



Správa železniční dopravní cesty



19. konference
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTA 2016

Infrastruktura a stavby v obvodu OŘ Olomouc

Ing. Ladislav Kašpar a kolektiv zaměstnanců OŘ Olomouc
Clarion Congress Hotel Olomouc, 18.4.2016

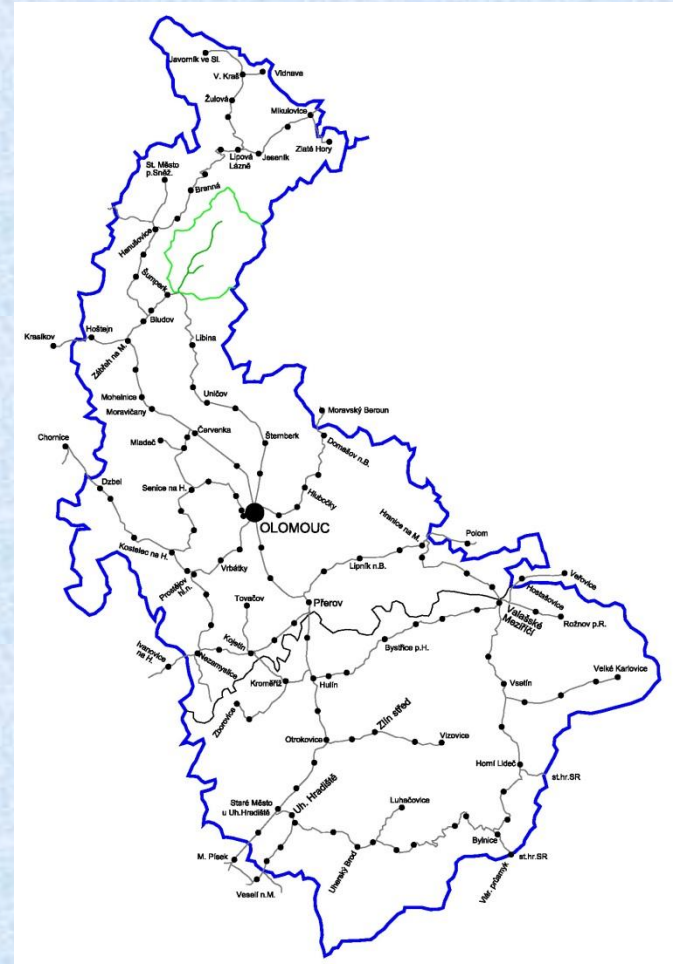
Působnost a infrastruktura organizační jednotky

Oblast působení OŘ Olomouc je tvořena Olomouckým a Zlínským krajem. Konkrétně se jedná o rozlohu 9 231 km² s 1 220 972 obyvateli. Oblastí prochází se severu na jih 2. Tranzitní železniční koridor Vídeň – Varšava s odbočnou větví Přerov – Olomouc – Česká Třebová. Významnou spojnici je trať Hranice na Moravě – Púchov, která je součástí 9. Tranzitního koridoru RFC pro nákladní dopravu. OŘ Olomouc spravuje jak páteřní koridory, tak i tratě celostátní a regionální.

OŘ Olomouc v číslech:

937,596 km tratí z toho je 238,898 km tratí je elektrifikovaných, 705,241 jednokolejných a 232,355 dvoukolejných

Celková délka kolejí je 1 573,749 km, počet výhybek a výhybkových konstrukcí – 2 409, počet železničních stanic – 104, počet řízených stanic řízených z CDP – 22, počet zastávek 158, počet železničních přejezdů – 831, v obvodu je dále 728 železničních mostů a 12 tunelů.



„Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. Hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) – Jablůnka (mimo) a Vsetín (mimo) – Horní Lideč (mimo)“

Projektantem akce je Moravia Consult Olomouc, a.s., Zhotovitelem akce se na základě veřejné soutěže stalo sdružení Společnost „TŽPD Lideč I“ – TSS GRADE, a.s., Porr a.s., Doprastav a.s., Doprastav a.s. organizační složka Praha.

Realizační náklady: 534.953.570,00 Kč

Železniční trať Hranice na Moravě – Horní Lideč – Púchov je dvojkolejná elektrizovaná celostátní trať zařazená do evropského železničního systému (TEN-T). Prochází zvlněným terénem v souběhu s řekou Bečvou. Provoz v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín byl zahájen 1. července 1885, v úseku Vsetín – Horní Lideč 21. října 1928.

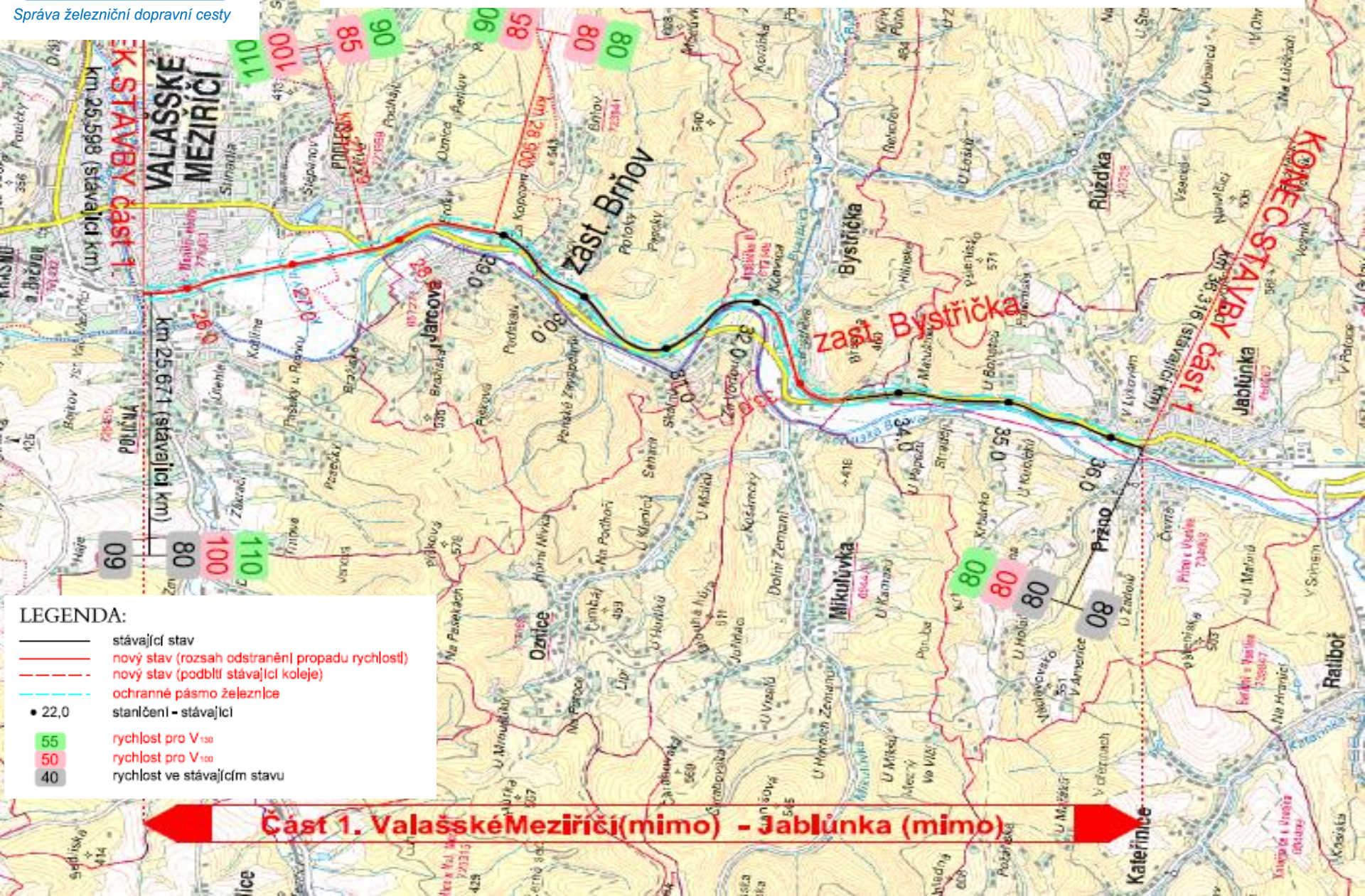
V době před realizací byl technický stav železničního svršku, ale i propustků, mostů, zabezpečovacího zařízení, trakce a silnoproudých rozvodů a zařízení na hranici životnosti a vyžaduje si provedení rozsáhlejších údržbových prací.

Stavbou nejsou budovány nové objekty. SŽDC, s.o. v současné době připravuje „Studii proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě“, jejímž cílem je prověřit možné varianty infrastrukturních opatření na trati Púchov - Horní Lideč - Hranice na Moravě z pohledu technického, dopravně technologického, marketingového, ekologického a ekonomického. Z hlediska časového horizontu realizace připravovaného záměru a z hlediska rozsahu předmětné stavby, neplynou žádná omezení nebo nutnost koordinace.

Realizaci stavby je však nutné koordinovat z hlediska doby provádění prací s plánovanými stavbami v jednotlivých obcích.

Dne 1.8. 2015 byla zahájena oprava části úseků na trati Valašské Meziříčí – Horní Lideč. Předpokládaný termín ukončení je první polovina roku 2016.

Situace úseku Valašské Meziříčí (mimo) - Jablunka (mimo)



LEGENDA:

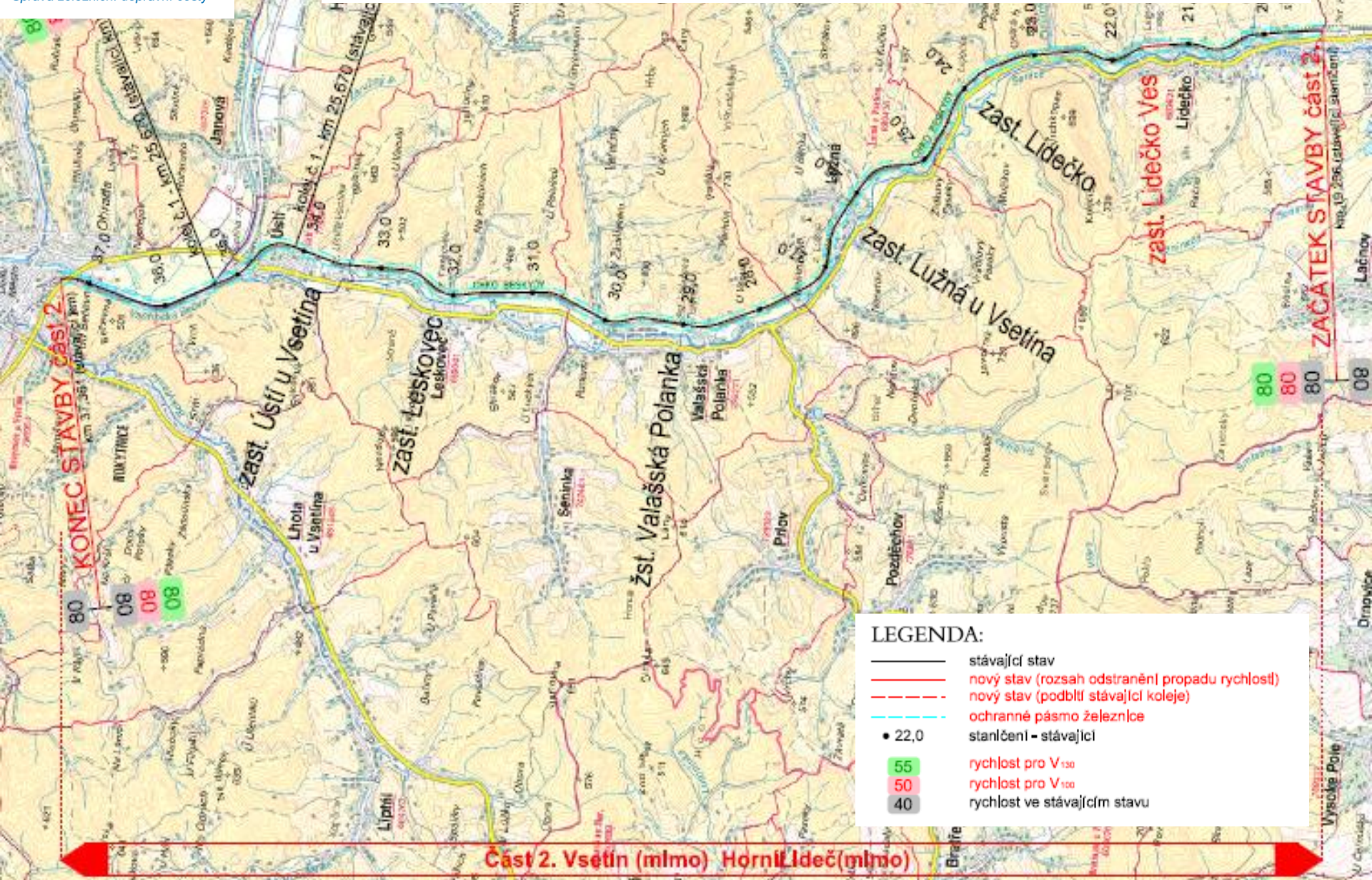
	stávající stav
	nový stav (rozsah odstranění propadu rychlosti)
	nový stav (podblíží stávající koleje)
	ochranné pásmo železnice
	22,0 stančení - stávající
	55 rychlost pro V ₁₅₀
	50 rychlost pro V ₁₀₀
	40 rychlost ve stávajícím stavu

Část 1. Valašské Meziříčí (mimo) - Jablunka (mimo)



Správa železniční dopravní cesty

Situace úseku Vsetín (mimo) - Horní Lideč (mimo)



LEGENDA:

- stávající stav
- nový stav (rozsah odstranění propadu rychlosti)
- nový stav (podblíží stávající koleje)
- ochranné pásmo železnice
- 22,0 stančení - stávající
- rychlost pro V₁₃₀
- rychlost pro V₁₀₀
- rychlost ve stávajícím stavu

Část 2. Vsetín (mimo) Horní Lideč (mimo)



Správa železniční dopravní cesty

Akce OPD NIV u OŘ Olomouc 2015 a 2016



„Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. Hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo).“

Projektantem akce je Moravia Consult Olomouc, a.s., Zhotovitelem akce se na základě veřejné soutěže stala firma IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.

Realizační náklady: 484.223.780,00 Kč

Železniční svršek na této trati byl obnoven již v roce 1979 kolejnicemi S49 a betonovými pražci SB6. Kolejnice i přes občasnou výměnu v obloucích byly ojeté, betonové pražce vykazovaly podélné i příčné trhliny. Upevnění kolejnic v žebrových podkladnicích nevykazovalo správnou držebnost svěrkami ŽS3, které byly provozem zdeformované a obroušené. V tomto úseku byla traťová rychlost 80 km/hod.

Železniční spodek v roce 1979 nebyl součástí obnovy, proto zde dochází na mnoha místech k deformaci zemní pláně a vzniku blátivých míst na trati s následným vlivem na geometrickou polohu koleje a tím i komfort a bezpečnost jízdy vlaků. Příkopy podél trati jsou z větší části nefunkční už od proběhlé obnovy v roce 1979.

Prvořadým úkolem při zadávání projektu stavby bylo zlepšení jízdního komfortu a zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob vlaků.

Jízdnímu komfortu přispěje klidná a relativně tichá jízda vlaku vlivem pružného bezpodkladnicového upevnění kolejnic. Dále zde dojde ke zvýšení traťové rychlosti v závislosti na směrových poměrech ve stávajícím drážním tělese.

V zastávkách Černotín, Špičky a Milotice jsou nově zřizována úroňová nástupiště u koleje č.1 a 2 s nástupní hranou 550 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště u koleje č.1 je řešen u těchto zastávek zřízením úroňového zabezpečeného přechodu pro cestující.

Pro nový železniční svršek jsou použity vysokopevnostní kolejnice 60 E2 R350HT a betonové pražce B91S/1 s rozdělením „u“. Kolejnice délky 75 metrů jsou následně svařovány do bezstykové koleje za pomoci odtavovacího stykového svařování.

Součástí stavby je i zrušení 3 propustků, oprava 12 propustků a 3 mostů, dokončení výměny nových sloupů trakčního vedení a úprava sdělovacích a zabezpečovacích zařízení tratě.

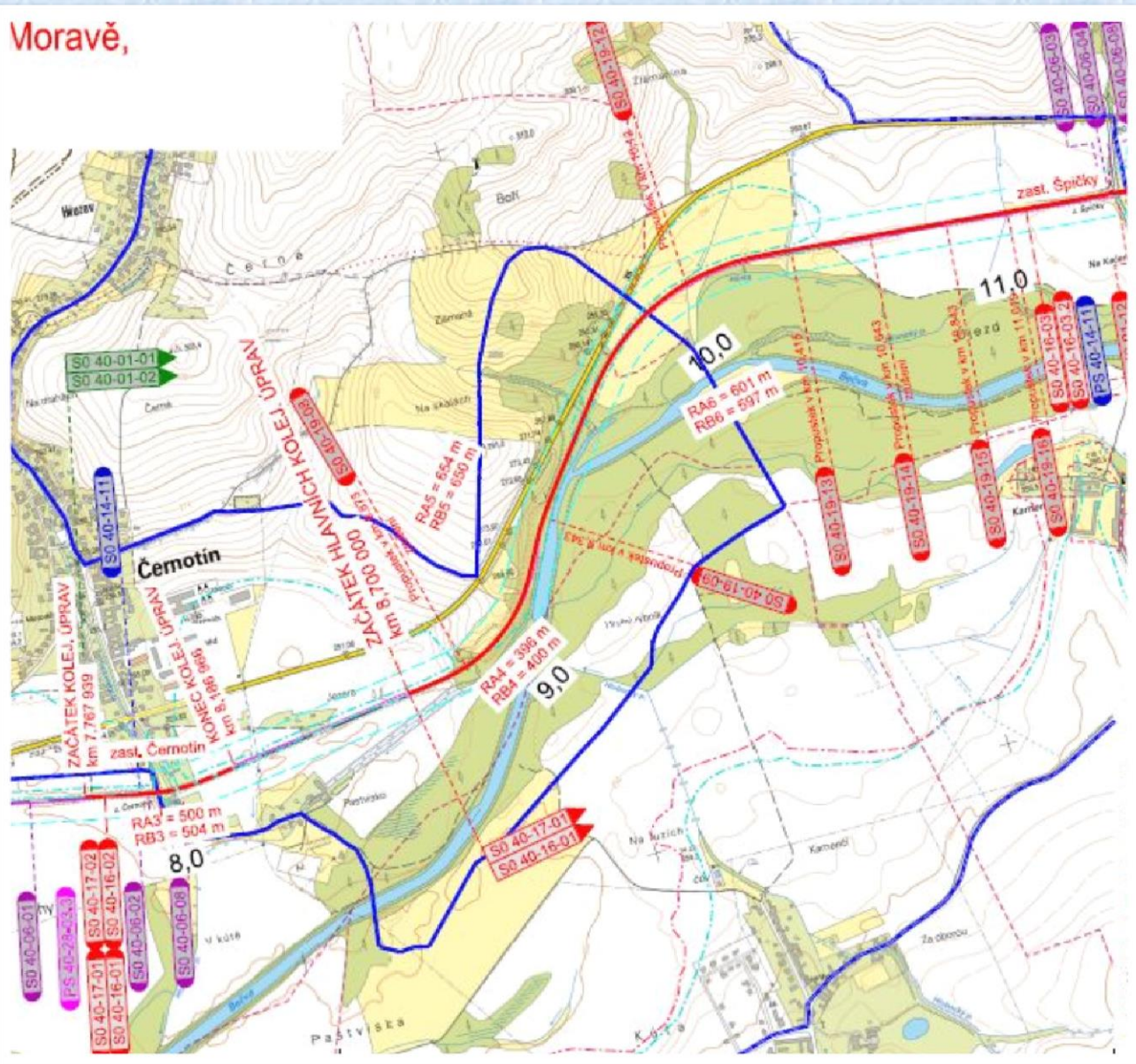
Při této akci je zajištěn vždy provoz po jedné koleji- tzn. Bez náhradní autobusové dopravy.

Dne 15.9.2015 byla zahájena nepřetržitá výluka na trati Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí v úseku Hranice na Moravě město – Hustopeče v koleji č.1 a následně v k.č.2 s ukončením výluk 28.11.2015 s předpokládaným čerpáním nákladů ve výši 70%. Dokončení stavby s realizací zbývajících 30% nákladů bude v roce 2016.

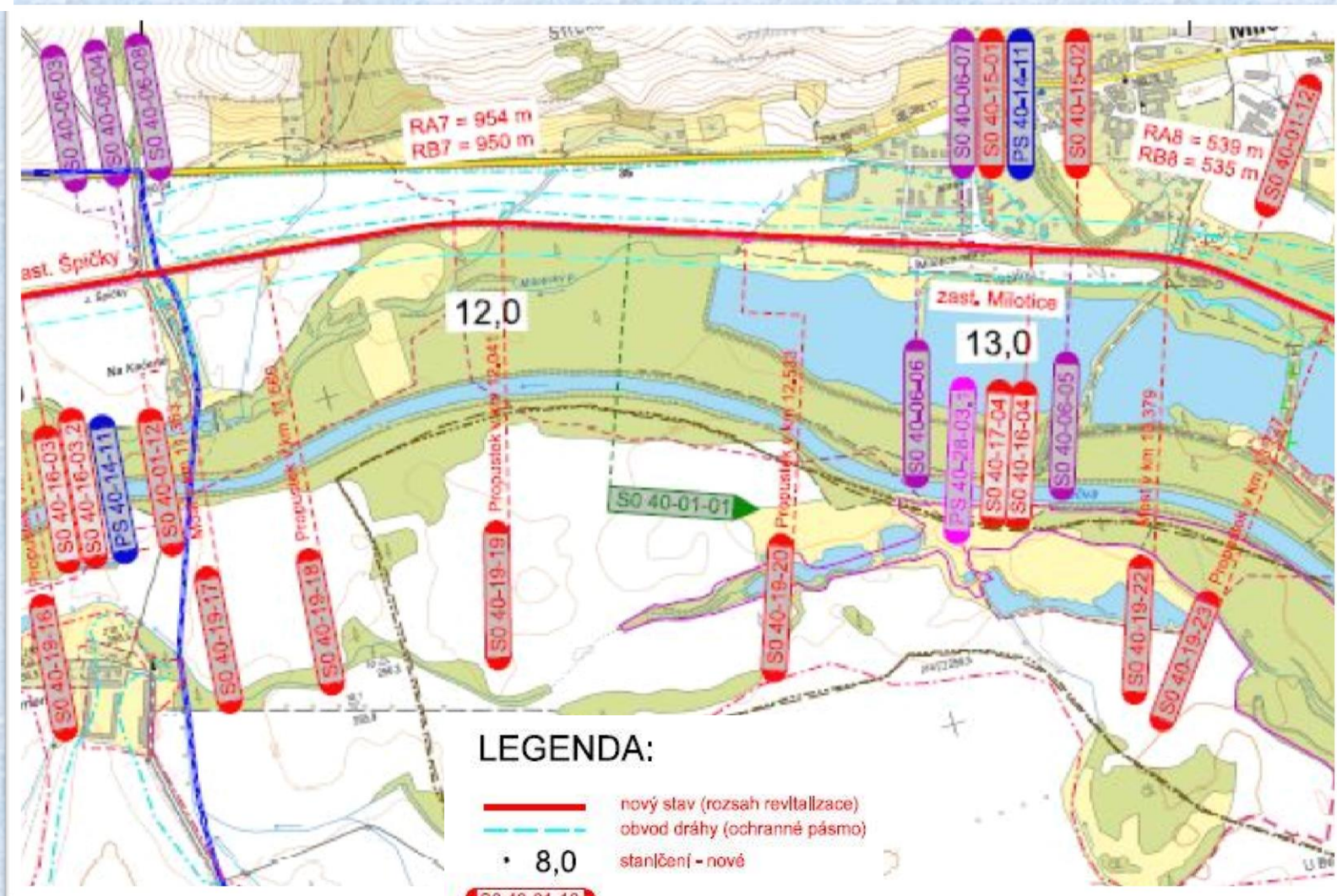
PŘEHLEDNÁ SITUACE Černotín – Špičky

LEGENDA:

-  nový stav (rozsah revitalizace)
-  obvod dráhy (ochranné pásmo)
-  8,0 stančení - nové
-  SO 40-01-10 poloha nových PS, SO
-  SO 40-17-01 kabelová trasa
-  související investiční akce



PŘEHLEDNÁ SITUACE Špičky – Milotice nad Bečvou



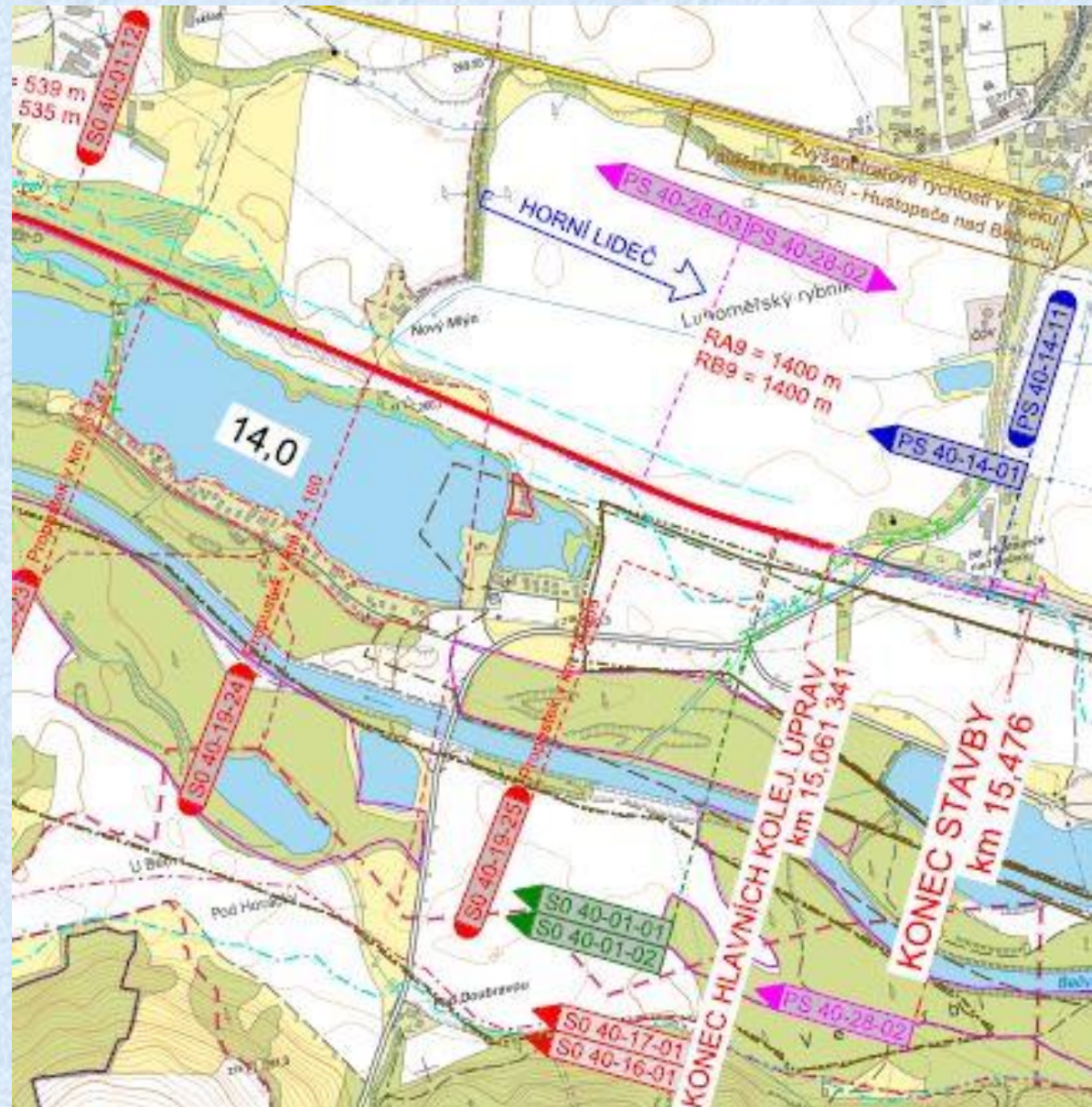
-  nový stav (rozsah revitalizace)
-  obvod dráhy (ochranné pásmo)
-  8,0
stanice - nové
-  SO 40-01-10
poloha nových PS, SO
-  SO 40-17-01
-  kabelová trasa
-  související investiční akce

PŘEHLEDNÁ SITUACE

Milotice nad Bečvou – konec stavby

LEGENDA:

-  nový stav (rozsah rekonstrukce)
-  obvod dráhy (ochranné pásmo)
-  8,0 stanice - nové
-  SO 40-01-10 poloha nových PS, SO
-  SO 40-17-01
-  kabelová trasa
-  související investiční akce





Správa železniční dopravní cesty

Akce OPD NIV u OŘ Olomouc 2015 a 2016



"Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)"

Projektantem akce byla Moravia Consult Olomouc, a.s., Zhotovitelem akce se na základě veřejné soutěže stalo sdružení firem KLEMENT-A-HÍD, Krnov – Šumperk.

Realizační náklady: 713.002.702,00 Kč

V řešeném úseku trati se nachází šest dopravních zastávek: Jindřichov na Moravě, Branná, Ostužná, odb. Slezský kámen, Horní Lipová a Lipová Lázně, a dvě zastávky: Nové Losiny a Ramzová. Zastávka Ramzová není součástí stavby.

Účelem stavby bylo zajištění provozuschopného a bezpečného stavu železniční trati bez častých požadavků na opravné práce. Aktuální technický stav železničního svršku, ale i propustků, mostů, zabezpečovacího zařízení a silnoproudých rozvodů a zařízení si vyžadoval provedení rozsáhlejších prací. V souvislosti s jejich provedením se počítalo se zvýšením stávající traťové rychlosti.

Stávající svršek měl být v traťových úsecích snesen a nahrazen novým železničním svrškem tvaru 49 E1, na betonových pražcích B03 s pružným upevněním, s rozdělením pražců „u“. Výhybky měly být vloženy jako regenerované v počtu 19 ks, 1 ks měl být nový.

Akce OPD NIV u OŘ Olomouc 2015 a 2016

Nástupiště měla být ve všech stanicích mimo zast. Nové Losiny zřízena typem SUDOP s nástupní hranou 200/250 mm nad TK. V zastávce Nové Losiny měl být stejný typ s nást. hranou 380 mm. Celková stavební délka nástupišť měla činit 1155 m. Současně měly být prováděny úpravy na přístupových cestách, přechodech, mostech, propustech, zabezpečovacím zařízení, elektrickém ohřevu výměn a osvětlení.

Stavba byla rozčleněna na 155 stavebních objektů a 10 provozních souborů.

Mezi důležitými souvisejícími stavbami byla železniční stavba „Revitalizace trati Bludov-Jeseník“, která započala první etapou také 20.7 v úseku Bludov.-odb.Olšany s termínem ukončení této etapy 11.11.2015. Začátek další etapy této stavby započne po ukončení zimní technologické pauzy 12.3.2016, dále stavba „Silnice I/44 Červenohorské sedlo – jih“. Tato stavba byla zahájena na jaře 2015 a objízdna trasa měla být vedena z důvodu plné uzavírky přes 3 žel. přejezdy této stavby. Další důležitou související stavbou byla výstavba kanalizace v obci Jindřichov. Stavby byly navzájem koordinovány.



Zkušenosti OŘ Olomouc z akce

„Odstranění propadu rychlosti na trati Krnov – Šumperk, v úseku Bludov – Hanušovice (mimo) – Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“

Záměr projektu uvedené akce byl projednán v Centrální komisi dne 15. 7. 2014 a schválen dne 23. 10. 2014. Zadávací dokumentace byla předložena na MD a projednána v Centrální komisi dne 10. 3. 2015.

Zhotovitel vzešel z otevřeného výběrového řízení, které bylo zahájeno dne 20. 3. 2015. Otevření obálek s nabídkami proběhlo dne 25. 5. 2015. Soutěže se zúčastnili čtyři uchazeči, žádný uchazeč nebyl v průběhu soutěže vyloučen. Rozhodnutí a oznámení zadavatele o nejvhodnější nabídce bylo podepsáno dne 23. 6. 2015.

Vítězným zhotovitelem se stala „**Společnost KLEMENT-A-HÍD, Krnov-Šumperk**“.

V průběhu posuzování a vyhodnocování nabídek byly uchazečům zasílány žádosti o objasnění informací a dokladů, což způsobilo prodloužení výběrového řízení a tím i posun zahájení prací – původní termín zahájení prací 30. 6. 2015 nebylo možné stihnout kvůli nutné lhůtě pro podání námitek proti rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky.

Mezitím bylo dne **13. 5. 2015** vydáno stavební povolení, které nabylo právní moci dne 13. 6. 2015.

7. 7. 2015 proběhlo s vítězným zhotovitelem vstupní jednání, na kterém bylo projednáno:

- harmonogram výluk; zhotovitel byl upozorněn na jeho neměnnost,
- použití kolejnic jakosti R400HT, atypických pražců pro rozšíření rozchodu a technologie svařování,
- zhotovitel byl vyzván k doložení kvalifikace pracovníků.

13. 7. 2015 uplynula lhůta pro podání námitek proti rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky a následně byla podepsána ze strany SZDC jako objednatel smlouva o dílo.

Zhotovitel však namísto podepsání smlouvy o dílo dne 14. 7. 2015 sdělil, že vzhledem k posunu zahájení prací nelze souhlasit s harmonogramem z nabídky a musí jej zodpovědně prověřit a přepracovat.

20. 7. 2015 byla zahájena výluka, staveniště nemohlo být zhotoviteli předáno kvůli neuzavřené smlouvě o dílo.

22. 7. 2015 zhotovitel sdělil, že je připraven převzít staveniště a že hodlá předložit návrh dodatku ke smlouvě o dílo, jehož přílohu tvoří upravený harmonogram. Den poté, 23. 7. 2015 podepsal zhotovitel smlouvu o dílo s původním harmonogramem z nabídky. Součástí smlouvy byly standardní obchodní podmínky SZDC OP/R/07/15.

24. 7. 2015 (4 dny po zahájení výluky) bylo zhotoviteli předáno staveniště, práce dle harmonogramu však nebyly zahájeny.

5. 8. 2015 zhotovitel požádal generálního projektanta o změnu technologie výstavby rámových propustků z prefabrikovaných na monolitické, protože není schopen zajistit včas potřebné prefabrikáty.

7. 8. 2015 proběhlo jednání se zhotovitelem, na kterém bylo projednáno:

- sdělení zhotovitele, že dne 20. 9. 2015 bude zahájen návoz kolejnic a ca. od 15. 10. 2015 bude zahájena pokládka kolejového roštu,
- uzavření dodatku č. 1 ke smlouvě o dílo, jímž se upravuje časový postup prací – posun zahájení realizace díla z 30. 6. 2015 na 24. 7. 2015 a posun termínu ukončení výluky z 30. 11. 2015 na 11. 12. 2015.

20. 8. 2015 byl zhotovitel písemně upozorněn na neplnění prací dle časového harmonogramu. Zhotovitel obratem dne 21. 8. 2015 sdělil, že není schopen zajistit realizaci některých dodávek a prací, jejichž neprovedení brání dalšímu postupu:

- pražce a komponenty upevnění kolejnic,
- realizační dokumentaci zabezpečovacího zařízení,
- repase výhybek.

Současně nás ale ujistil, že konečný termín prací dle smlouvy o dílo zůstane nezměněn.

1. 9. 2015 byl zhotovitel písemně upozorněn na neplnění prací dle časového harmonogramu. Zhotovitel nás dne 15. 9. 2015 písemně ujistil, že je schopen splnit konečný termín, potřebuje ale (již druhou) změnu časového plánu. Dva dny poté, 17. 9. 2015 zhotovitel písemně sdělil, že není schopen garantovat splnění termínů dokončení jednotlivých částí díla v souladu se smlouvou, a navrhl ukončení smluvního vztahu dohodou.

V důsledku toho byla dne **30. 9. 2015** uzavřena dohoda o ukončení smlouvy o dílo. Podle této dohody mělo být předáno staveniště, dodaný materiál a dokumentace provedených prací do **30. 10. 2015**.

Akce OPD NIV u OŘ Olomouc 2015 a 2016

Dle dohody o ukončení a v souladu se smlouvou o dílo má zhotovitel právo na úhradu prokazatelných nákladů za materiál, který objednal pro zhotovení předmětného díla do dne účinnosti dohody o ukončení smlouvy o dílo, který byl již dodán zhotoviteli, nebo jehož dodávku je zhotovitel povinen přijmout. Objednatel je oprávněn přijmout pouze takový materiál, jehož použití při provádění díla nepovede k vadám díla.

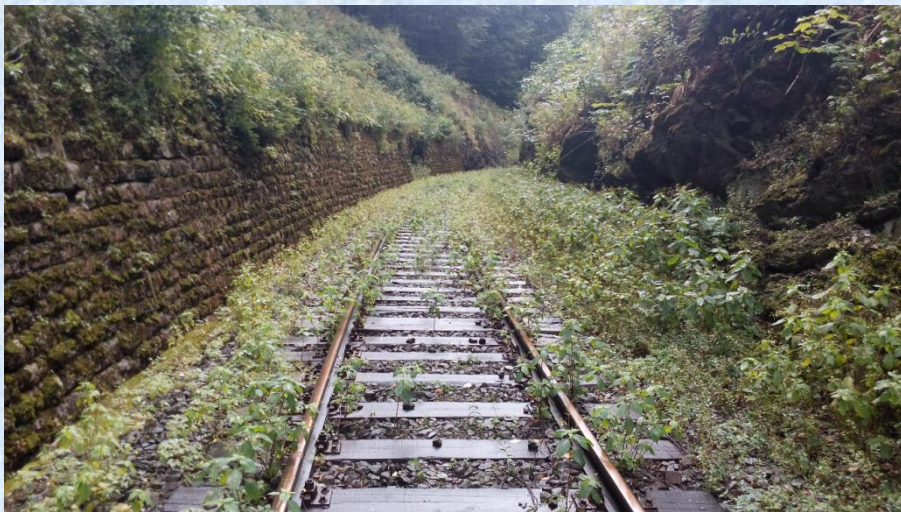
13. 10. 2015 zhotovitel předal seznam materiálu, který byl objednán a případně již dodán pro realizaci díla a který chce nabídnout objednateli k odkoupení.

Zhotovitel byl dále vyzván, aby k nabízenému materiálu zaslal doklady prokazující technické parametry, doklady k dodávkám, případně smlouvy na nákup materiálu, a doklady prokazující uhrazení dodávek zhotovitelem.

OŘ Olomouc prověřovalo ve spolupráci s GŘ opodstatněnost výše nároků zhotovitele: porovnání cen za materiál, které požaduje zhotovitel, s cenovými nabídkami dodavatelů, prověření nároků na úhradu dopravy a projektových prací. Z těchto jednání vyplynulo výsledné stanovisko SZDC k jednotlivým nárokům zhotovitele. Zhotoviteli nebyly dále uznány náklady na pasporty, kladecí plány, dokumentaci variantního řešení propustků, vytyčení inženýrských sítí a stavenišť, náklady na vnitrostaveništní dopravu apod. Náklady na budoucí dopravu materiálu do žst. Jindřichov u většiny materiálů ponese zhotovitel.



Akce OPD NIV u OŘ Olomouc 2015 a 2016



Dne **14.12.2015** byla uzavřena Dohoda o vypořádání vzájemných práv, jejímž předmětem bylo stanovení podmínek pro veškeré dodávky materiálu. Materiál, který je nyní ve vlastnictví SZDC, je uskladněn jednak v areálu firmy KASTL Invest s.r.o. na základě smlouvy o nájmu, s výjimkou kolejnic, které jsou uskladněny v areálu společnosti Voestalpine Schienen GmbH v Leobenu v Rakousku. Veškerý uskladněný materiál je pojištěný u Kooperativy pojišťovny, a.s., VIG. Všechny tyto náklady budou přeúčtovány zhotoviteli.

V prosinci 2015 proběhly přejímky materiálu a vystavení konečných faktur.

Dne **3.12.2015** byla zhotoviteli zaslána Výzva k úhradě smluvních pokut na základě Smlouvy o dílo na zhotovení stavby. Smluvní pokuty byly vyčísleny celkem ve výši 47.739.576,41 Kč.

Dne **14.12.2015** byla zhotoviteli zaslána Výzva k úhradě způsobené škody vyčíslená na částku ve výši 9.825.346,87 Kč.

Zhotovitel odmítl uplatněný nárok na náhradu škody s tím, že nesouhlasila s vyčíslením škody, považuje ji za neoprávněnou. Stejně tak zhotovitel odmítl požadavek a nárok na zaplacení smluvní pokuty, jelikož ho nepovažuje za oprávněný.

Dne **23.12.2015** byl proveden jednostranný zápočet smluvní pokuty i vyčíslené škody. I s tímto zápočtem zhotovitel nesouhlasí.

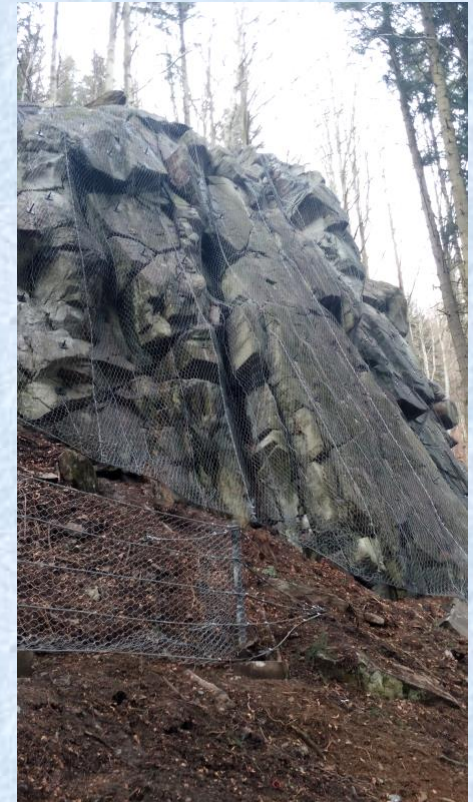
Dne **6.1.2016** proběhlo jednání, na kterém obě strany obhajovaly svá stanoviska a nedošlo ke shodě. Následně SŽDC zaslala zhotoviteli svou reakci na odmítnutí úhrady smluvních pokut a reakci na odmítnutí úhrady způsobené škody spolu s dokumentací k jejímu vyčíslení.

OŘ Olomouc muselo dále provést práce nezbytné k uvedení rozpracované tratě do sjízdného stavu.

Mimo rámec vypořádání vzájemných práv a povinností se zhotovitelem provedlo OŘ Olomouc z prostředků SŽDC dokončení sanace skalních masivů, u kterých bylo po provedení částečného očištění doporučeno dokončení sanace do konce roku 2015 pro zajištění bezpečnosti žel. provozu.

11. 11. 2015 byla ukončena výluka a následující den obnoven provoz na dotčené trati.

Dále jsme upravili a aktualizovali projekt stavby tak, aby byl financovatelný z prostředků OPD 2. Realizaci nově vysoutěžené stavby předpokládáme v termínu **květen – říjen 2016**.



Pokračování přípravy stavby

- Po přerušení stavebních prací na podzim roku 2015 bylo na zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy ČR rozhodnuto o dalším pokračování stavby v režimu investiční akce. Stavba bude dále připravována pro spolufinancování z Operačního programu Doprava 2.
- Již **13.10.2015** OŘ Olomouc vypsalo výzvu na aktualizaci projektu stavby s tím, že nedošlo v projektu ke změnám schváleného technického řešení. Podstatnou změnou bylo nové uspořádání provozních souborů a stavebních objektů podle investičního a neinvestičního charakteru v poměru cca 4:1.
- Projekt stavby zohlednil již provedené práce na skalních stěnách v zářezech a dodaný a objednaný materiál zhotovitelem z roku 2015.
- V lednu 2016 OŘ Olomouc oslovila uchazeče ve věci zpracování „závěrečné zprávy“, tak aby ukončené projekty - neinvestiční stavby spolufinancované z Operačního programu Doprava 1 mohly být do konce února 2016 předloženy k posouzení.
- Stavební správa východ ve spolupráci s příslušnými odbory GŘ SZDC a OŘ Olomouc připravila zadávací dokumentaci pro uveřejnění soutěže na realizaci stavby v roce 2016. Soutěž byla uveřejněna dne **20.1.2016** a podání nabídek se předpokládá do konce března 2016.
- Stavba formálně přechází pod dozor Stavební správy východ a je nadále sledována jako jmenovitá investiční akce.

Revitalizace trati Bludov – Jeseník

Místo stavby: traťový úsek Bludov – Hanušovice

Termín realizace: březen – srpen 2016

Náplň stavby: rekonstrukce železničního svršku (koleje, výhybky a železniční přejezdy), železničního spodku (nástupiště, přístupové plochy), mostních objektů (mosty a propustky) a související železniční infrastruktury (zabezpečení železničních přejezdů, drážní kabelizace, osvětlení a rozvody nn), rekonstrukce železničních stanic Ruda nad Moravou a Bohdíkov včetně nového zabezpečovacího zařízení a přestavba zastávek Bludov-lázně, Bohutín, Bartoňov, Komňátka, Hanušovice-Holba

Rekonstrukce žst. Hanušovice

Místo stavby: železniční stanice Hanušovice

Termín realizace: březen – říjen 2016

Náplň stavby: komplexní přestavba a rekonstrukce železniční stanice za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování, přístupu k vlakům (nová nástupiště s výškou hrany 550 mm a s bezbariérovým přístupem, informační zařízení pro cestující) a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy instalací nového zabezpečovacího zařízení, které v budoucnu umožní úpravu pro dálkové řízení (DOZ)

DOZ Mikulovice – Jeseník

Místo stavby: železniční stanice Jeseník a traťový úsek Lipová Lázně – Jeseník

Termín realizace: březen – srpen 2016

Náplň stavby: přestavba žst. Jeseník za účelem zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování, přístupu k vlakům (nová nástupiště s výškou hrany 550 mm a s bezbariérovým přístupem, informační zařízení pro cestující) a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy instalací nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení

Rekonstrukce přejezdu v km 20,285 (P4288) trati Hanušovice – Mikulovice

Místo stavby: železniční zastávka Ramzová a traťový úsek Ostružná – Horní Lipová

Termín realizace: předpoklad v roce 2017

(již zpracována přípravná dokumentace a dokumentace pro územní rozhodnutí)

Náplň stavby: rekonstrukce železničního přejezdu na Ramzové a zřízení jeho zabezpečení světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, přestavba železničního propustku v souběhu s přejezdem a rekonstrukce účelové komunikace v částech přilehlých k přejezdu, rekonstrukce železničního spodku a svršku přilehlé traťové koleje, kabelizace podél trati do Ostružné

Rekonstrukce železniční zastávky Ramzová

Místo stavby: železniční zastávka Ramzová
Termín realizace: předpoklad v roce 2017
(již zpracována přípravná dokumentace a dokumentace pro územní rozhodnutí)

Náplň stavby: přestavba stávajícího nástupiště na délku 170 m s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice, rekonstrukce železničního spodku a svršku přilehlé traťové koleje, výstavba nového přístřešku pro cestující v úrovni nástupiště, nový přístupový chodník

Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová–Lipová Lázně trati Hanušovice–Mikulovice

Místo stavby: traťový úsek Horní Lipová – Lipová Lázně
Termín realizace: předpoklad v roce 2017
(již zpracována přípravná dokumentace a dokumentace pro územní rozhodnutí)

Náplň stavby: rekonstrukce 2 mostů a 4 propustků, následná rekonstrukce železničního spodku a železničního svršku, úprava přejezdových vozovek na dvou železničních přejezdech

Rekonstrukce žst. Olomouc

Místo stavby:

žst. Olomouc

Termín realizace:

probíhá realizace - stavba bude dokončena na podzim 2016

Náplň stavby:

rekonstrukce železničního svršku a spodku, rekonstrukce nástupišť včetně zastřešení a informačního systému a vybudování nových nástupišť 1-5, prodloužení stávajícího podchodu, úpravy mostních objektů, nový silniční nadjezd v Černovíře, rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení včetně kamerového systému a dispečerské řídicí techniky, rekonstrukce silnoproudých zařízení, rekonstrukce trakčního vedení, rekonstrukce pozemních objektů a přístavba ústředního stavědla pro umístění vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení, protihluková stěna, rekonstrukce potrubních vedení a kabelovodu, úpravy silničních komunikací.



Další významné investiční akce v obvodu OŘ Olomouc



Další významné investiční akce v obvodu OŘ Olomouc

Rekonstrukce prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl.n.

Místo stavby: žst. Olomouc hl.n.- zhlaví a vjezdové koleje od Prostějova a Senice na Hané
Termín realizace: probíhá realizace - stavba bude dokončena na podzim 2016

Náplň stavby: rekonstrukce železničního svršku, spodku, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení a dalších součástí prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl.n. pro zvýšení rychlosti odjezdu na Prostějov 60 km/h a na Senice na Hané na 50 km/h.

Rekonstrukce objektu ústředního stavědla žst. Olomouc hl.n.

Místo stavby: žst. Olomouc hl.n.
Termín realizace: probíhá realizace – dokončení stavby do 04/2016

Náplň stavby: přestavba obvodového pláště a jeho zateplení, výměna výplní otvorů, výměna vnitřních rozvodů poškozených bludnými proudy, rekonstrukce elektroinstalace, výtahu, sociálního zařízení a topného systému.

Železniční trať Olomouc – Šumperk

V současné době probíhá zpracování přípravných dokumentací (dokumentací pro územní rozhodnutí) staveb „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc“ a „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Uničov“.

Termín realizace: předpoklad zahájení realizace v roce 2019

Dopravní terminál Uherský Brod III etapa

Místo stavby: žst. Uherský Brod

Termín realizace: 07/2016 – 09/2016

Stavba Dopravního terminálu Uherský Brod začala svou první etapou (výstavba přechodové lávky přes žel. trať) již v roce 2007. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC, s.o.) byla přizvána ke spolupráci při druhé etapě (v roce 2010), kde se naskytla příležitost čerpat finanční prostředky ve spolupráci s fondem švýcarsko-české spolupráce. Samotnou realizaci (část SŽDC) jsme zahájili v červenci 2014 a odevzdána do zkušebního provozu byla v říjnu 2014. Následná kolaudace proběhla 29.7.2015. Celková doba výstavby trvala 4 měsíce. Stavba byla součástí druhé etapy prací na kompletním dobudování přestupního Dopravního terminálu a úzce souvisela se stavbou infrastruktury pro městskou hromadnou dopravu v Uherském Brodě, která byla investicí města Uherský Brod.

Cestující veřejnost se zde dočkala nového nástupiště s délkou 160 m, nového osvětlení, rozhlasu a návazných zpevněných ploch. Nástupní hrana byla vybudována ve výšce 550 milimetrů nad kolejnicí, což umožňuje snadný nástup cestující veřejnosti i osob s omezenou schopností pohybu. Z nového nástupiště tak mají cestující přímý přestup k dvanácti krytým autobusovým stánům.

Náplň stavby III etapy - Stavba je poslední etapou přestavby žel. stanice Uherský Brod do cílové podoby. V rámci stavby bude rekonstruována kolej č. 1 mezi krajními výhybkami a zbývající část koleje č. 2a bez zásahu do kolejových rozvětvení. Budou vybudována dvě jednostranná nástupiště – u koleje č. 1 v délce 140m a u kol. č. 2b vnější nástupiště v délce 60m a upravena zpevněná plocha před výpravní budovou. Na nástupišti u kol. č. 1 bude vybudován přístřešek pro cestující. Obě nástupiště budou opatřena novým osvětlením a staničním rozhlasem. S ohledem na rekonstrukce kolejí je uvažováno s vyjmutím a opětovným vložením dotčených vnějších prvků zabezpečovacího zařízení. Současně budou přeloženy veškeré kabelové rozvody – silnoproudé i slaboproudé dotčené rekonstrukcí kolejí.

Dopravní terminál Uherský Brod III etapa



Křížení silnice I/35 Zašová se silnicí III/01876 a s železniční tratí Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm

Náplň stavby: Stavba se nachází v katastru obce Zašová a Veselá, které leží východně od Valašského Meziříčí. Obec Zašová se nachází v severojižním směru, mezi hřebeny Veřovských vrchů na severu a Vsetínských vrchů na jihu. V současné době je dopravní situace v obci Zašová velice stísněná. V těsné blízkosti zde vede silnice I/35, železniční trať Rožnov p/Radhoštěm - Valašské Meziříčí a místní komunikace obce, která kříží výše uvedenou žel. trať v km 6,253 žel. přejezdem pod ev. číslem P 7419. Lokalitu, kde se výše jmenovaný žel. přejezd nachází, je z důvodu stísněné dopravní infrastruktury nutno řešit globálně v souvislosti s potřebami vyhovujících platné právní legislativě a evropským normám. Stavba řeší komplexně průtah komunikace I/35 obcí Zašová, tedy uspořádání obou stávajících křižovatek v závislosti na odsunutě poloze traťové koleje. Odsunutá poloha koleje umožní vložení odbočovacích pruhů stykové a průsečné křižovatky ve směru do obce a do průmyslové zóny. Dále bude řešena rekonstrukce silničního mostu přes Zašovský potok, výstavba nových autobusových zastávek, rekonstrukce a výstavba chodníků, veřejného osvětlení a v neposlední řadě i rekonstrukci nástupiště a přístřešku na žel. zastávce Zašová.

Modernizace trati 331 Otrokovice – Vizovice

Náplň stavby: SŽDC připravuje elektrizaci a modernizaci celé trati. V roce 2015 byla schválena Studie proveditelnosti a byla vybrána konečná varianta pro pokračování další přípravy. Dále byla již zahájena příprava stavby (zpracování DÚR), která by měla být zpracována již v letošním roce, v roce 2017 by mělo proběhnout územní řízení, o rok později by mělo být vydané stavební povolení. Následně v roce 2019 by se mohlo začít stavět. Musí se zpracovat nová studie EIA, protože se částečně změní stopa trati a přibude druhá kolej. GŘ SŽDC chce letos na podzim prezentovat projekt na modernizaci tratě 331 okolním obcím.

Modernizace železniční tratě 340 / 341 Veselí nad Moravou/Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bojkovice

Náplň stavby: SŽDC momentálně realizuje Studii proveditelnosti na modernizaci uvedených tratí, na jejích výsledcích záleží rozsah případné modernizace. Ta by v některých místech mohla začít na přelomu let 2018 a 2019, zatím ale nelze předvídat.

Modernizace železniční tratě 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.

Náplň stavby: SŽDC, s.o. v roce 2015 a letošním roce vložila resp. vloží na opravných pracích přes 1,2 miliardy korun. (viz bod 1) I na této trati se zpracovává studie proveditelnosti, která by měla prověřit možnost modernizace celé trati jako moderního koridoru pro dálkovou dopravu. Předpoklad zpracování SP duben 2016. Na základě předložených výsledků SP se bude dále pokračovat v přípravě celé stavby. Předpokládá se prioritní řešení dopravních uzlů žst Vsetín, žst Valašské Meziříčí a žst Hranice na Moravě.

Modernizace železničních stanic Holešov a Bystřice pod Hostýnem na trati 303 a zvýšení bezpečnosti

Náplň stavby: Hlavní prioritou je modernizace zabezpečení tratě 303 vč. modernizace dvou klíčových železničních stanic žst Holešov a žst Bystřice pod Hostýnem, jenž by měli řešit komplexní modernizaci celých žel. stanic vč. kolejového upořádání a zab. zař.



Správa železniční dopravní cesty

Děkuji za pozornost

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

www.szdc.cz

Zpracoval: Ing. Ladislav Kašpar a kolektiv zaměstnanců OŘ Olomouc