

PRAHA, 29. listopadu 2022

Rekordní rozpočet umožní v roce 2023 start zásadních staveb na železnici

Nadcházející stavební sezóna představuje pro Správu železnic řadu významných výzev a milníků. Naplno by se měla rozběhnout stavba několika traťových úseků na pražské letiště včetně modernizace Masarykova nádraží. Předpokládá se dlouho očekávaný start modernizací stanic Praha-Smíchov a Praha-Bubny i akcelerace projektové přípravy vysokorychlostních tratí. Polovina roku 2023 přinese zásadní úlevu pro cestující na prvním koridoru, kam se vrátí dálkové vlaky. Financování staveb by se mělo opírat o rekordní rozpočet v historii Správy železnic v předpokládané výši 61,9 miliardy korun, s možností navýšení až na 70,4 miliardy díky předpokládanému úvěru EIB.

Financování klíčových železničních staveb je pro příští rok zajištěno, a to i přes složitou ekonomickou situaci: „Považuji za nesmírně důležité, abychom tempo modernizace železnic zachovali a v některých případech také zrychlili. Leží před námi velký úkol v podobě vysokorychlostních tratí, napojení Letiště Václava Havla na železnici nebo implementace systému ETCS. To vše je díky současnému finančnímu rámci možné,“ upozorňuje ministr dopravy Martin Kupka.

„Železnice by v příštím roce měla poprvé čerpat nejvyšší objem financí ze všech dopravních sektorů. Předpokládaný rozpočet je silně proinvestiční a umožňuje pokrýt nejen všechny probíhající akce, ale především zahájit nové významné stavby. Jenom na investiční činnost by tak v příštím roce mohlo postupně směřovat až 48,5 miliardy korun,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Stavby v roce 2023

Příští rok bude zásadním krokem vpřed pro připravovanou trať Praha-Letiště Václava Havla – Kladno. Odstartují hlavní práce mezi stanicemi **Kladno a Kladno-Ostrovec**, nově pak předpokládáme zahájení staveb v úseku **Praha-Bubny – Praha-Výstaviště** a zahájení tendrů pro stavbu **Praha-Ruzyně – Kladno** a **modernizaci stanice Praha Masarykovo nádraží**, která se významně rozšíří a díky nově vybudované platformě nabídne kvalitnější propojení nejen pro cestující, kdy se mimo jiné zkrátí přestupní vazby na metro B, ale umožní i přímé propojení Hyberské ulice s ulicí Na Florenci.

V hlavním městě by v příštím roce měla odstartovat také rozsáhlá **modernizace stanice Praha-Smíchov** a **zdvoukolejnění Branického mostu**. Zásadní rekonstrukce začne i v Brně, kde zahájíme tendr na **modernizaci stanice Brno-Královo Pole**, která mj. počítá s výstavbou nové nádražní budovy. Samotná realizace by měla začít v roce 2024. Stavbaři by se měli zaměřit i na modernizaci další části třetího koridoru, **a to v rámci optimalizace**

úseku Karlštejn – Beroun. Pokračovat bude dále **instalace evropského zabezpečovacího zařízení (ETCS)** na síti Správy železnic.

V roce 2023 se dále naplno rozběhnou stavby zahájené na sklonku letošního roku.

Optimalizace trati mezi Mstěticemi a Čelákovicemi je posledním dosud nerekonstruovaným úsekem na velmi vytižené příměstské trati z Prahy do Lysé nad Labem. Očekávaná **elektrizace a zdvoukolejnění trati Střelice – Zastávka u Brna** naváže na už dokončenou první etapu stavby mezi Brnem a Střelícemi.

Příprava vysokorychlostních tratí

V příštím roce bude nadále pokračovat intenzivní příprava nových vysokorychlostních tratí (VRT). Projektční práce běží na téměř 200 km tratí a v příštím roce se k nim přidají další úseky. V roce 2023 budou dokončeny dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro několik tratí, spolu s nimi také podklady pro procesy EIA. Zahájena bude příprava na tendry typu Design & Build a nastaveny budou procesy pro majetkoprávní vypořádání.

Příprava staveb konvenčních tratí, železniční přejezdy

Rozpočet na rok 2023 rovněž umožní plynulou projektovou přípravu staveb na konvenčních tratích, která bude zahrnovat i výkupy pozemků dotčených výstavbou. Ve zrychleném tempu budou moci pokračovat také akce zvyšující bezpečnost na železničních přejezdech, a to včetně výstavby mimoúrovňových křížení.

Nádražní budovy

Aktuálně se rekonstruuje 68 nádražních budov, které jsou v různých fázích rozpracovanosti. Jedná se zejména o renovace velkých památkově chráněných budov v Českých Budějovicích, na pražském hlavním nádraží, v Plzni nebo v Pardubicích. Pro nadcházející období připravuje Správa železnic rekonstrukce nebo opravy více než 130 dalších objektů. Jde například o budovy v Karviné, Chebu, Klatovech, Českých Velenicích, Svitavách, Letohradě, Čáslavi, Hlinsku v Čechách nebo v Lovosicích.

Bilance k aktuální stavební sezóně

Proinvestiční rozpočet umožní v příštím roce plynule navázat na aktuální stavební sezónu. Ta se nesla především v duchu rozsáhlé modernizace prvního koridoru mezi Prahou a Brnem a dokončení nových traťových úseků na čtvrtém koridoru, tedy mezi hlavním městem a Českými Budějovicemi. Modernizací prošla také část třetího koridoru mezi Prahou a Plzní v úseku mezi pražským Smíchovem a Radotínem. Z pohledu zabezpečení došlo k dokončení instalace nejvyššího stupně zabezpečení ETCS mezi Olomoucí a Uničovem, kde se od 1. ledna jako na vůbec první trati v ČR spustí ostrý provoz. Tato vytižená regionální trať prošla rozsáhlou modernizací a kompletní elektrizací.

Na prvním koridoru skončí 11. prosince **modernizace trati mezi Brnem, Adamovem a Blanskem** a po roce intenzivních stavebních prací se na ni vrátí regionální doprava a rychlíková linka R19. Úsek prošel kompletní rekonstrukcí. Modernizována byla stanice Adamov a zastávky Bílovice nad Svitavou, Babice nad Svitavou, Adamov zastávka a Blansko město. Od ledna se bude jezdit zcela bez omezení mezi Prahou a Kolínem, kde skončí modernizace trati mezi **Velímí a Poříčany**. Hlavním přínosem stavby je zkapacitnění trati prostřednictvím nových odboček v Cerhenicích a v Taticích, které díky vložení nových výhybek umožňují vlakům přejíždět z jedné koleje na druhou. To mimo jiné pomáhá efektivněji řídit dopravu při mimořádnostech.

V polovině příštího roku skončí **rekonstrukce trati mezi Brandýsem nad Orlicí a Ústím nad Orlicí**, což přinese zásadní změnu pro cestující na lince mezi Prahou a Brnem. Veškeré dálkové vlaky budou namísto odklonu přes Vysočinu opět využívat první koridor. Do poloviny roku 2024 bude ještě pokračovat **modernizace železničního uzlu Pardubice**, která ovšem nebude mít zásadní vliv na provoz.