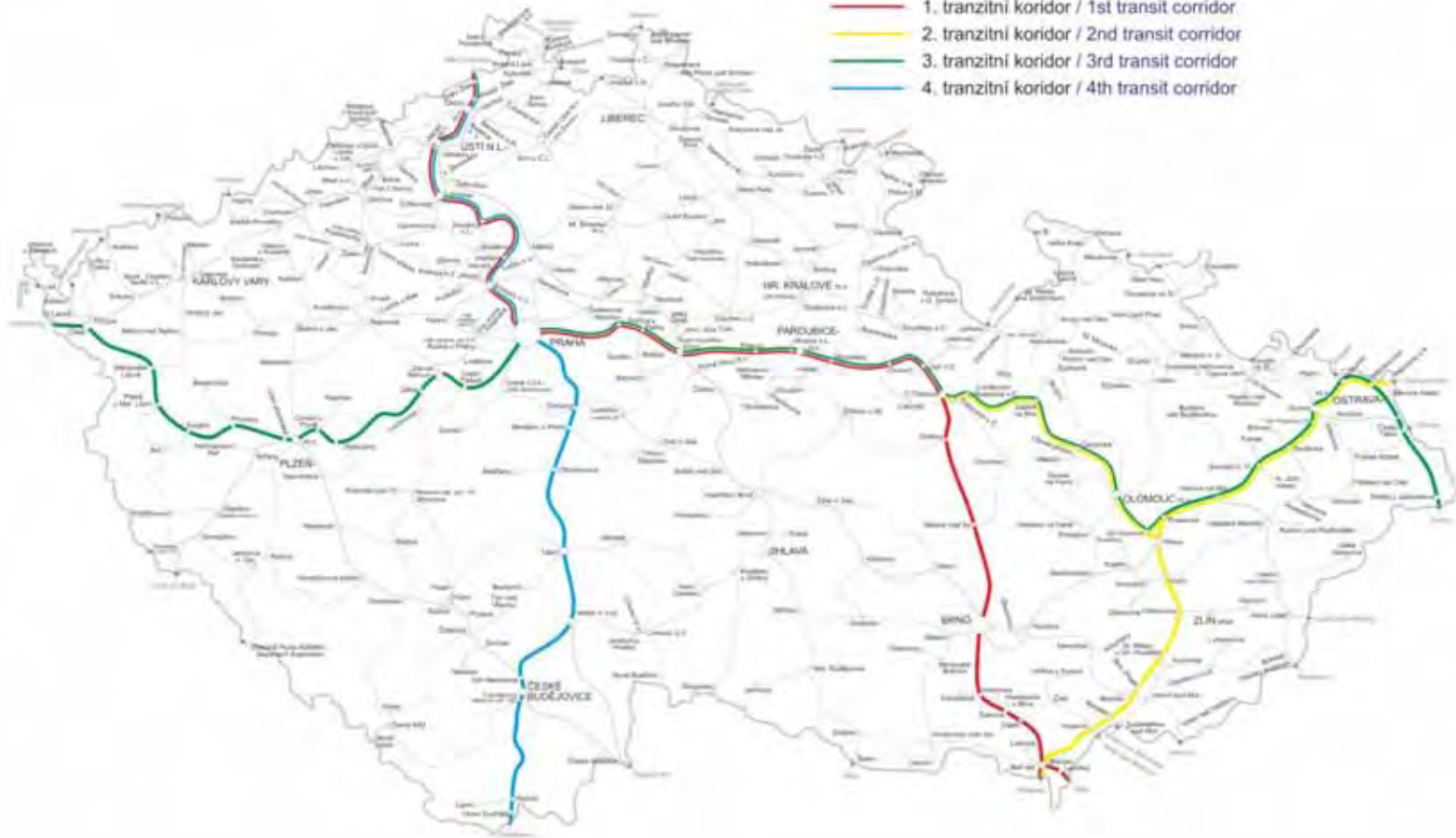
### Jízdní doby na úseku Plzeň – Cheb (106 km)

- pro soupravy EC, IC.....**100 minut** (před 106 minut)
- pro soupravy R, Sp..... **112 minut** (před 118 minut)
- soupravy z naklápěcí technikou (Pendolino).....**80 minut**

# Tranzitní železniční koridory v ČR

## Tranzitní koridory / Railway transit corridors

- 1. tranzitní koridor / 1st transit corridor
- 2. tranzitní koridor / 2nd transit corridor
- 3. tranzitní koridor / 3rd transit corridor
- 4. tranzitní koridor / 4th transit corridor





Optimalizace trati  
Cheb – st. hranice SRN

Optimalizace trati  
Planá u ML – Cheb - REALIZOVÁNO

Optimalizace trati  
Stříbro – Planá u ML  
- REALIZOVÁNO

Optimalizace trati  
Plzeň – Stříbro  
- REALIZOVÁNO

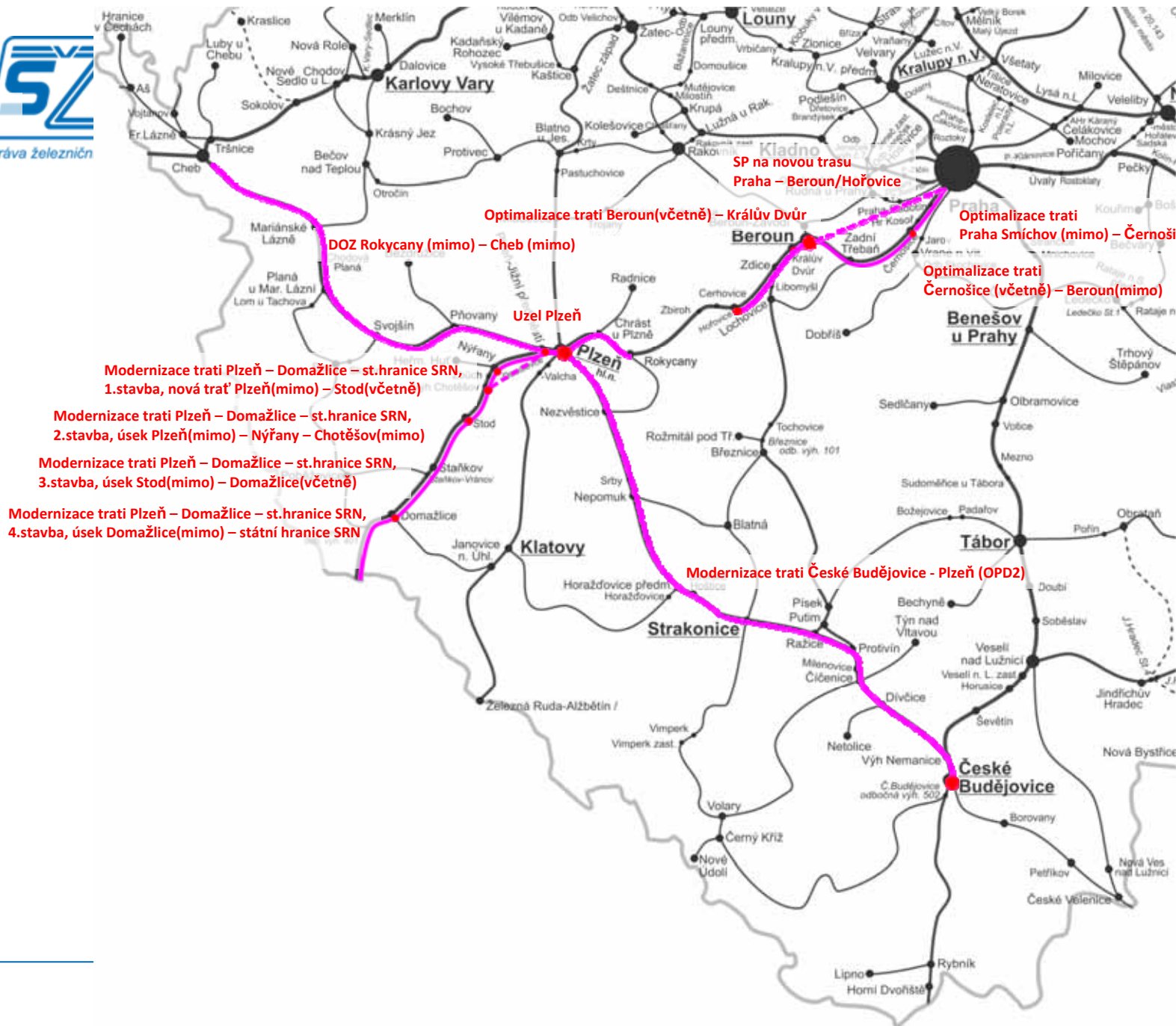
Modernizace trati  
Rokycany - Plzeň

Optimalizace trati  
Beroun – Zbiroh – REALIZOVÁNO

Optimalizace trati  
Zbiroh – Rokycany – REALIZOVÁNO

Optimalizace trati  
Praha Smíchov - Beroun

Průjezd uzel Plzeň ve směru III.TŽK  
Uzel Plzeň



# Modernizace trati Rokycany - Plzeň

## Úsek Rokycany – Ejpovice





## Modernizace trati Rokycany - Plzeň



Tunel Ejpovice se razí strojem S 799 typu TBM-EPB.

Stroj byl pojmenován Viktorie a má ražený průměr 9,89 m, výkon 3 600 kW, délku přibližně 110 m a váží 1800 tun

Stroj do čerstvě vyraženého tunelu rovnou instaluje prefabrikované prstence, které zhotovitel stavby, Metrostav vyrábí v Dýšině, poblíž východního portálu tunelu.

Prstence jsou tvořeny 7+1 segmenty, celková hmotnost jednoho prstence je více než 60 tun.

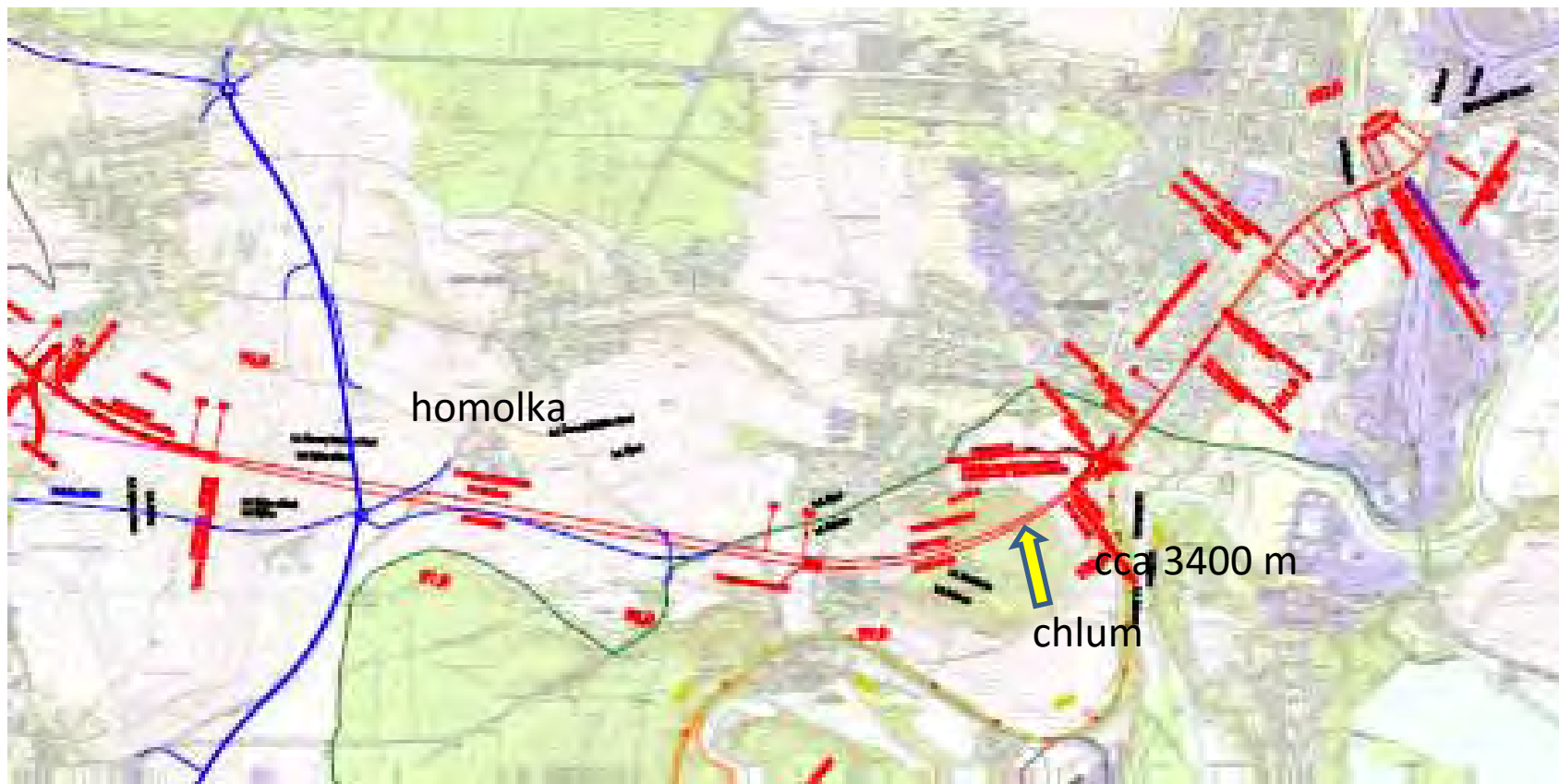
## Modernizace trati Rokycany - Plzeň



Jedná se o technicky náročnou ražbu, probíhající přibližně ze dvou třetin v měkkých horninách (pod vrchem Homolka), kde ražbu komplikovala převážně podzemní voda, křemenové žíly v břidlici, které tupily řezné nástroje, nízké nadloží a problémy se stabilitou čelby. Třetina ražeb je naproti tomu ve tvrdých horninách, které představují spility pod vrchem Chlum, pro které je třeba použít jiné řezné nástroje

# Modernizace trati Rokycany - Plzeň

Úsek Ejpovice – Plzeň (tunel Ejpovice)

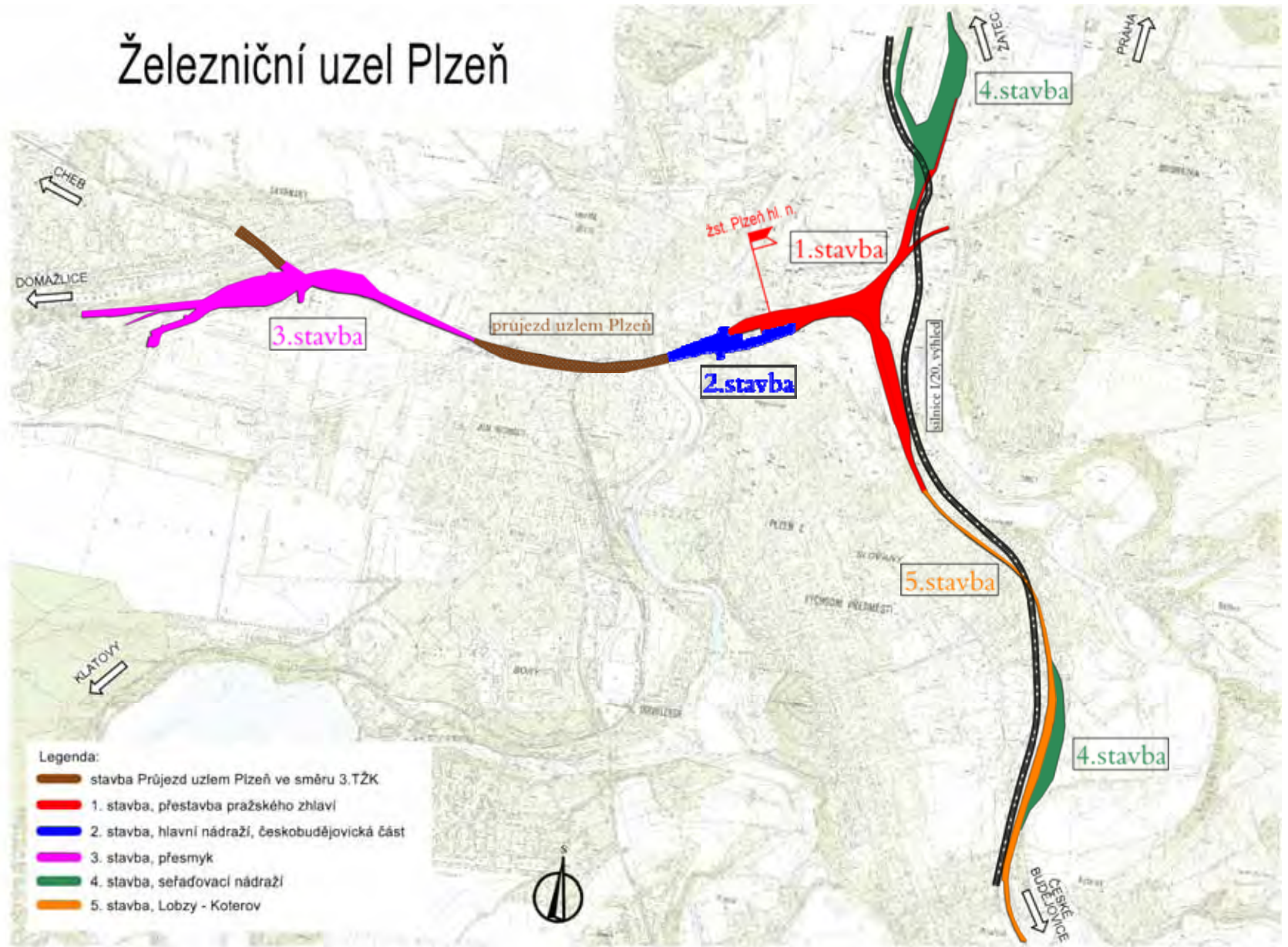




## Jedná se o soubor pěti samostatných staveb

- Uzel Plzeň 1.stavba – přestavba pražského zhlaví
- Uzel Plzeň 2. stavba – přestavba osobního nádraží vč. mostu Mikulášská
- Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati
- Uzel Plzeň 4. stavba – seřadovací nádraží
- Uzel Plzeň 5. stavba – úsek Lobzy – Koterov

# Železniční uzel Plzeň





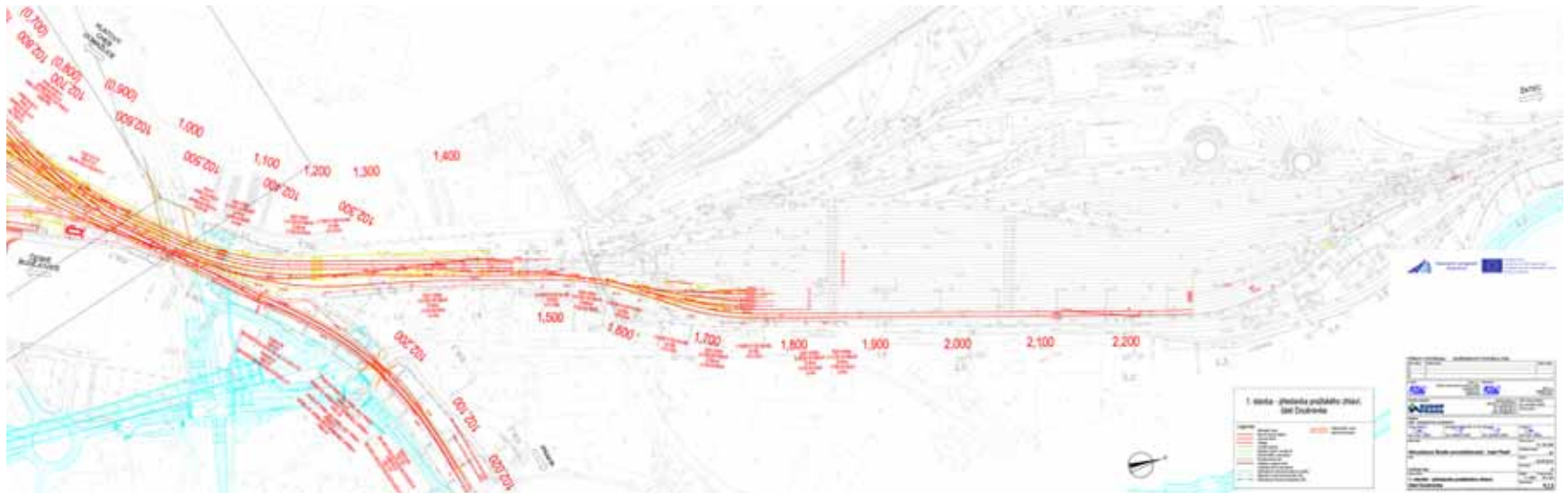
## **Uzel Plzeň, 1.stavba, přestavba pražského zhlaví**

**Celkové investiční náklady jsou 2,943 mld. Kč**

**Realizace 04/2014 – 04/2017 v rámci OPD1/OPD2 (fázovaný projekt)**

# Uzel Plzeň, 1.stavba, přestavba pražského zhlaví

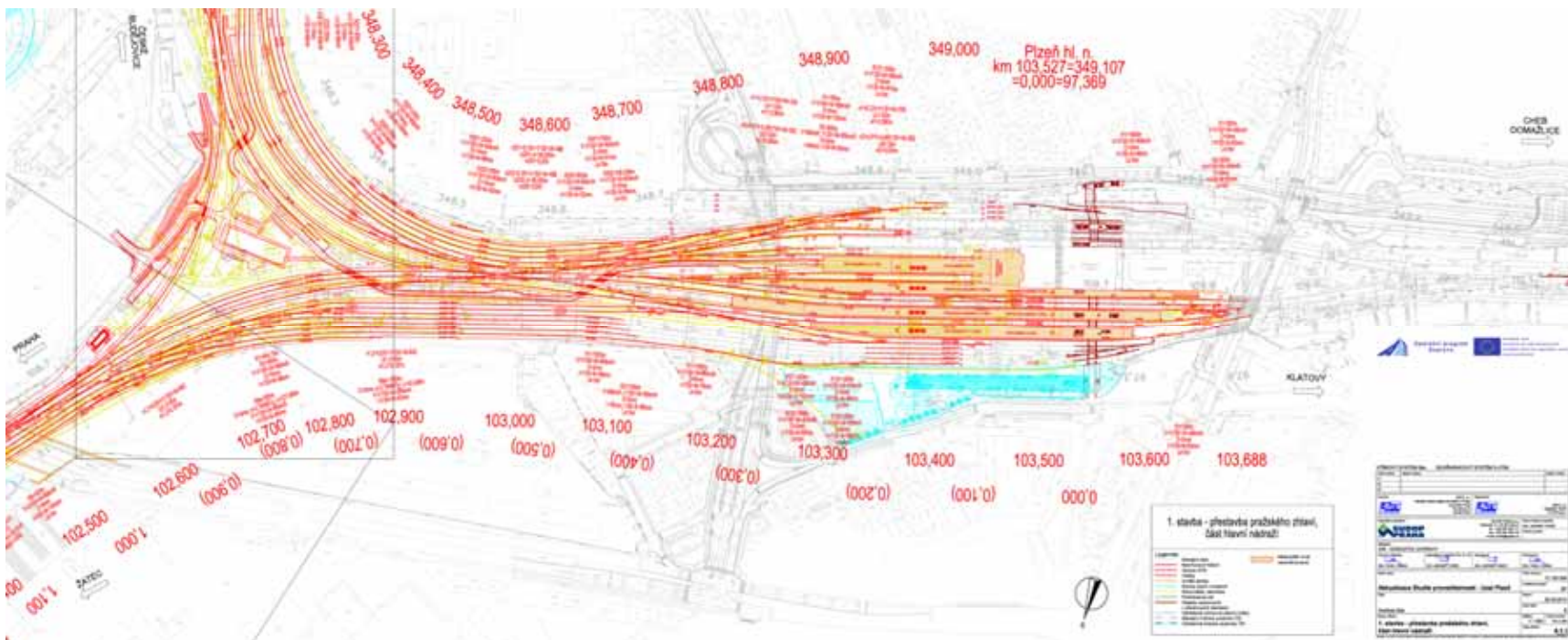
část odstavné nádraží / žatecké koleje





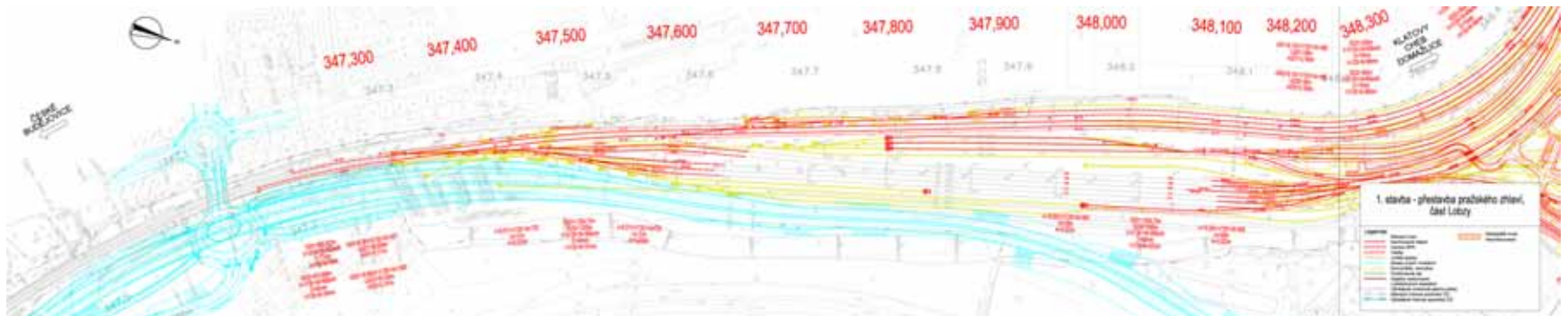
# Uzel Plzeň, 1.stavba, přestavba pražského zhlaví

část hlavní nádraží



# Uzel Plzeň, 1.stavba, přestavba pražského zhlaví

část Lobzy



## Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, vč. mostů Mikulášská

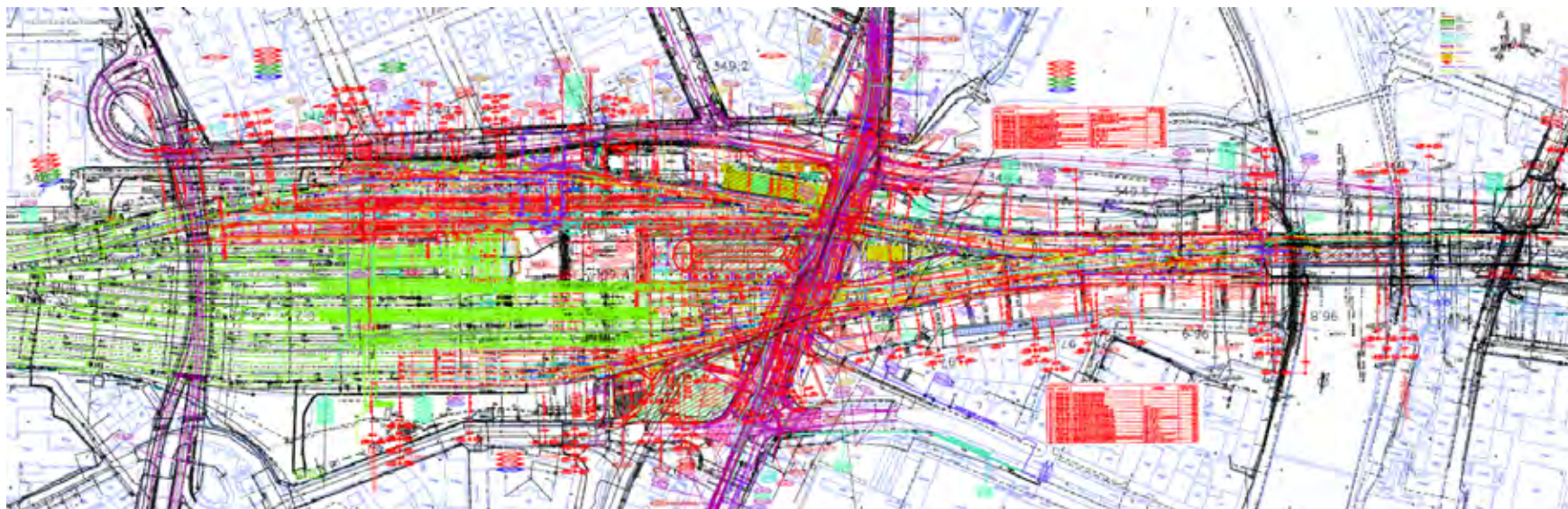
**Celkové investiční náklady jsou 1,373 mld. Kč**

**Realizace se předpokládá 07/2016 – 12/2018 v rámci CEF**

- **lokalita Mikulášské třídy – úplná uzavírka 2.1. 2017 – 31.8.2018**

## Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, vč. mostů Mikulášská

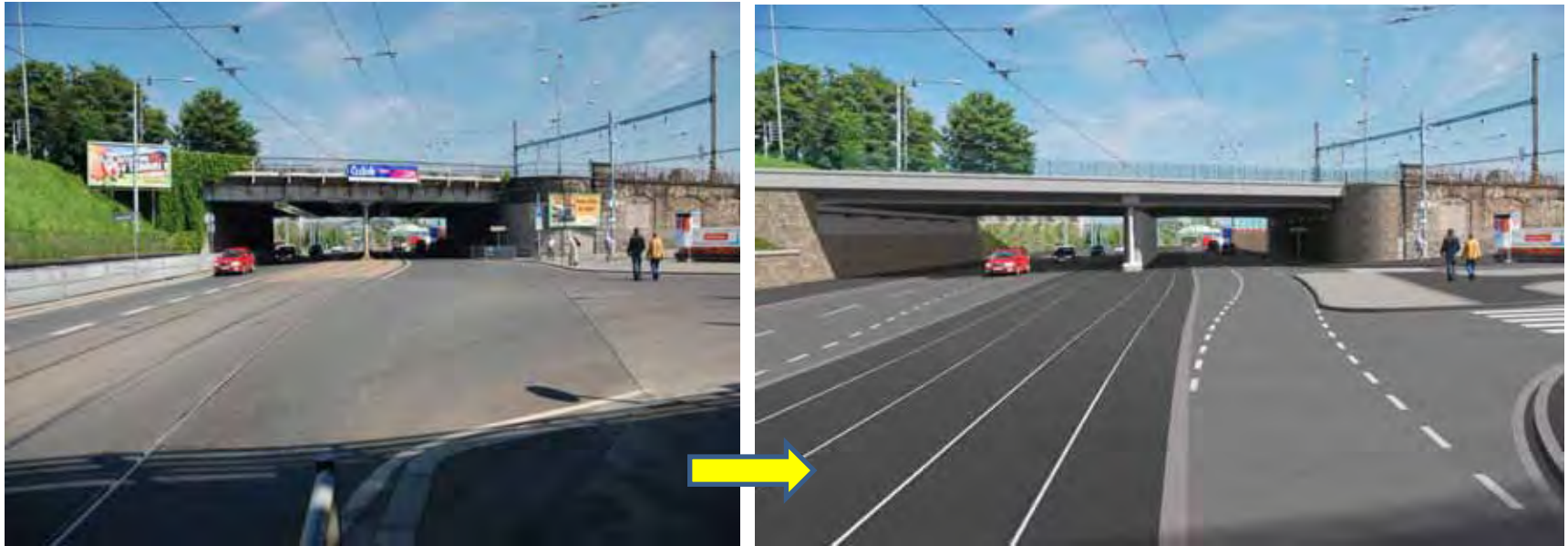
Koordinační situace stavby - ŽST Plzeň hl. n





## Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, vč. mostů Mikulášská

Severní most, pohled jižní – stávající stav / nový stav



## Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, vč. mostů Mikulášská

Severní most, pohled severní – stávající stav / nový stav



## Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, vč. mostů Mikulášská

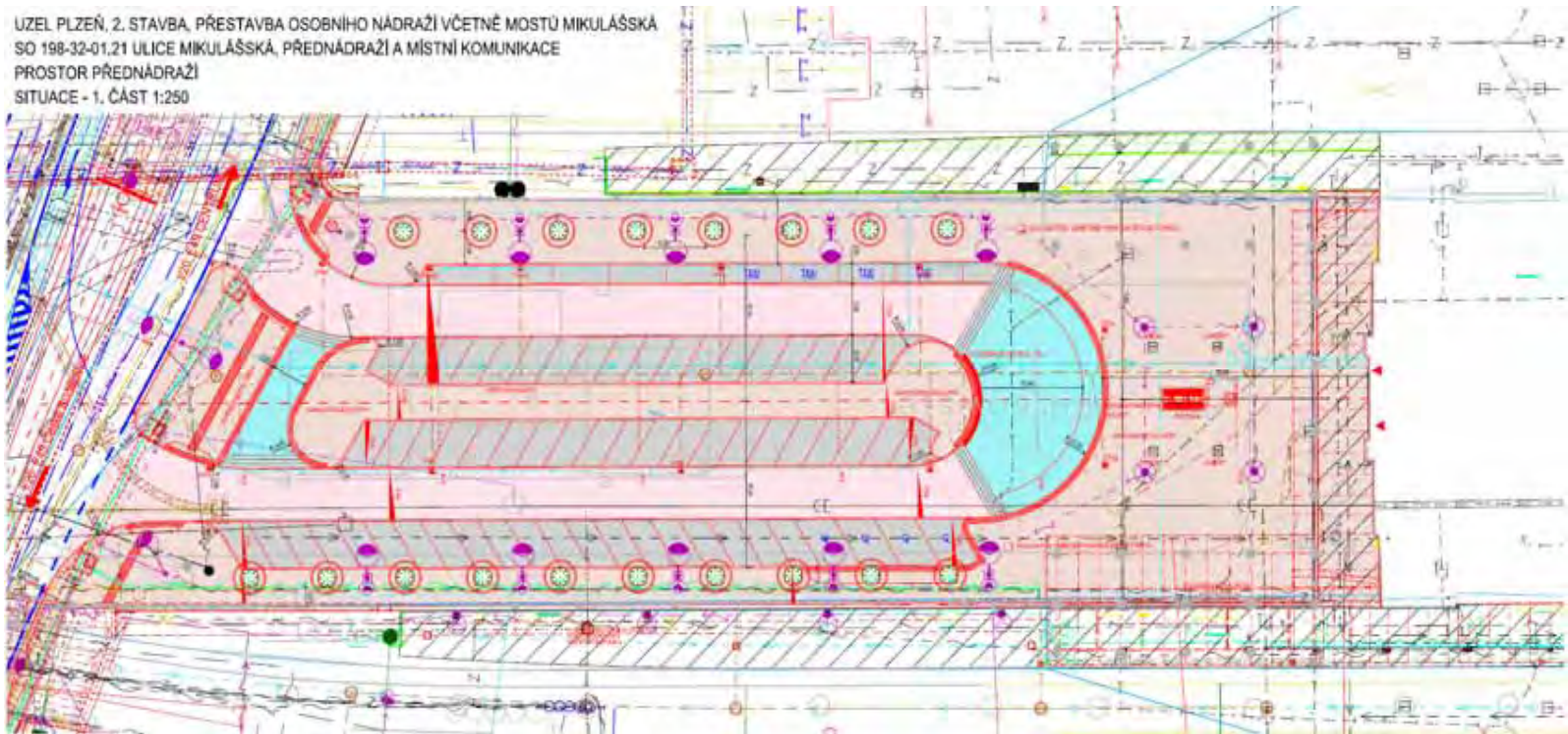
Jižní most, pohled severní – stávající stav / nový stav





# Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, vč. mostů Mikulášská

## Situace – přednádražní prostor



## Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati

**Celkové investiční náklady jsou 1,737 mld. Kč**

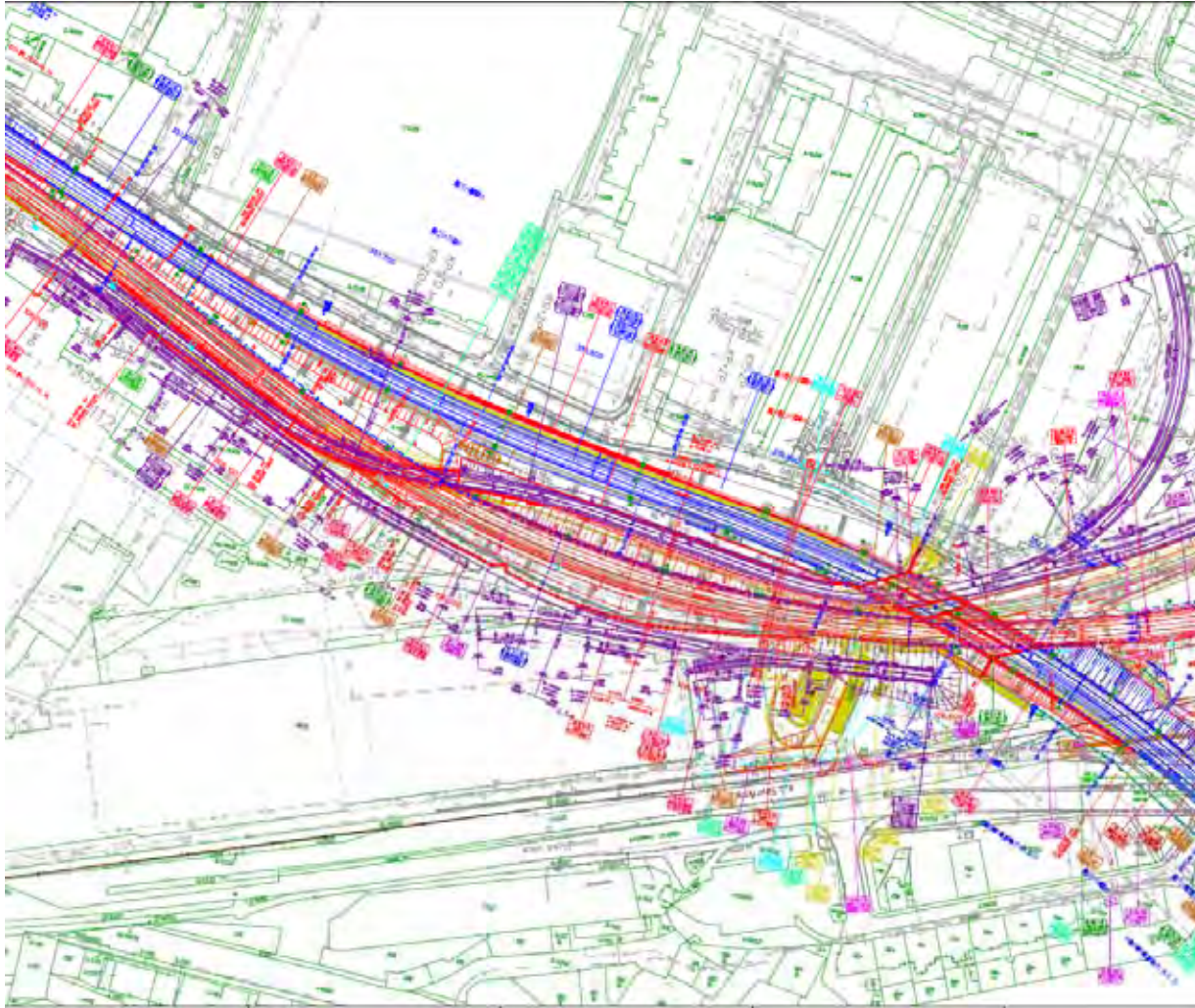
**Realizace se předpokládá 05/2017 – 06/2019 v rámci CEF**

**Demoliční práce objektů v Lokalitě Domažlická 08/2016 – 05/2017**



Správa železniční dopravní cesty

## Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati





## Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati





## Uzel Plzeň 3. stavba – přesmyk domažlické trati





## Uzel Plzeň 4. stavba – seřadovací nádraží

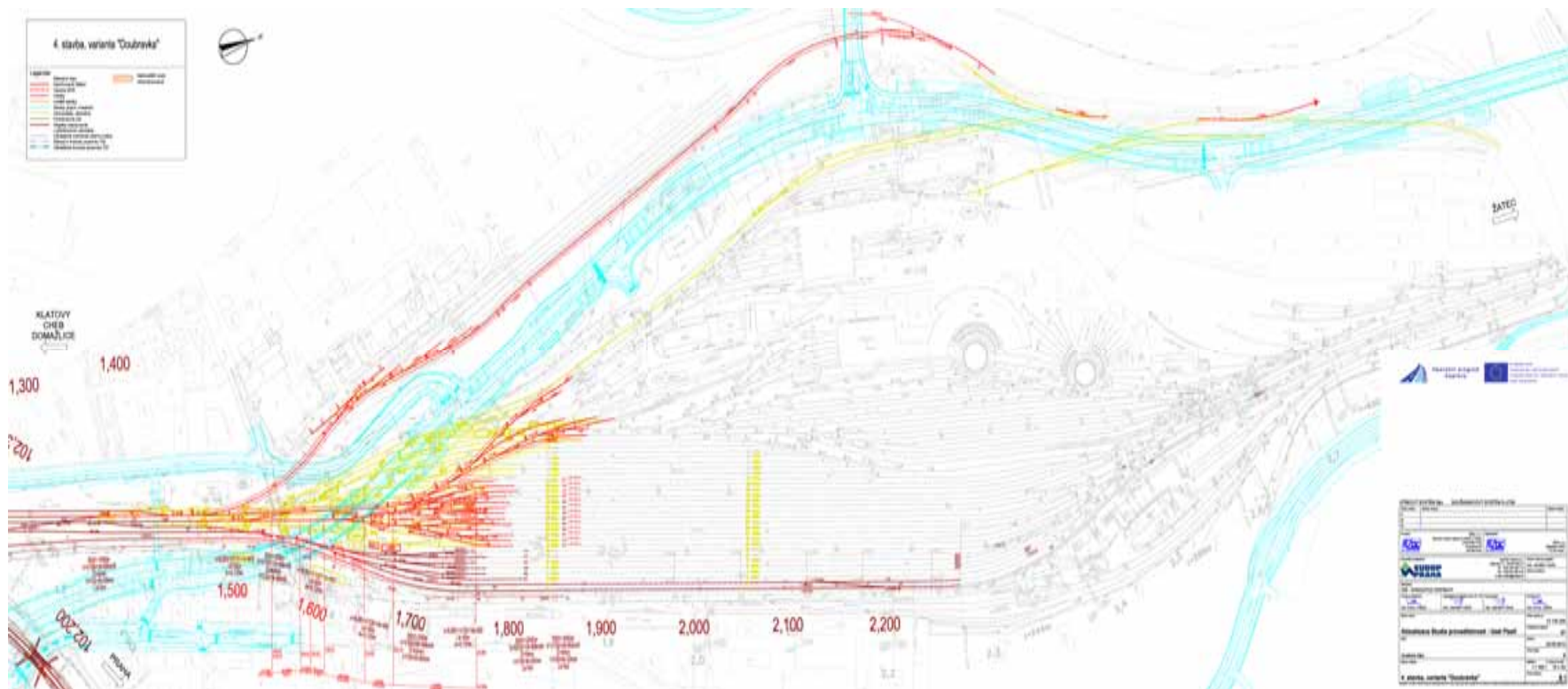
**Vybrána lokalita „DOUBRAVKA“**

**Celkové investiční náklady jsou odhadovány na 0,8 mld. Kč**

**Realizace se předpokládá až po roce 2020**

# Uzel Plzeň 4. stavba – seřadovací nádraží

varianta „Doubravka“



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

**Celkové investiční náklady jsou odhadovány na 400 mil. Kč**

**Realizace se předpokládá 2018+ (OPD2)**

**Přesun nástupišť z ŽST Koterov na novou zastávku Plzeň - Slovany**





# Uzel Plzeň 5. stavba – úsek Lobzy – Koterov

## Lobzy - Koterov, 3.díl







# Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st.hranice SRN

Výchozí stav



Legenda:  stávající dopravní cesta  
 stanice, vjezd, zastávka

 do přelásků  
 navrhovaný (rozšířený) úsek

### 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.
- Obsahuje stavbu nového traťového úseku z oblasti Plzně, do oblasti Stodu. V Plzni nová trať začíná v odb. Nová Hospoda, která po technické stránce navazuje na stavbu Uzel Plzeň, 3.stavba – Přesmyk domažlické trati. Nová jednokolejná trať je pak vedena přibližně v koridoru silnice I/26, dálnice D5 a stávající tratě do oblasti Zbůch / Chotěšov.
- Zdvojkolejnění stávající trati v úsecích
  - úsek odb. Chotěšov – ŽST Stod
  - úsek odb. Radonice (zast. Milavče) – odb. Spálený Mlýn (km 163,879)
  - úsek ŽST Domažlice – zast. Domažlice město



# Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st.hranice SRN

## Opatření na straně ČR:

- rek. stanic, 550mm, 780m, změna konfigurace
- elektrizace
- průběžná přestavba, optimalizace, D4, GC
- nové TZZ, SZZ
- GSM-R, DOZ
- ETCS

## TSI:

- splňuje
- INF - D4, GC, 780m
- PRM - 550mm
- CSS - ETCS

## Opatření na straně SRN:

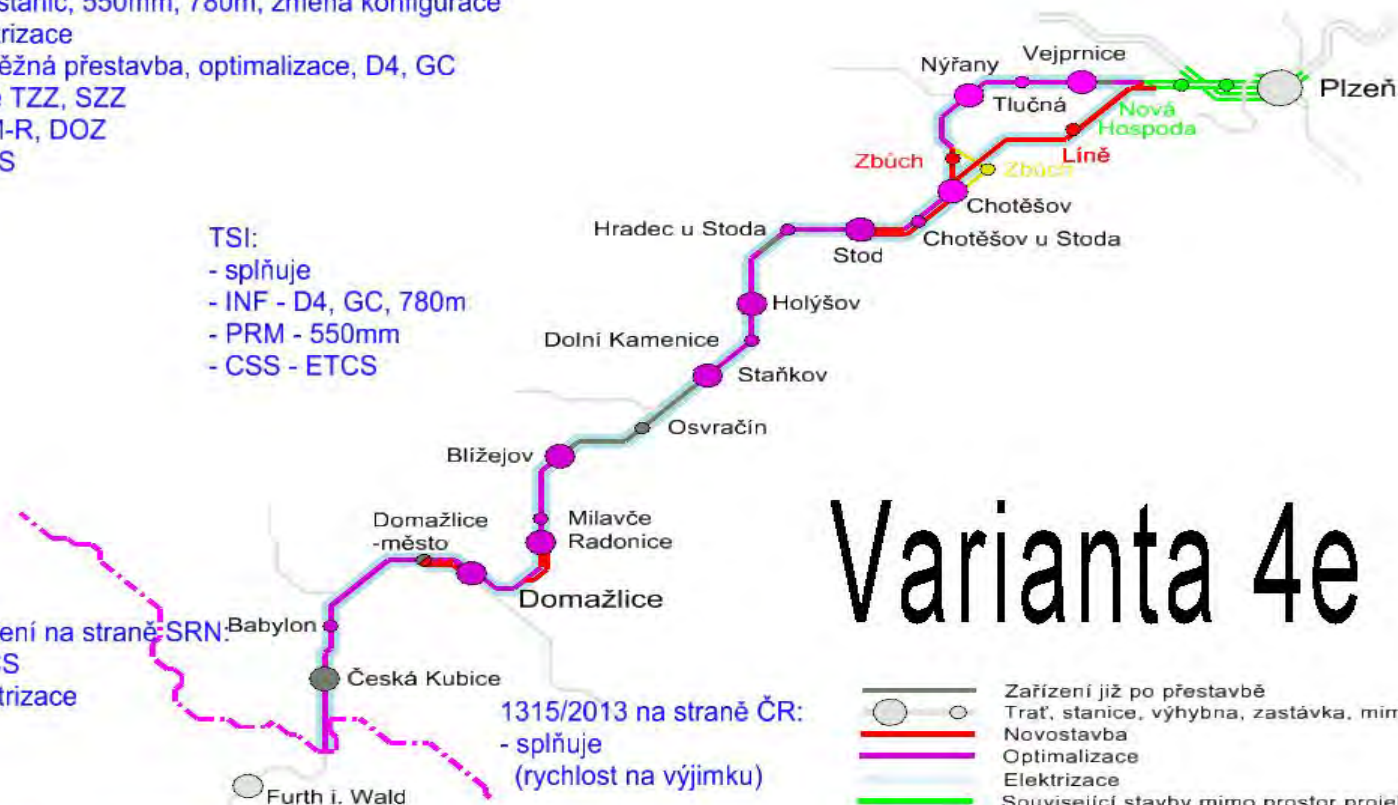
- ETCS
- elektrizace

## 1315/2013 na straně ČR:

- splňuje
- (rychlost na výjimku)

## 1315/2013 na straně SRN:

- splňuje



# Varianta 4e

- Zařízení již po přestavbě
- Trať, stanice, výhybna, zastávka, mimo prostor projektu
- Novostavba
- Optimalizace
- Elektrizace
- Související stavby mimo prostor projektu
- Zrušené úseky
- Dosažení některých závazných parametrů, odstranění úzkých hrdel

## Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st.hranice SRN

- **Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1.stavba, nová trať Plzeň(mimo) – Stod(včetně)**  
Předpokládané CIN : cca 2 970,5 mil Kč (dle akt SP – var.4e)
- **Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2.stavba, úsek Plzeň(mimo) – Nýřany – Chotěšov(mimo)**  
Předpokládané CIN : cca 1 405,5 mil Kč (dle akt SP – var.4e)
- **Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3.stavba, úsek Stod(mimo) – Domažlice(včetně)**  
Předpokládané CIN : cca : 4 430,7 mil Kč (dle akt SP – var.4e)
- **Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st.hranice SRN, 4.stavba, úsek Domažlice(mimo) - státní hranice SRN**  
Předpokládané CIN : cca 935,3 mil Kč (dle akt SP – var.4e)



Správa železniční dopravní cesty

# Harmonogram dalšího postupu

## 2015

Schválení vybrané varianty SP v rámci Centrální komise Ministerstva dopravy, rozdělení na jednotlivé úseky (samostatné stavby)

## 2016 – 2018

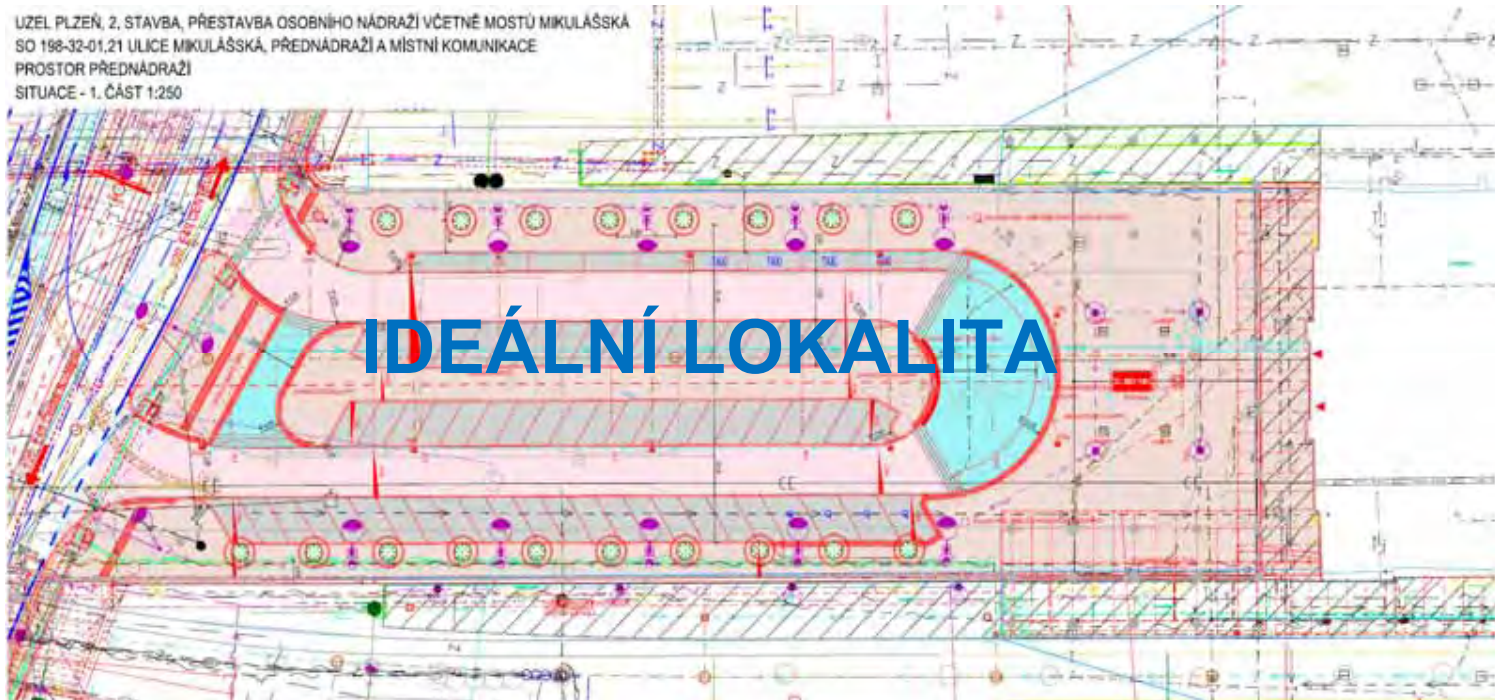
projektová příprava včetně EIA, územního a majetkoprávního vypořádání a stavebního řízení pro jednotlivé úseky (samostatné stavby)

## 2019 – 2022

předpokládaná realizace jednotlivých úseků (samostatných staveb) v případě výběru některé z variant řady 2 a 4

# PARKOVIŠTĚ P+R

UZEŁ PLZEŇ, 2. STAVBA, PŘESTAVBA OSOBNÍHO NÁDRAŽÍ VČETNĚ MOSTŮ MIKULÁŠSKÁ  
SO 198-32-01.21 ULICE MIKULÁŠSKÁ, PŘEDNÁDRAŽÍ A MÍSTNÍ KOMUNIKACE  
PROSTOR PŘEDNÁDRAŽÍ  
SITUACE - 1. ČÁST 1:250





*Správa železniční dopravní cesty*

**DĚKUJI ZA POZORNOST**

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)**