

Téma

Stavebnictví v květnu kleslo o 2,7 %, povolené stavby rostly o 16 %



Stavební produkce v květnu meziročně klesla o 2,7 %, meziměsíčně byla vyšší o 1 %. Produkce v pozemním stavitelství se snížila o 1,5 %, inženýrského stavitelství klesla o 5,8 %. Uvádí to ČSÚ.

Úřady vydaly 7088 stavebních povolení, meziročně o 11,4 % méně. Orientační hodnota povolených staveb dosáhla 57,8 miliardy Kč a meziročně vzrostla o 16,1 %.

Průměrný počet zaměstnanců ve stavebnictví se meziročně snížil o 0,7 %. Průměrná hrubá měsíční nominální mzda vzrostla o 11,3 %.

"Ještě několik měsíců bude klesat počet povolených staveb soukromých investorů, ale také financovaných veřejným sektorem. Občané, firmy i obce a města totiž budou hledat úspory. To povede k tomu, že kvůli rostoucím výdajům a dražším stavebním pracím i materiálům budou některé plánované stavební investice odloženy na později. V letošním roce čekáme od stavebnictví pokles o 2 %," míní analytik Next Finance Jiří Cihlář.

„V květnu bylo zahájeno 3451 bytů, což je meziročně o třetinu méně. Tento pokles je ovlivněn vysokou srovnávací základnou. Loni

S vůní betonu i dále

Vážené čtenářky a čtenáři,

první prázdninové dvojčíslo je doslova napěchováno aktuálními informacemi o důležitých stavbách i s vůní rekreace a lákavých dálek. Dozvíte se tedy nejen o vývoji stavebnictví, včetně čerstvého průzkumu ohledně korupce, která chválabohu vytrvale klesá, ale též o významných infrastrukturních stavbách a dalších chystaných projektech v této oblasti.

V Brně začíná přestavba rozsáhlého brownfieldu v centru na bytový a komerční komplex, Ostravu čeká výrazná proměna lokality Černá louka na novou zelenou čtvrť. Volnočasovou příchuť má chystané prodloužení Baťova kanálu pro rekreační lodě až do Hodonína či modernizace krytého bazénu ve Svitavách, včetně tobogánů a dalších atrakcí. Pardubice se zase dočkají nové železniční zastávky v centru města, což zatraktivní hromadnou dopravu v krajském městě.



v květnu byl zahájen rekordní počet bytů," říká ředitel odboru statistiky ČSÚ. Radek Matějka, Počet dokončených bytů meziročně vzrostl o 3,1 % a činil 2966 bytů.

"Extrémně špatná zůstává situace v Praze, kde ČSÚ v květnu evidoval pouhých 48 nově zahájených bytů. To je ještě méně než už tak tristních 78 nových bytů zahájených v dubnu. Bytovou výstavbu přebírá Středočeský kraj, kde se jen v květnu začalo stavět 396 nových bytů. Celkem tak letos firmy v rámci nové výstavby ve středních Čechách začaly stavět už 2234 nových bytů. V Praze je jich za stejné období roku jen 1933. Více než v Praze se letos staví byty i na jižní Moravě, kde se jich od ledna začalo stavět už 2077," komentuje generální ředitel Ekospolu Evžen Korec.

Stavební produkce podle údajů Eurostatu v dubnu 2023 v EU27 meziročně klesla o 0,1 %. Pozemní stavitelství se snížilo o 0,9 % a inženýrské stavitelství vzrostlo o 3,9 %.

Průzkum: Korupce ve stavebnictví je o polovinu menší než před 5 lety



Valná většina stavebních společností se v minulém roce nesešla s požadavkem na úplatek při získávání zakázek, kterému čelily pouze 3 % dotázaných společností. Míra korupce ve stavebnictví tak dlouhodobě klesá a je o polovinu menší než před 5 lety. Na ústupu je mezi veřejnými zadavateli, zatímco zaznamenána byla v privátním sektoru. Vyplývá to z Kvartální analýzy českého stavebnictví Q2/2023 CEEC Research.

Největší důležitost stavební firmy při získávání zakázek přisuzují dlouhodobé spolupráci se zadavatelem (7,4 bodu z 10 možných), poptávkovým či výběrovým řízením (6,6) a přímému oslovení zákazníkem (5,5). „Korupce ve stavebnictví skutečně dlouhodobě klesá, u veřejných zadavatelů podle dotazovaných stavebních firem prakticky mizí,“ říká výkonný ředitel CEEC Research Michal Vacek.

Analýza ukázala, že část firem se s požadavkem na úplatek setkala u soukromých zadavatelů. Mezi veřejnými zadavateli v uplynulých letech pozitivní roli sehrává transparentnost digitalizace celého procesu administrace a elektronické zadávání veřejných zakázek či povinnost on-line zveřejňovat informace v registru smluv. Stavební společnosti většinou získávají zakázky na základě dlouhodobě korektních dodavatelských vztahů se soukromými zadavateli, nebo postupují striktně podle zákona v případě veřejných zakázek, proto se minimalizuje výskyt korupce.

„Stavebnictví má z minulosti pořád cejch, že obor je zkorumpovaný, ale čísla prokazují změnu, kterou sám vnímám. Je třeba o tom mluvit, zvláště chceme-li do stavebnictví lákat mladé lidi z vysokých škol,“ míní předseda České komory autorizovaných inženýrů Robert Špalek.

Stavební firmy při získávání zakázek zpravidla mají interní pravidla, která se týkají kapacit, kalkulace cenových nabídek či termínů plnění zakázek. Na 66 % dotázaných společností porušuje interní směrnice při získávání zakázky zřídka nebo výjimečně. Pouze necelá třetina dotázaných uvedla, že nikdy interní směrnice neporušuje. U společností, které se někdy k porušení směrnic uchýlí, se jedná převážně o atraktivní stavební zakázky, ať už se to týká tlaku na ceny, nabízení až dumpingových cen, nebo realizace v nestandardních termínech dodávek. Některé specializované stavební firmy se v určitých případech směrnice údajně rozhodly porušit, aby získaly specializovanou stavební zakázku z důvodu, že je jich na trhu nedostatek.

Výzkum čerpal ze 139 osobních, telefonických a elektronických interview, uskutečněných v malých, středních a velkých stavebních společnostech s vrcholovým vedením.

Dopravní infrastruktura

Přestavba trati z Prahy na Beroun skončila, přesáhla 4 miliardy Kč



Přestavba železničního úseku mezi Prahou - Smíchovem a Černošicemi ve směru na Beroun je hotova za přibližně 4,16 miliardy Kč. Cestující získali bezbariérový přístup na nástupiště a pohodlný nástup do vlaku. Kratší cestu na zastávku ocení obyvatelé Velké Chuchle. V závěru letošního roku bude ještě dokončena nová nádražní budova v Radotíně. „Železnice podél Berounky dostává moderní parametry. Díky tomu zvládne vysoké nároky,

kteří jsou na ni kladeny v rámci pražské příměstské dopravy. Naplno také běží příprava modernizace dalších úseků, už za pár měsíců by měly začít práce mezi Karlštejnem a Berounem,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Zejména došlo k rekonstrukci kolejí, trakčního vedení, navýšení kapacity dráhy a zvýšení traťové rychlosti i bezpečnosti železničního provozu. Po zavedení evropského zabezpečovacího zařízení (ETCS) budou vlaky jezdit rychlostí až 140 km/h. „Tento frekventovaný úsek využívají nejen rychlíky a příměstské spoje, ale také nemalý počet nákladních vlaků mířících na Branický most. Nyní mají k dispozici další čtyřkolejný úsek, na který se vejde mnohem větší počet vlaků než dosud,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Součástí projektu byla také komplexní rekonstrukce stanice Praha-Radotín, kde vznikla čtyři nová nástupiště. Přístup na ně je zrekonstruovaným podchodem pod celou stanicí a novým podchodem pro pěší v místě zrušeného železničního přejezdu. Bezbariérovost stanice zajišťují výtahy a šikmé rampy. Ve směru na Beroun byl zrušen železniční přejezd v ulici Na Betonce, který nahradil rozšířený podjezd

v Prvomájové ulici se dvěma jízdními pruhy a novým podchodem pro pěší s bezbariérovým přístupem. Mezi další pozitiva stavby patří přesun zastávky Praha-Velká Chuchle blíže k centru městské části. Tvoří ji dvě nová nástupiště přístupná novým podchodem. Bezbariérový přístup na je zajištěn šikmými chodníky.

Více čtěte [ZDE](#).

Skončila modernizace 1. koridoru v údolí Tiché Orlice, přesáhla 4 miliardy Kč



Dva a půl roku trvající modernizace koridoru mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí skončila. Kompletní obnova železniční infrastruktury odstranila propady rychlosti, zvýšila bezpečnost dopravy a především její plynulost. Proměnila se také brandýská stanice, moderní nástupiště a podchod nabízí komfortní přístup k vlakům, novou fasádu i okna dostala výpravní budova. Celková náklady přišly na 4,16 miliardy korun.

Úsek měřící téměř 10 kilometrů čekal na významnější opravu přes 20 let. „Dlouho plánovanou modernizaci z poloviny 90. let minulého století zhatily povodně v roce 1997, které si pro rychlé obnovení provozu vyžádaly především nezbytné opravy poničených mostů. Na prahu nového tisíciletí se prověřovaly varianty, které by přinesly hlavně požadovanou rychlost 160 km/h. To ovšem znamenalo vzhledem k terénu v údolí Tiché Orlice pracovat s alternativami nové trati s tunely,“ přibližuje ministr dopravy Martin Kupka. Vysoké investiční náklady takové stavby vrátily do hry původní možnosti.

„Oblouky o malém poloměru nám bohužel nedovolují zvýšit maximální rychlost na více než 110 km/h při jízdě pod ETCS,“ dodává generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Stavba se dotkla železničního svršku včetně hloubkové sanace spodku pomocí technologie hutněných šterkových pilířů. Komplexní rekonstrukcí prošlo trakční vedení, staré zabezpečovací zařízení nahradil nový elektronický autoblok. Výraznou modernizací prošly tři přejezdy a investice zahrnovala i stavbu protihlukových stěn o délce 392 metrů. „Zrušením zastávky Bezpráví a vybudováním nové odbočky jsme podstatně zvýšili propustnost trati, hlavně v případě mimořádností či výluk,“ doplňuje. Brzdou úseku byla vedle dlouhého mezistaničního úseku i stanice Brandýs nad Orlicí. Její úroňové řešení značně komplikovalo dopravu. Nyní jsou zde dvě vnější jednostranná nástupiště o délce 220 metrů, přístup k nim je bezbariérový a pod kolejištěm se zřídil nový podchod. Díky rekonstrukci stanice

zastavující vlaky nebrzdí projíždějící dálkové. Z modernizace těží rovněž nákladní doprava, vlakům slouží výhybna s dostatečně dlouhými kolejemi.

Zhotovitelem prací bylo sdružení firem Eurovia CS, Chládek a Tintěra, Pardubice, Elektrizace železnic Praha a GJW Praha. Projekt Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC je navržen k spolufinancování EU z Nástroje pro oživení a odolnost (Recovery and Resilience Facility; RRF) v rámci Národního plánu obnovy. Aktuálně je spolufinancován z úvěru Evropské investiční banky (EIB).

Brownfieldy

Brownfield se začíná měnit na bytový a komerční komplex

Brno Jedna



Území brownfieldu v ulici Plynárenská, který se mění na projekt Brno Jedna, se otevírá veřejnosti. V lokalitě se plánuje pořádat kulturní a společenské akce, umožní také pronájem kancelářských prostor, jež jsou obsazeny z 60 %. Výstavba zahrnující byty a nové komerční jednotky začne po vyřízení povolení, schvalovací proces by měl odstartovat letos. Cílem je celková revitalizace lokality, aby mohla nabídnout místo k práci,

bydlení a setkávání veřejnosti.

Developer spustil přípravnou fázi přeměny bývalého brownfieldu o rozloze 4,5 hektaru, který se skládá z 12 budov, na polyfunkční projekt Brno Jedna. Návrhy na rozvoj areálu nyní zpracovává s architekty studia A8000, jež mj. pracuje na konceptu rozvoje sousední lokality Špitálka, což společně s proměnou areálu Brno Jedna povede k celkové revitalizaci oblasti Cejlu. „Jsme si vědomi architektonické hodnoty části původní zástavby, proto budeme ve čtvrti Brno Jedna doplňovat stávající soubor objektů o chybějící funkce, zejména tu rezidenční,“ říká ředitel pobočky PSN Petr Pospíšil. Jednou z budov, kterou chce společnost uchovat v současné podobě, je objekt původní skladovací haly plynáren.

„Jde o lokalitu, která vyžaduje řadu změn ve vztahu k územnímu nebo regulačnímu plánu. Nyní otevíráme témata s městskou částí a orgány, aby budoucí podoba odpovídala co nejvíce představě strategického rozvoje města a jeho vnímání urbanismu a daného území. Dodává Pospíšil. V rámci revitalizace oblasti plánuje PSN úklid prostorů kolem areálu. Vyčistit chce vlakové koleje a nábřeží

nedaleké Svitavy. Komplex disponuje 11 441 m² kanceláří a 5380 m² skladů, k nájemcům patří innogy, Sysmex, TRL Space Systems nebo Extra publishing. Hodí se i pro malé start-upy.

Lokalita Cejl – Křenová patří k zásadním strategickým územím pro dlouhodobý rozvoj Brna. V rámci několika let by se měla změnit v ucelenou pulzující čtvrť s potenciálem proměnit širší okolí. Areál se nachází nedaleko hlavního nádraží, kolem komplexu vede cyklostezka. „Máme zde kompletní občanskou vybavenost, dopravní infrastrukturu, veškeré inženýrské sítě. Rádi bychom se podíleli na revitalizaci svitavského nábřeží, které, jak věřím, bude v budoucnu sloužit jako vstupní brána do nové čtvrti Brno Jedna,“ doplňuje Pospíšil.

Projekty

Projekt vysokorychlostní trati do Krušnohorského tunelu přijde na 120 mil. Kč



Správa železnic vybrala dodavatele dokumentace pro územní rozhodnutí úseku vysokorychlostní trati (VRT) mezi Ústím nad Labem a portálem Krušnohorského tunelu. Trať je součástí nového spojení mezi Prahou a Drážďany. V zadávacím řízení uspělo česko-francouzské sdružení společností Valbek-Sudop Brno-Egis. Cena zakázky dle registru smluv činí přibližně 119,5 milionu korun bez DPH.

Projektant připraví technický návrh trati Ústí nad Labem – portál Krušnohorského tunelu včetně odbočení na podkrušnohorskou magistrálu. Hlavním cílem zakázky pro zhruba 11 kilometrů dlouhý úsek je vydání územního rozhodnutí, příprava dokumentace pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí EIA a zhodnocení ekonomické efektivity stavby. Stavba zahrnuje napojení na existující infrastrukturu, úpravu stávající a výstavbu nové. Její součástí je i rekonstrukce trati v úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice nebo návrh střediska údržby nové VRT v lokalitě stanice Chabařovice.

Úsek je stejně jako Krušnohorský tunel určen pro provoz osobních i nákladních vlaků, přičemž spojů přepravujících zboží bude na trati více. Smíšený provoz v tunelu umožní převedení až 150 vlaků denně z údolí Labe a výrazně tím přispěje ke snížení hluku na stávající trati do Drážďan.

Projekt prodloužení vysokorychlostní trati na jižní Moravě přijde na 38 mil. Kč



Správa železnic uzavřela smlouvu na zpracování technického návrhu úseku vysokorychlostní trati (VRT) Šakvice – Rakvice. Ten prodlouží již projektovanou VRT Jižní Morava o přibližně 10 kilometrů, cena zakázky činí 38,175 milionu Kč bez DPH.

Zakázku na vypracování dokumentace pro územní rozhodnutí a podkladů pro posouzení vlivů stavby na životní prostředí EIA získalo sdružení složené ze společností Valbek,

Mott MacDonald a Egis Rail. Projektanti připraví technický návrh trati, která má co nejvíce splynout s okolní krajinou. Správa železnic při zadání veřejné zakázky zohlednila mj. podněty získané při setkáních s veřejností a samosprávami.

VRT Jižní Morava, připravovaná z Modřic, se měla původně napojit do stávajícího koridoru Brno – Břeclav u Šakvic. Probíhající projekční práce ale ukázaly, že návrh ze studie proveditelnosti by omezoval budoucí provoz na trati. Nové napojení u Rakvic bude mimoúrovňové, dvoukolejné a umožní vlakům využít rychlost 230 km/h. Přesunutí sjezdu bylo doporučeno a také schváleno Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR.

Oba úseky se stanou součástí nové vysokorychlostní trati z Brna do Břeclavi, která po dokončení zkrátí dobu jízdy oproti současné trati o 10 minut. Harmonogram prací předpokládá získání územního rozhodnutí v roce 2025, stavba by měla začít o dva roky později. Trať bude sloužit výhradně osobní dopravě a vlaky budou jezdit 320 km/h.

Správa železnic připravuje technický návrh pro více než 300 kilometrů nových VRT. U části z nich předpokládá dokončení v letošním roce. Pokračují také projekční práce pro dva terminály vysokorychlostní železnice – Praha východ a Roudnice nad Labem.

**Tento prostor můžete využít
pro Vaši reklamu již od 49Kč/cm²**

Projekt modernizace trati z Chlumce má přesáhnout čtvrt miliardy



Správa železnic vyhlásila výběrové řízení na zpracování projektu modernizace trati Chlumec nad Cidlinou – Kanín. Předpokládaná hodnota dosahuje přibližně 254 milionů korun. Informuje o tom Věstník veřejných zakázek.

Pokračuje tak příprava modernizace trati z Prahy do Hradce Králové, která může sloužit jako odklonová trasa 1. tranzitního koridoru. Projekt zahrnuje zdvoukolejnění trati, na které se díky několika přeložkám zvýší rychlost až na 160 km/h. Zahájení stavby se předpokládá v průběhu roku 2026, práce potrvají více než tři roky.

V rámci prací dojde k modernizaci přibližně 19 kilometrů dlouhého traťového úseku. Stanice Dobšice nad Cidlinou, Převýšov a Chlumec nad Cidlinou získají bezbariérová nástupiště v normové výšce 550 milimetrů nad kolejí. Současně dojde k prodloužení délek kolejí umožňujících jízdu a obsluhu nákladních vlaků dlouhých 740 metrů. Stanice Choťovice bude zrušena a nahrazena odbočkou umožňující přejíždění vlaků mezi traťovými kolejemi. Traťová rychlost se zvýší až na 160 km/h, k dílčím omezením však dojde kvůli respektování ekologicky citlivých území a vedení trasy v Převýšově, což umožní zachování stávající nádražní budovy. Před vyhlášením je i výběrové řízení na zhotovitele projektové dokumentace na modernizaci navazujícího úseku z Chlumce do Hradce Králové.

Zakázka zahrnuje zhotovení projektové dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby, zajištění autorského dozoru při zhotovení stavby a činnosti BOZP při práci na staveništi. Dílo bude zpracováno v režimu BIM. Hlavním kritériem pro výběr dodavatele je nejnižší cena, váhu 40 procent mají zkušenosti vybraných členů odborného personálu dodavatele. Lhůta pro podání nabídek byla stanovena do 7. srpna 2023.

„Drž se obchodu s lidmi, kteří inzerují v novinách, neboť to je znamení, že jsou to lidé moudří a na nich neztratíš!“

Benjamin Franklin

Regiony

Bařův kanál se prodlouží do Hodonína za 340 milionů korun



Ředitelství vodních cest ČR uzavřelo smlouvu na výstavbu plavební komory Rohatec/Sudoměřice prodlužující splavný Bařův kanál o 7 kilometrů do Hodonína. V plavební sezóně 2026 by mohly první rekreační lodě proplout z Hodonína až do Otrokovic. Smluvní cena dosahuje 339,8 milionu Kč bez DPH, z toho prodloužení vodní cesty s plavební komorou 262 milionů Kč a oprava jezu Sudoměřice 77,8 milionu Kč. Stavba bude dokončena do listopadu 2025.

„Po podpisu smlouvy se zhotovitelem stavby, který zvítězil v zadávacím řízení, již nic nebrání zahájení stavby 14. plavební komory Bařova kanálu po 85 letech od dokončení dosavadních plavebních komor. S novou plavební komorou ještě rozšíříme stávající přístaviště v Rohatci a v Hodoníně. Do několika let poté by měl být v Hodoníně postaven velkokapacitní přístav se zázemím,“ říká ředitel ŘVC Lubomír Fojtů.

Nová plavební komora užité délky 38,5 metru a šířky 5,3 m, obdobných jako na jiných komorách Bařova kanálu, bude vybudována na českém břehu vedle jezu v Sudoměřicích, který bude kompletně opraven. Překonán bude spád 2,70m až na hladinu řeky Moravy. Navazující současné koryto říčky Radějovky bude v délce 800 metrů prohloubeno a rozšířeno na 6 m, aby mohly lodě bezpečně proplouvat. Úsek je hraničním tokem mezi ČR a Slovenskem. Dva současné mosty pro zemědělskou techniku jsou nyní nízké, a proto budou vybudovány nově. Součástí jsou rozsáhlá environmentální opatření v podobě přeložky regionálního biokoridoru na české straně, tvořeného vegetačním pásem s drobnou vodotečí. Po dokončení se zvýší ekologická stabilita území a zachová či rozšíří biodiverzita území. Nové biotopy budou po čase kvalitativně výrazně převyšovat současnou ekologickou hodnotu biotopů na Radějovce a vyřešena bude dnešní migrační neprostupnost říčky.

Stavba plavební komory bude zahájena během letních měsíců, aby byla v maximální míře využita letošní stavební sezóna. V zimním období budou následovat práce v korytě Radějovky, která bude v úseku mezi novou plavební komorou a ústím do řeky Moravy rozšířena na plný profil Bařova kanálu. Zhotovitelem stavby jsou Swietelsky a Metrostav DIZ.

Obchvat Dolní Lhoty na I/34 otevřen za téměř 250 mil. Kč, modernizace silnice pokračuje



Ředitelství silnic a dálnic zprovoznilo přeložku silnice I/34 Stráž nad Nežárkou – Lásenice. Jde o dvoupruhovou komunikaci s křižovatkami, mezi které je přidán jeden jízdní pruh pro předjíždění ve směru na Jindřichův Hradec. Celkové náklady stavby o délce 2,65 kilometru přišly přibližně na 246,8 milionu korun bez DPH.

„Obchvat Dolní Lhoty je důležitou stavbou pro celý jihočeský region a dalším opatřením

ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na vytížené silnici I/34. Jsem rád, že se tato stavba se obešla bez výrazných komplikací a podařilo se ji zprovoznit pro řidiče o dva měsíce dříve, než bylo původně plánováno,“ říká ministr dopravy Martin Kupka. „Postupná modernizace silnice I/34 bude pokračovat i nadále. V únoru jsme zahájili stavbu I/34 Lišov – Vranín a několik dalších akcí, jako například západní obchvat Pelhřimova, máme aktuálně v přípravě,“ dodává generální ředitel ŘSD Radek Mátl.

Celý článek čtěte [ZDE](#).

Rekonstrukce krytého bazénu ve Svitavách má přesáhnout 200 mil. Kč



Město Svitavy vyhlásilo výběrové řízení na rekonstrukci krytého bazénu. Předpokládaná hodnota zakázky dosahuje přibližně 210 milionů korun bez DPH. Se zahájením prací se počítá v únoru příštího roku a s dokončením v červnu 2025. Informuje o tom Věstník veřejných zakázek.

Cílem rekonstrukce je snížení energetické náročnosti, lepší tepelný komfort pro návštěvníky, velká vířivka, společná parní komora či vytvoření zajímavějšího prostoru pro relaxaci malých dětí.

Bazén si ponechá šest plaveckých drah, hlavním architektonickým prvkem jsou skleníkové dvojtěny se zelení, které vytvoří přechod mezi bazénovou a klidovou částí provozu. V prvním nadpodlaží vznikne vstupní hala s recepcí a občerstvením, šatny, sprchy, WC kabiny, plavecký bazén, wellness svět se saunami. Ve druhém nadpodlaží galerie, strojovna a toboganové schodiště. Zázemí bazénu, akumulční jímky, sklady, kancelář plavecké školy a další budou situovány do podlažních prostor. Jediným kritériem pro výběr dodavatele je nejnižší cena, nabídky lze podávat do 8. srpna 2023.

Nová zastávka Pardubice centrum má přesáhnout 44 milionů Kč



Centrální komise Ministerstva dopravy schválila stavbu nové zastávky Pardubice centrum. Správa železnic nyní vypíše tendr na realizaci, která se musí uskutečnit souběžně s probíhající modernizací hlavního nádraží. Předpokládaná hodnota vypisované veřejné zakázky činí 44,16 milionu korun, s pracemi se počítá od letošního srpna do poloviny příštího roku.

Nová zastávka významně zlepší dostupnost centra města, zajiždět sem budou vlaky z Jaroměře a Hradce Králové. Zároveň bude sloužit pro obrat souprav zajišťujících spojení mezi Pardubicemi a Chrudimí. Přípravné stavební práce probíhají už v rámci modernizace pardubického uzlu. Do podchodu, který propojuje Sladkovského a Rokycanovu ulici, se již v rámci probíhající stavby napojil nový tubus, který je nyní zaslepen. Nachází se přímo pod kolejí, kolmo směrem k podchodu. Na něj naváže zastřešená část šikmého přístupu. Cestující se dostanou na nástupiště také po přístupové cestě z ulice Jana Palacha.

Zastávku bude tvořit ostrovní nástupiště o délce 140 metrů a šířce 8,76 metru mezi novými kolejemi. Nástupní hrana bude ve výšce 550 mm. Přístup zajišťí kryté šikmé chodníky o šířce 3 metry. Na nástupiště budou umístěny přístřešky, lavičky a bude celé včetně přístupů osvětleno. Počítá se také s instalací informačního a orientačního systému, rozhlasu a kamerového systému.

Ostravskou Černou louku čeká výrazná proměna na novou zelenou čtvrť



Oblast Černé louky v Ostravě se má stát vyhledávaným parkem i vstupní bránou k řece Ostravici. Po rozsáhlé proměně nabídne zhruba o třetinu větší plochu zeleně, hřiště pro děti, komunitní zahradu, několik nových budov či přístaveb. Městský ateliér prostorového plánování a architektury (MAPPA) již dokončil územní studii. „Pomůže při prodeji a směnách pozemků, umístování staveb nebo realizaci městských investic,“ říká náměstkyně primátora Hana Tichánková.

Stavební ruch dokládá výčet nových budov a připravovaných záměrů. „Letos se veřejnosti otevřel dokončený City Campus Ostravské univerzity, probíhá stavba bytového domu Nové Lauby a developpeři i město chystají další stavební projekty. Například dům Malé Lauby, zástavbu proluky na ulici Vojanova, polyfunkční dům Václav nebo ulici Nová Pivovarská,“ líčí Tichánková.

„Jmenované projekty jsou v souladu s předchozí územní studií, která vychází z návrhu nizozemského studia Maxwan,“ tvrdí architekt Pavel Řihák z MAPPA. Návrh Maxwanu uspěl v roce 2010 v urbanistické soutěži vyhlášené městem. „Měl zde podle něj vzniknout živý městský park lemovaný prstencem kulturních staveb včetně koncertního sálu. Ten ale vznikne na jiném místě, jako přístavba Domu kultury města Ostrava. Podobně se od roku 2010 změnila i další okolnosti, například záměr zbourat stávající parkovací dům a pavilon K v blízkosti Havlíčkova nábřeží,“ dodává.

Nová studie přejímá ústřední motiv rozsáhlé přírodní louky obklopené existujícími i novými stavbami, zároveň ale reaguje na nové okolnosti. Do výsledného návrhu se také ve velké míře propsaly výsledky participace s veřejností a stakeholdery v území, městskou společností Černá louka, která areál spravuje, městským obvodem Moravská Ostrava a Přívoz, správci technických sítí. Odpovědi respondentů dotazníkového šetření odhalily, že občané nejsou se současným stavem Černé louky spokojeni, přestože vidí řadu pozitiv i potenciál pro budoucí rozvoj.

„Pocitové mapy a dotazníkový průzkum nám potvrdili, že veřejnost je nespokojená s dnešní nekonceptností celého prostoru, především roztroušenými parkovišti a špatnou kvalitou veřejných prostranství,“ líčí Řihák. Jako cenné naopak lidé vnímají dětské hřiště za pavilonem A, kontejnerový bar Pavilon nebo komunitní zahradu. „Pro tato lákadla Černé louky jsme v návrhu hledali nová

umístění. Hřiště a komunitní zahrada se přestěhují k historické budově vily Terezy, prostory pro hospůdky a bary vzniknou v parteru nových budov. Za pavilonem G vznikne nové hřiště, určené starším dětem,“ vyjmenovává.

Více čtete [ZDE](#).

www.Skypaper.cz
S nadsledem ve světě stavebnictví a realit.