

Datum: 12. dubna 2018

SŽDC zadala zpracování studie proveditelnosti na vysokorychlostní spojení Prahy a Brna

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zadala zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav uzavřením smlouvy s vítěznou společností SUDOP Praha. Práce na studii poběží 29 měsíců a zaměří se na technické, provozní a následně ekonomické posouzení celého úseku z Prahy přes Brno do Břeclavi. Současně prověří a navrhne proveditelné řešení, které uspokojí budoucí vnitrostátní i přeshraniční poptávku v osobní dálkové dopravě. Posoudí dvě principiální varianty vedení trati a tři rychlostní úrovně 250, 300 a 350 km/h.

„Zahájení prací na studii proveditelnosti klíčového vnitrostátního vysokorychlostního úseku je dalším milníkem vpřípravě a budoucí realizaci konceptu Rychlých spojení. Navážeme na již probíhající zpracování úseku z hlavního města do Drážďan,“ přibližuje ředitel odboru strategie SŽDC Radek Čech a současně doplňuje: *„Jde o výstavbu zcela nové vysokorychlostní trati z Prahy přes Brno do Vranovic, kde se napojí na modernizovanou konvenční železnici do Břeclavi. Posuzovat se nebudou pouze přínosy samotné trati, ale významné bude také hodnocení přínosů a zlepšení obslužnosti hned v několika regionech, konkrétně ve Středočeském kraji, na Vysočině, dále v Jihomoravském, Zlínském a v neposlední řadě i Moravskoslezském kraji, neboť dojde k podstatnému uvolnění kapacity na stávajících tratích.“*

Samotné práce jsou rozděleny do dvou navazujících etap. V první z nich se posoudí dvě principiální varianty stavby nové trati, a to tzv. severní koridor přes Havlíčkův Brod a jižní přes Benešov. Nedílnou součástí studie bude stanovení dopravního konceptu, zohlední se investiční a provozní náročnost, v neposlední řadě pak územní průchodnost formou základního vyhodnocení územních kolizí. V rámci určení přepravního potenciálu se posoudí vliv traťových rychlostí v hladinách 250, 300 a 350 km/h s jasně stanovenými jízdními dobami a se zohledněním okolních nácestných míst.

V rámci druhé etapy se vybere maximálně devět provozně-technických variant, které budou indikovat ekonomickou efektivitu. Cílem bude optimalizace zvolených variant, návrh a následný rozbor etapizace řešení. V závěrečné fázi se na základě ekonomického hodnocení zredukuje počet finálně posuzovaných variant, vyloučí se nejhůře hodnocené. Do plného dopracování jich postoupí celkem šest. Tento počet je zároveň požadovaným rozsahem zadané studie.

Pro účely ekonomického hodnocení se také sestaví varianta bez projektu, která bude vycházet z výchozího stavu infrastruktury, tedy provozu a údržby stávající konvenční železniční infrastruktury na ose Praha – Brno – Břeclav.

Studie se vedle samotného vedení trasy vysokorychlostní tratě zaměří na zaústění tratí do hlavních železničních uzlů v Praze a Brně. V hlavním městě začíná řešení v oblasti Prahy-Vršovic, resp. Prahy-Libně a posoudí i budoucí potřeby zkapacitnění celého pražského železničního uzlu. V případě Brna se rozpracuje technické řešení zaústění v obou variantách („Řeka“ x „Petrov“), vyhodnotí se také varianta bez projektu, tedy ve stávající poloze. Požadované varianty se zpřesní dle aktuálního projednávání o budoucí poloze uzlu a samotného hlavního nádraží.

Harmonogram prací zpracování studie proveditelnosti je rozdělen do celkem 13 dílčích plnění, přičemž nejpozději do jednoho měsíce od zahájení prací se svolá a uskuteční první jednání se zhotovitelem. V průběhu celého zpracování bude SŽDC v rámci pracovních jednání, která se budou konat minimálně jednou do měsíce, korigovat průběh prací. Finální podobu studie pak obdrží dva měsíce před stanoveným termínem k vypořádání připomínek. Zpracování studie vysoutěžila společnost SUDOP Praha za 16,9 milionu korun, předložit ji dle smlouvy musí nejpozději do září 2020.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
T: 601 380 700
E: press@szdc.cz
www.szdc.cz