

## PROJEKTY PRO IV. KORIDOR

Ing. Miloš Krameš  
SUDOP PRAHA a.s.

### 1. ÚVOD

Tento příspěvek se soustředí na charakteristiku současného stavu přípravy staveb IV. železničního koridoru v jeho jižní větvi, která není v souběhu s koridorem číslo I. Důraz je kladen na technicky zajímavé stavby, na jejichž projektové přípravě se autor podílel.

Krátké připomenutí. Trasa IV. železničního koridoru je součástí transevropské magistrály E55 – ze Skandinávie přes Děčín, Prahu, České Budějovice a Horní Dvořiště směrem na Rakousko, respektive severní Itálii a E551 z Prahy přes České Budějovice, Horní Dvořiště na Rakousko. Koridor je součástí projektů Evropské unie TER a TINA. Část trasy v úseku od státní hranice se SRN přes Děčín do Prahy, společná s I. železničním koridorem, je již modernizována - včetně průjezdu železniční stanicí Děčín a železničním uzlem Ústí nad Labem. Uzel Praha se nyní řeší samostatně.

Trasa IV. železničního koridoru mezi žst. Praha Hostivař a České Budějovice má délku 159 km. Ve stávajícím stavu je trať z větší části jednokolejná. Dvojkolejné úseky jsou pouze Praha Hostivař – Benešov u Prahy (42 km), Dynín – Ševětín (7 km) a Chotýčany – Dobřejské (3 km). Jedná se tedy o 107 km jednokolejných a 52 km dvojkolejných.

Celý úsek IV. železničního koridoru je rozčleněn do deseti samostatných staveb, které se v některých případech dělí, či dělily na dílčí části. Stavby procházejí územím Jihočeského, Středočeského kraje a Prahy. Soulad navrhovaných staveb s územně plánovací dokumentací, spolu se zajištěním finančního krytí, je jednou z klíčových podmínek pro úspěšnou přípravu a následnou realizaci těchto významných dopravních staveb.

Investorem všech staveb je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).

Souhrnně jsou jednotlivé stavby zastřešeny Studií proveditelnosti IV. tranzitního železničního koridoru, kde je v současnosti zpracována Aktualizace č. 2.

Stavby jsou dále popsány ve směru staničení od státních hranic ku Praze.

### 2. AKTUÁLNÍ STAV PŘÍPRAVY JEDNOTLIVÝCH STAVEB

Termín dokončení modernizace IV. tranzitního železničního koridoru (TŽK) byl určen usnesením vlády UV č. 885/2005 ze dne 13. července 2005. Podle UV by modernizace měla být dokončena **do roku 2016**. Toto usnesení je zrušeno novým usnesením vlády ČR č. 570 z 20. července 2011, kde byl přijat časový a finanční harmonogram výstavby III. a IV TŽK, kde se posouvá dokončení nejméně do roku 2018.

### **Stavba 4201 - Optimalizace trati Horní Dvořiště – České Budějovice**

Jedná se o 59 km dlouhý jednokolejný traťový úsek Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice. Rekonstrukce trati probíhaly již od roku 1996. Vlastní úpravy se týkají úseku Omlenice – České Budějovice v délce 25,3 km a byly ukončeny v červnu 2009.

Projektovou přípravu zajistila firma METROPROJEKT Praha a.s. Stavební povolení bylo vydáno v říjnu 2006. Vlastní realizace proběhla v letech 2007 až 2009.

Stavba byla spolufinancována z fondů EU.

### **Stavba 4202 - Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I**

Stavba v délce cca 3 km zahrnuje řešení osobního nádraží ŽST České Budějovice a traťového úseku České Budějovice – Nemanice I včetně rekonstrukce zastávky České Budějovice severní zastávka.

Projekt stavby byl vypracován firmou IKP Consulting Engineers, s.r.o. V současnosti již probíhá vlastní realizace, která by měla být ukončena do března 2014.

Stavba by měla být spolufinancována z fondů EU.

### **Stavba 4203 - Modernizace trati Nemanice I – Ševětín**

Stavba o délce 17,8 km propojuje železniční uzel České Budějovice, respektive Nemanice se stanicí Ševětín. Vzhledem k velkému množství variant vedení trasy od Nemanic po Ševětín s cílem překonat značný výškový rozdíl na uvedeném úseku trati s využitím mnoha inženýrských objektů byla zahájena projektová příprava dokumentace k územnímu řízení se značným časovým zpožděním. Příprava stavby byla dlouho poznamenána absencí souladu územního plánu, respektive požadavky dotčených obcí, občanských sdružení a majitelů nemovitostí.

V roce 2011 proběhla procedura hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA), která byla ukončena vydáním stanoviska Ministerstva životního prostředí (MŽP ČR). Sledované řešení bylo tímto stanoviskem připuštěno, byť za doplňujících podmínek.

Zpracovatelem přípravné dokumentace bylo v období let 2009 – 2011 sdružení firem SUDOP PRAHA a.s. a IKP CE s.r.o. Na zpracování dokumentace se finančně podílely fondy EU. V závěru roku 2011 byla podána žádost o vedení územního řízení.

Vlastní stavba reprezentuje prakticky novostavbu dvojkolejné trati, na které jsou dva významné objekty. Jedná se o železniční dvojkolejné tunely – Hosínský (dl. 3120 m) a Chotýčanský (dl. 4810 m). Chotýčanský tunel kříží budoucí dálnici D3, resp. současnou silnici I/3. Mimo těchto objektů je stavba náročná velkým objemem zemních prací a přesunů výkopových hmot, které naleznou částečně uplatnění v náspevých tělesech. Výrazný přebytek hmot je po realizaci stavby navržen k trvalému uložení, respektive rekultivaci zářezových úseků opouštěné stávající trati v úseku Hluboká n/V Zámostí – Ševětín.

Územní řízení nebylo dosud uzavřeno s ohledem na nutnost doplnění dokladové části, respektive nalezení kompromisů v kritických místech stavby.

Dle harmonogramu z dokumentace se očekává realizace stavby nejdříve v horizontu let 2014 až 2018.

#### **Stavba 4204 - Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí.**

Stavba zahrnuje úsek trati celkové délky 13,7 km. Stavba je již delší dobu projekčně připravována ve dvou částech:

##### **4204/I Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín – Horusice**

je zpracován ve stupni přípravné dokumentace. Jedná se o část délky cca 4,4 km, o zbylých 4,3 km má být rozšířena předchozí stavba. Vlastní aktualizaci dokumentace provedla firma IKP Consulting Engineers, s.r.o. V roce 2012 by měl být zpracován projekt stavby.

Stavba by měla být spolufinancována z fondů EU při realizaci v letech 2013 – 2015.

##### **4204/II Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 2.část, Horusice – Veselí.**

Na této části stavby délky cca 5,0 km je již zpracován projekt stavby, který zajistila firma SUDOP PRAHA a.s. v roce 2009. Jedná se o přestavbu stanice Veselí n/L a zdvojkolejnění úseku Horusice (mimo) – Veselí na přeložce trati. Součástí stavby jsou i přeložky křižujících, či kolidujících komunikací.

Je vydáno stavební povolení na polovinu stavby, druhá polovina dosud není povolena s ohledem na probíhající vyvlastňovací řízení. V uplynulém čase proběhla soutěž na zhotovitele stavby, ale nebylo dosud rozhodnuto o výběru zhotovitele. Vlastní realizace, která se předpokládala v období 2011-2013, nebyla dosud zahájena.

Stavba by měla být spolufinancována z fondů EU.

#### **Stavba 4205 - Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor.**

Tato stavba je opět rozdělena na dílčí části:

##### **Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 1. etapa Veselí n. L. - Soběslav**

V současnosti se zpracovává projekt stavby, který zajišťuje firma METROPROJEKT Praha a.s. V tomto úseku Veselí n/L (mimo) – Soběslav (včetně) se jedná o klasickou stavbu modernizace, kde dochází ke zdvojkolejnění trati se zvýšením rychlosti na 160km/hod. Počátek stavby je situován do km 56,005.

Projekt by měl být dokončen v roce 2012. Následovat bude soutěž na zhotovitele a v letech 2013 - 2015 vlastní realizace. Stavba by měla být spolufinancována z fondů EU.

##### **Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav - Doubí**

V současnosti se zpracovává projekt stavby, který zajišťuje firma METROPROJEKT Praha a.s. Úsek Soběslav (pražské zhlaví) – Doubí (včetně) je veden převážně na přeložce. Nachází se zde nový Zvěrotický železniční tunel, dva velké mosty (např. estakáda přes údolí Černovického potoka) a doplňující další nové inženýrské objekty. Díky přeložce dojde k výraznému zkrácení trati o cca 765 m. Konec stavby je situován do km 71,880.

Projekt by měl být dokončen v roce 2012. Následovat by měla soutěž na zhotovitele a v letech 2014 – 2016 vlastní realizace.

### **Modernizace trati Veselí n.L. – Tábor, II. část, úsek Doubí u Tábora – Tábor**

Stavba je již od roku 2009 dokončena a byla spolufinancována z fondů EU.

Zahrnovala železniční stanice Planá nad Lužnicí a Tábor, dále zastávku Sezimovo Ústí. Na trati nebyly žádné přeložky. Hlavním rysem stavby bylo zdvojkolejnění celého úseku délky cca 11,8 km. Projekt stavby zpracovala firma SUDOP PRAHA a.s.

### **Stavba 4206 - Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora**

V roce 2011 byl dokončen projekt stavby, který řešila firma SUDOP PRAHA a.s. Jedná se o úsek délky cca 11,4 km, který reprezentuje zdvojkolejnění trati s výrazným rozsahem přeložek. Díky přeložkám dojde k navýšení rychlosti jízdy až na 160 km/hod. Ve stavbě se přestavuje stanice Chotoviny a ruší dopravní Čekanice. Stanice Sudoměřice se přestavuje na dočasnou výhybnu. Součástí stavby je nový dvojkolejný tunel délky 430 m. Mezi významné objekty dále patří např. mimoúrovňové křížení dálnice D3 u Rzavé spolu s navazující mostní estakádou délky 450 m. Uvedené soumostí spolu s délkou rozpětí mostu přes dálnici (100,52 m) je technicky ojedinělé.

Na základě zpracovaného projektu se připravuje podání žádosti o stavební řízení. Dle projektu by měla realizace proběhnout v období let 2012-2015. Dosud však nebyla zahájena.

Stavba by měla být spolufinancována z fondů EU.

### **Stavba 4207 - Modernizace trati Sudoměřice u Tábora - Votice**

Zpracována je přípravná dokumentace stavby, kterou zajišťovala firma SUDOP PRAHA a.s. Po mnoha letech hledání technického řešení ve vztahu k investičním nákladům byla dokončena dokumentace a v závěru roku 2011 došlo k vydání územního rozhodnutí. Od roku 2012 se očekává zpracování projektu stavby.

Stavba začíná v km 94,900 za dnešní stanicí Sudoměřice u Tábora a končí v km 111,910 před stanicí Votice. Prochází velmi terénně členitým územím a její celková délka je cca 17 km. Reprezentuje vybudování dvojkolejně trati v nové stopě na rychlost 160 km/hod. spolu s množstvím inženýrských objektů. Mezi nejvýznamnější patří nové tunely Mezno (délky 840m) a Deboreč (délky 660 m).

Díky rozsahu přeložek dojde ke zrušení stávající stanice Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky spolu se zastávkami Mezno a Červený Újezd. Na nové trase bude zřízena stanice Červený Újezd a dále nové zastávky Mezno, Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky.

Realizace stavby se dle dokumentace očekává v horizontu let 2014 až 2016.

### **Stavba 4208 - Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy**

Projekt stavby zpracovala v roce 2009 firma SUDOP PRAHA a.s. V období 2009 – 2013 probíhá realizace stavby. Stavba je spolufinancována z fondů EU.

S ohledem na komplikace v projednání pozemků došlo k rozdělení stavby pro účely stavebního řízení na celkem tři části. V průběhu realizace navíc došlo ještě

k dílčím projektovým úpravám, které se týkaly řešení nástupišť stanice Olbramovice, či snahy o redukci rozsahu a tím i nákladů. Všechny tyto úpravy prošly změnou stavby před dokončením.

Vlastní stavba délky cca 18,4 km reprezentuje zdvojkolejnění trati s dosažením rychlosti jízdy 160 km/hod. na přeložkách, které jsou její významnou částí. Koncepce řešení dopravy předpokládá zrušení výhybny Tomice a stanice Bystřice u Benešova. Náhradou budou zřízeny nové zastávky Tomice a Bystřice u Benešova. Rekonstruována je stanice Olbramovice a nově, jako její obvod, i Votice.

Na přeložkách trati je realizováno celkem 5 nových železničních tunelů. Jedná se o Votický (dl. 590 m), Olbramovický (dl. 480 m), Zahradnický (dl. 1044 m), Tomický (dl. 324m) a Tomický II (dl. 252m). Z tohoto pohledu se jedná opět o ojedinělou drážní stavbu. V současnosti je již větší část stavby dohotovena a rozhodující stavební práce proběhnou do konce roku 2012.

### **Stavba 4209 - Optimalizace trati Benešov u Prahy - Strančice**

Stavba je již od roku 2010 dokončena a byla spolufinancována z fondů EU.

Projekt stavby zpracovala firma SUDOP PRAHA a.s. Celková délka je cca 24 km. Jedná se o optimalizaci stávajícího dvojkolejného úseku trati v rozsahu Benešov u Prahy (včetně) – Strančice (mimo) s lokálními směrovými úpravami. Řešení se mimo uvedených stanic dotklo i stanic Čerčany, Senohraby a zastávek Mrač, Pyšely, Čtyřkoly, Mirošovice a Mnichovice.

### **Stavba 4210 - Optimalizace trati Strančice – Praha Hostivař**

Stavba je již od roku 2008 dokončena.

Zahrnovala žst. Strančice, Říčany u Prahy a Praha Uhříněves, dále zastávky Světice, Praha Kolovraty a Praha Horní Měcholupy. Celková délka úseku byla cca 18,2 km. Jednalo se opět o optimalizaci stávající dvojkolejné trati pouze s lokálními směrovými úpravami trasy. V průběhu výstavby došlo k rozšíření rozsahu nového podchodu v Říčanech.

#### LITERATURA:

SUDOP PRAHA a.s.: Modernizace trati Nemanice I - Ševětín, PD, 2011

SUDOP PRAHA a.s.: Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 2.část, Horusice - Veselí, P, 2009

SUDOP PRAHA a.s.: Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora, P, 2011

SUDOP PRAHA a.s.: Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy, P, 2009

[www.4-koridor.cz](http://www.4-koridor.cz)

Lektoroval: Ing. Miroslav Veliš, SZDC, Praha