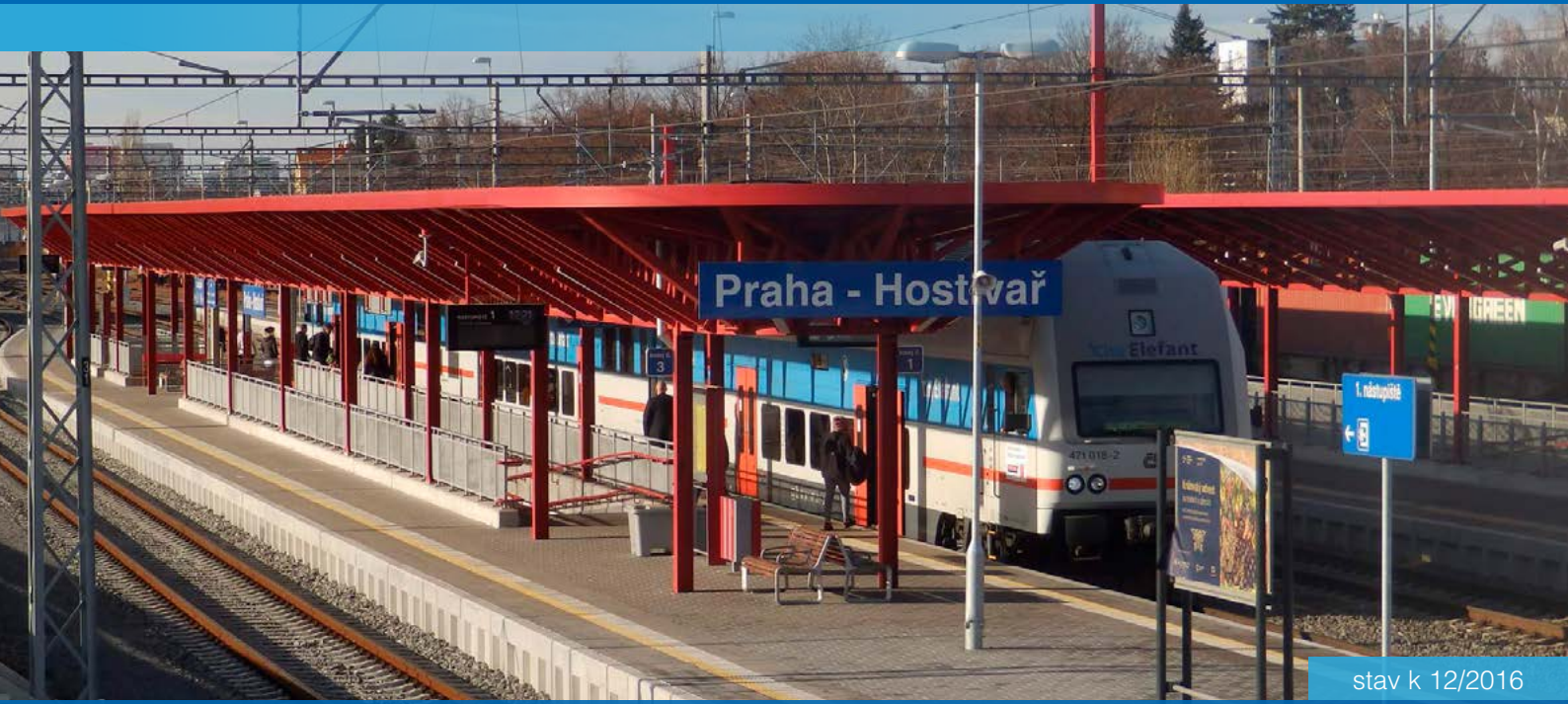


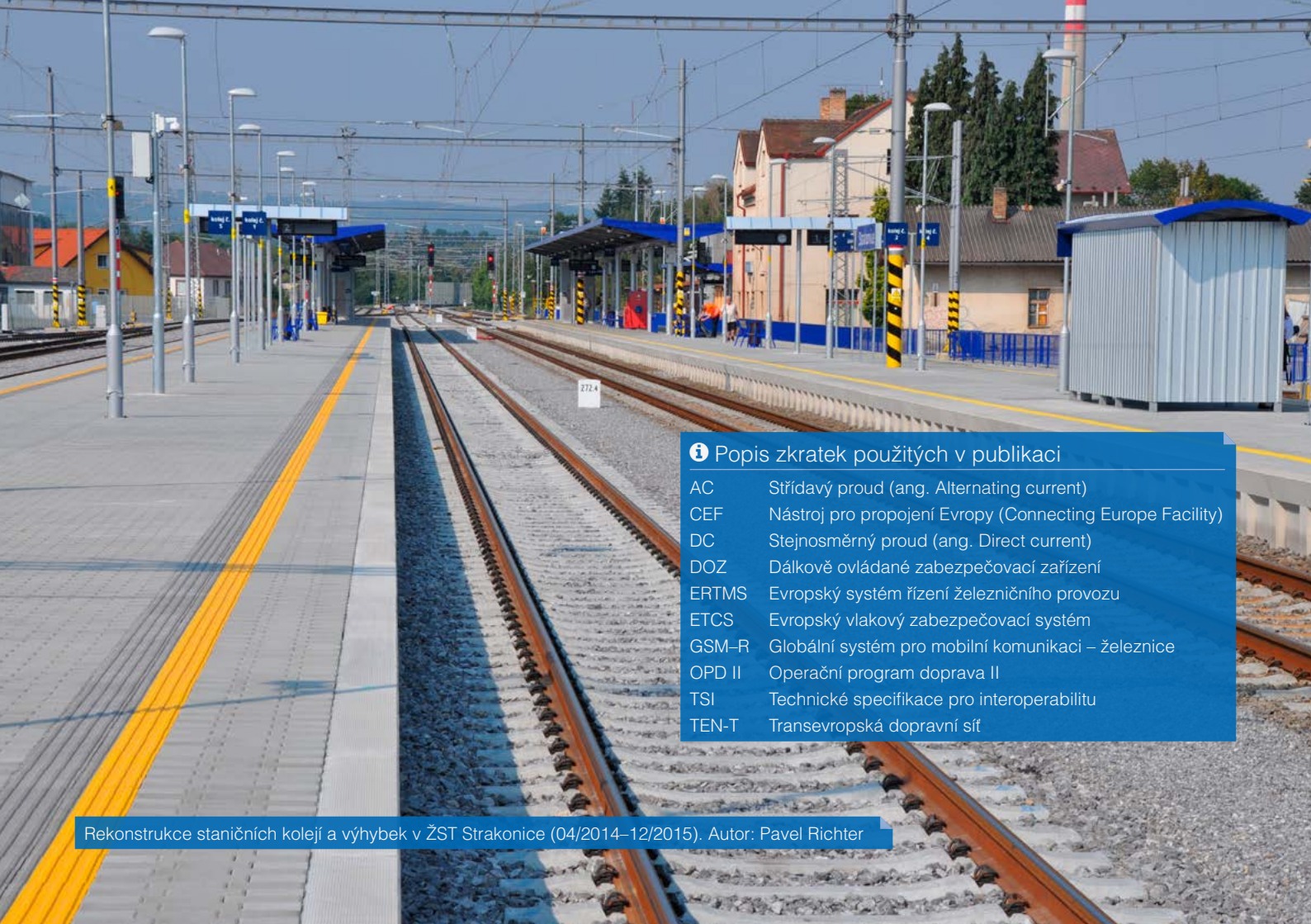
stav k 12/2016

Plánované projekty železniční infrastruktury ČR z prostředků Evropské unie v období 2014–2020

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty



Popis zkratek použitých v publikaci

AC	Střídavý proud (ang. Alternating current)
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
DC	Stejnosměrný proud (ang. Direct current)
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
ERTMS	Evropský systém řízení železničního provozu
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
GSM–R	Globální systém pro mobilní komunikaci – železnice
OPD II	Operační program doprava II
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
TEN-T	Transevropská dopravní síť

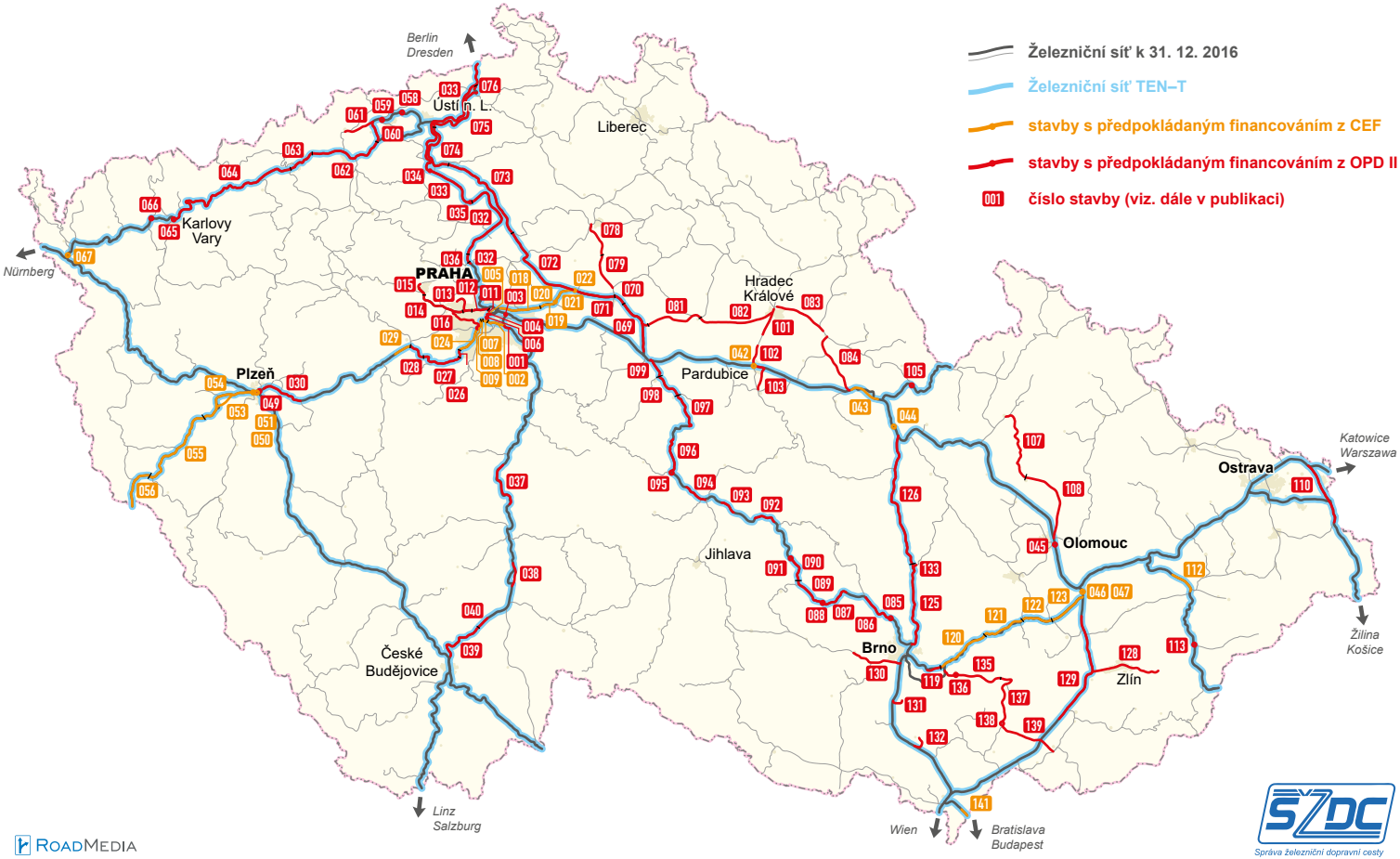
Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice (04/2014–12/2015). Autor: Pavel Richter

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury

Přehled projektů OPD II a CEF

2014–2020



RoadMedia

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

uzel Praha

stavby 001 002 003 004 005 006 007 008 009

CÍLE A POPIS STAVEB

001 | Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část - přestavba žst. Hostivař

002 | Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař – Praha hl. n.

003 | Modernizace traťového úseku Praha Libeň – Praha Malešice, I. stavba

004 | Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží

005 | Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

006 | Prodloužení podchodů v žst. Praha hl. n.

007 | Rekonstrukce tratě Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)

008 | Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem

009 | Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov

Stavby v železničním uzlu Praha mají za cíl zvýšení kapacity tratí pro zavedení pravidelných intervalů dálkové osobní, příměstské a městské dopravy, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železniční dopravy a zlepšení vazeb mezi železnicí a městskou hromadnou dopravou, zajištění potřebné kapacity tratí pro nákladní dopravu a snížení hlukové zátěže v zastavěném území.

V rámci staveb 001 a 002 je rekonstruována část železničního uzlu Praha řešící zaústění železničních tratí od Českých Budějovic a od Kolína.

Stavba 003 řeší zvýšení kapacity tratě pro nákladní dopravu vybudováním nové dvoukolejné tratě, která mimoúrovňově překračuje trať Praha–Kolín.

V rámci stavby č. 004 dojde k celkové modernizaci železniční stanice, zvýšení počtu staničních kolejí z 6 na 9. Při stavbě dojde k bezbariérovému propojení ulic Na Florenci a Opletalova včetně zřízení nových přístupů na nástupiště. Navazující stavbou č. 005 – rekonstrukcí Negrelliho viaduktu dojde k celkové rekonstrukci kulturní památky. Na obě stavby navazuje připravovaná modernizace tratě Praha-Kladno s napojením na letiště.

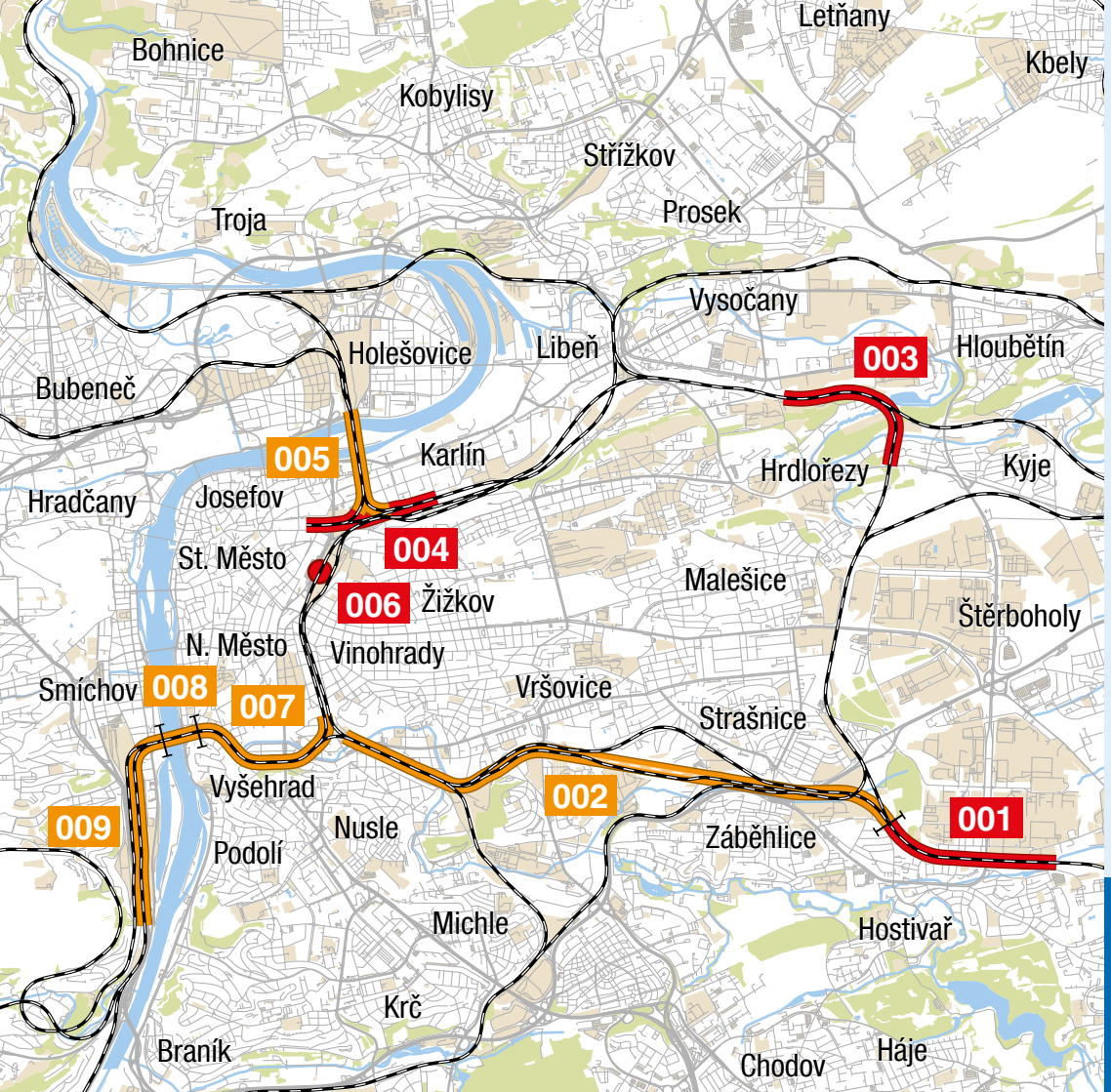
V rámci staveb 007, 008 a 009 je rekonstruována část železničního uzlu Praha řešící zaústění železniční tratě od Plzně.

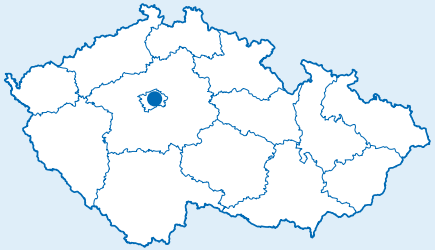
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
001	2014–2016	1 214 mil. Kč	OPD II
002	2017–2020	4 420 mil. Kč	CEF
003	2021–2023	1 294 mil. Kč	OPD II
004	2019–2021	1 655 mil. Kč	OPD II
005	2017–2019	1 443 mil. Kč	CEF
006	2018–2021	668 mil. Kč	OPD II
007	2021–2024	651 mil. Kč	CEF
008	2021–2024	569 mil. Kč	CEF
009	2021–2024	2 314 mil. Kč	CEF

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
hlavní město Praha





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

011 | Modernizace tratě Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)

012 | Modernizace tratě Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)

013 | Modernizace a novostavba tratě Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla

014 | Modernizace tratě Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)

015 | Modernizace tratě Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)

016 | Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice

Základním cílem souboru staveb je zajistit kapacitní spojení města Kladna s centrem hlavního města a novostavbou tratě zajistit napojení letiště Václava Havla. Stavby též zajistí výrazné zlepšení přestupních vazeb ze železnice na ostatní druhy hromadné dopravy.

Stavby č. 011 – 015 řeší modernizaci tratě v úseku mezi stanicí Praha-Bubny a stanicí Kladno-Ostrovec. Uvedené úseky budou zdvoukolejněny a elektrizovány. Na území Prahy bude zvýšena traťová rychlost na 80 km/hod, v extravilánu pak částečnými přeložkami tratě na 120 km/hod. Součástí modernizace je zřízení mimoúrovňových křížení na nejzatíženějších úsecích tratí. Ve všech stanicích budou vybudována bezbariérově přístupná nástupiště. Obdobné parametry bude mít i novostavba v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla.

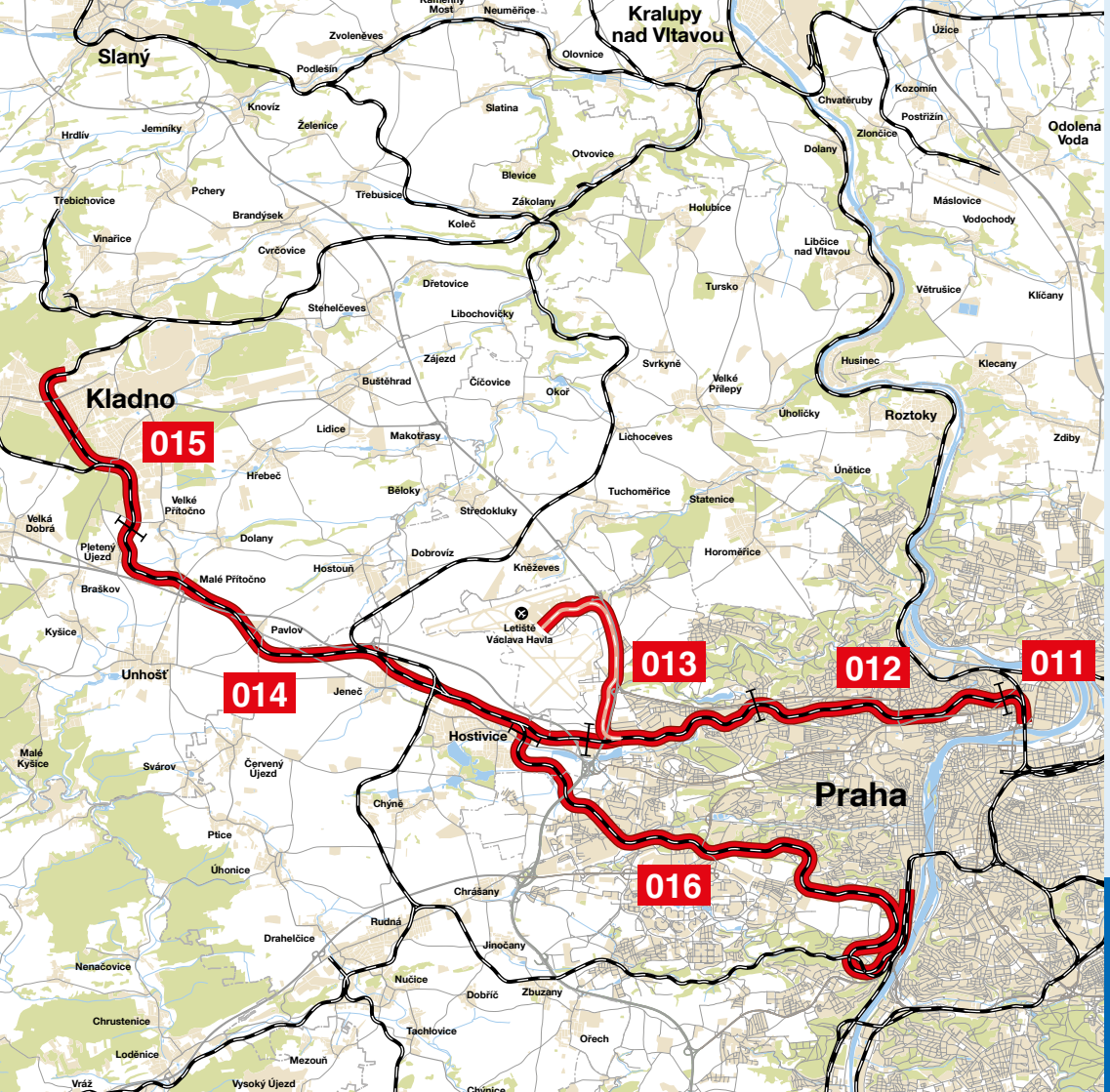
Stavba č. 016 zahrnuje rekonstrukci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. V rámci stavby budou vybudována nová nástupiště ve stanicích Praha-Jinonice a Praha-Zličín a aktivovány stávající neprovozované výhybny v žst. Praha-Žvahov, Praha-Jinonice, Praha-Stodůlky.

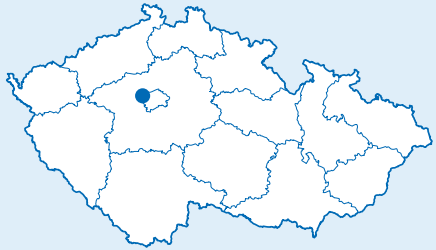
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
011	bude určen v závislosti na termínu změny územního plánu hl. m. Prahy	3 360 mil. Kč	OPD II
012	bude určen v závislosti na termínu změny územního plánu hl. m. Prahy	10 730 mil. Kč	OPD II
013	2021–2023	11 030 mil. Kč	OPD II
014	2020–2022	4 100 mil. Kč	OPD II
015	2019–2020	2 720 mil. Kč	OPD II
016	2017–2018	487 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
hlavní město Praha a Středočeský kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

018 | Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)

019 | Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)

020 | Optimalizace tratě Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba - 1. část žst. Čelákovice

021 | Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)

022 | Rekonstrukce žst. Lysá nad Labem

Stavby řeší rekonstrukci tratě Praha-Vysočany – Lysá nad Labem v délce 29 km. Hlavními cíli je zvýšení traťové rychlosti do 140 km/h, zkrácení jízdních dob a zvýšení kapacity tratě. Budou splněny veškeré požadavky vyplývající z TSI. Ve všech stanicích budou vybudována nová bezbariérově přístupná nástupiště. Úplným odstraněním pohybu cestujících v kolejišti dojde ke zvýšení bezpečnosti. V železničních stanicích se navrhuje prodloužení kolejí pro zefektivnění nákladní dopravy. Na nově vybudované zastávce Praha-Rajská Zahrada dojde k vytvoření přestupní vazby mezi vlaky a metrem. V úseku Čelákovice–Mstětice se nacházejí dvě přeložky tratě. Další lokální přeložka se nachází ve stanici Lysá nad Labem. Významným objektem je také železniční most přes Labe v Čelákovicích.

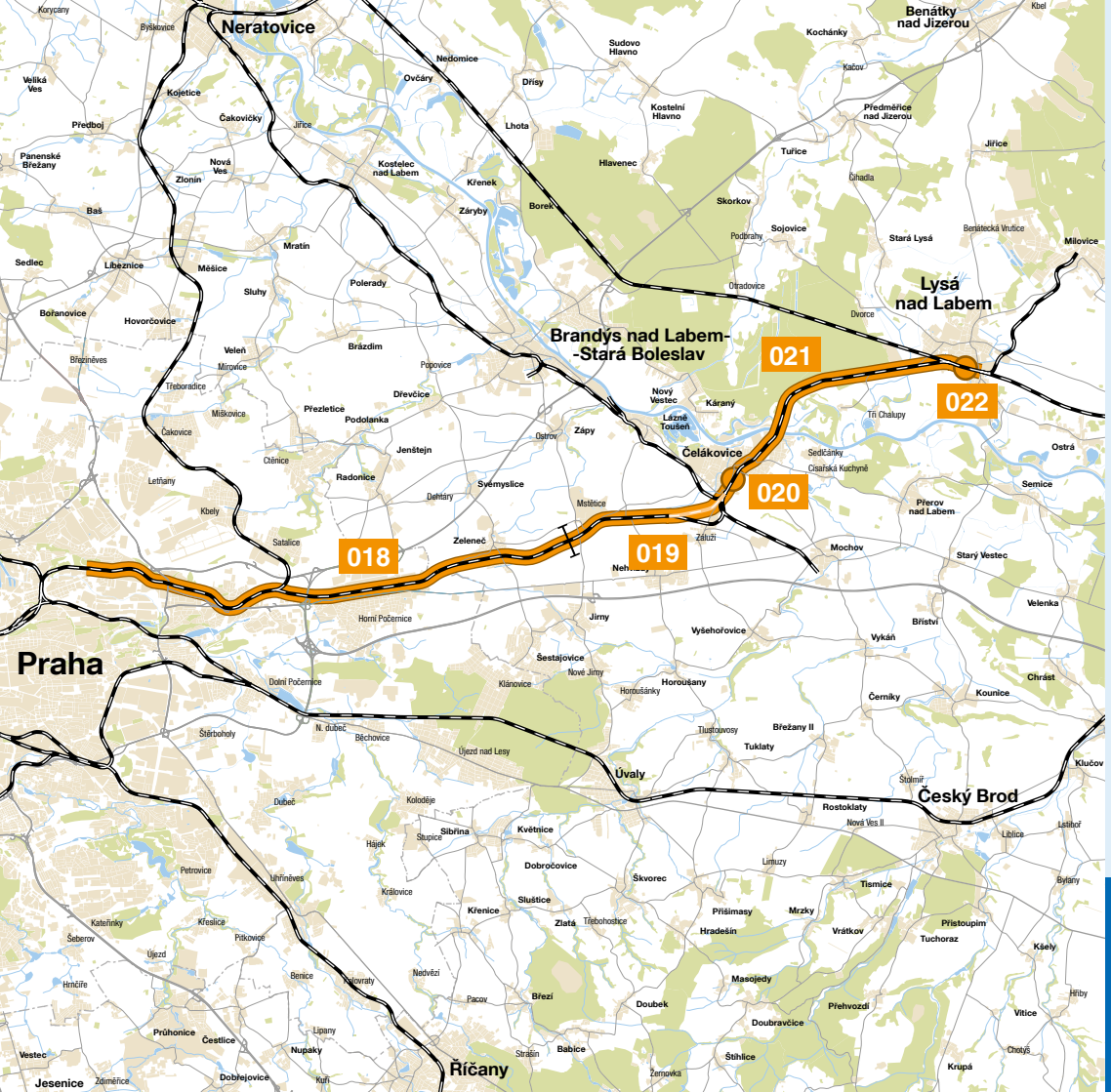
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

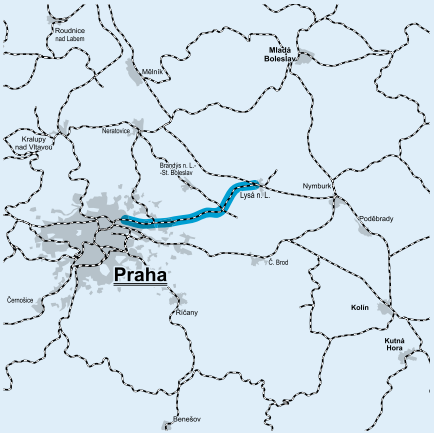
Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
018	2019–2023	4 434 mil. Kč	CEF
019	2019–2023	1 928 mil. Kč	CEF
020	2017–2019	851 mil. Kč	CEF
021	2019–2021	1 420 mil. Kč	CEF
022	2020–2022	1 778 mil. Kč	CEF

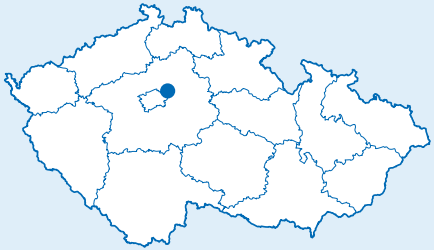
POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:

hlavní město Praha a Středočeský kraj







předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

V současné době realizovaná stavba Modernizace tratě Rokycany–Plzeň obsahuje modernizaci úseku Rokycany–Ejpovice přibližně ve stávající stopě se směrovými úpravami tratě pro zvýšení rychlosti. Úsek Ejpovice–Plzeň je veden v nové stopě s podstatným zkrácením trasy (o 6,1 km), zvýšením rychlosti do 160 km/hod a zkrácením jízdních dob. Zkrácení tratě je realizováno výstavbou nového tunelu v délce přibližně 4 km.

CÍLE A POPIS STAVEB

024 | Optimalizace tratě Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)

026 | Optimalizace tratě Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)

027 | Optimalizace tratě Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)

028 | Optimalizace tratě Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)

029 | Optimalizace tratě Beroun (včetně) – Králův Dvůr

030 | Modernizace tratě Rokycany–Plzeň (fázování do OPD II)

Stavby řeší na úseku Praha Smíchov – Beroun – Králův Dvůr optimalizaci tratě ve stávající stopě se zajištěním interoperability. Délka úseku je 42 km.

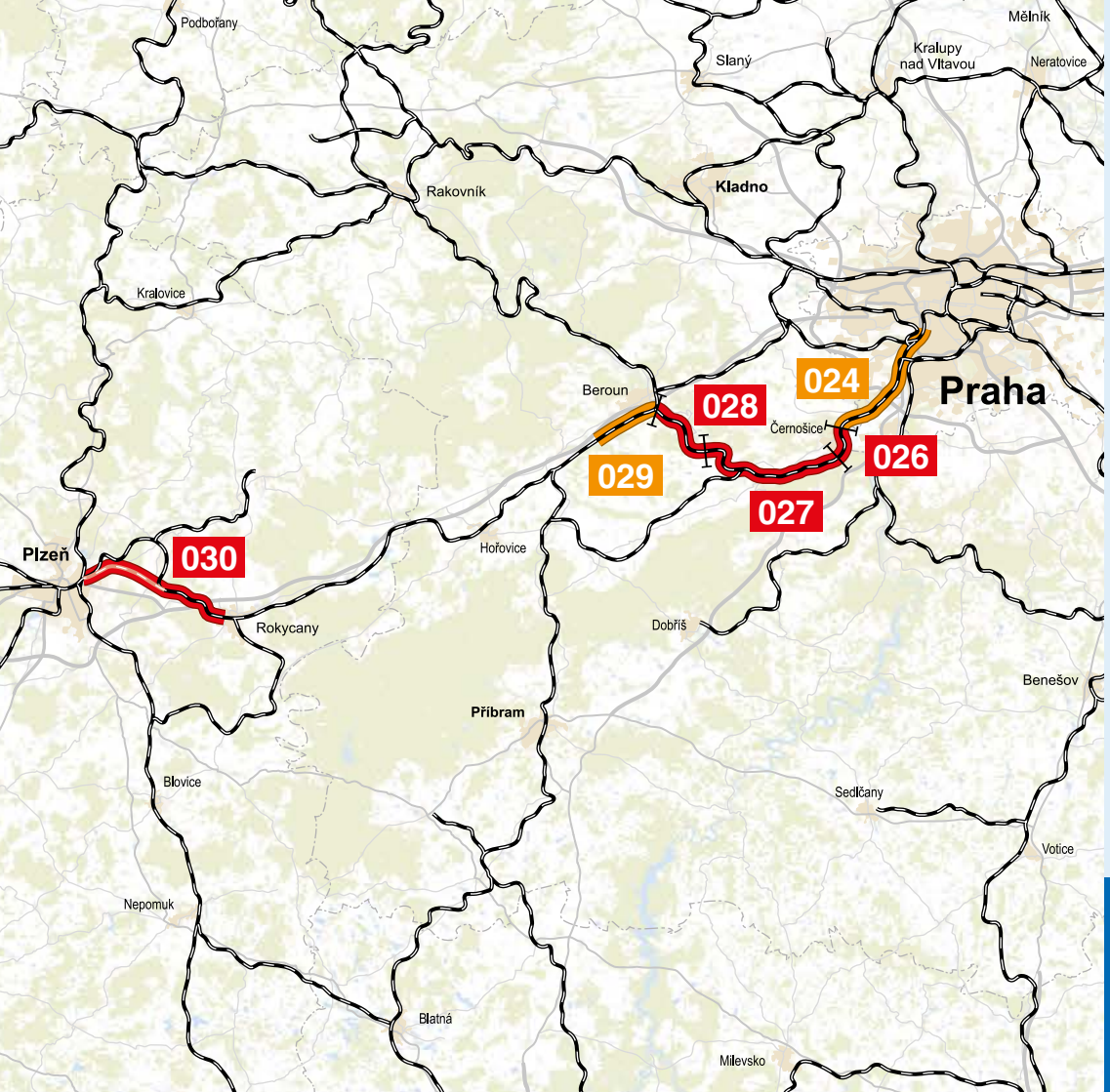
Cílem těchto staveb je zvýšení rychlosti až na 140 km/hod., rekonstrukce železničního spodku a svršku, dosažení vyšší bezpečnosti a spolehlivosti provozu instalací nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, dosažení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a traťové třídy zatížení D4 UIC, odstranění některých úrovňových přejezdů a jejich nahrazení křížením mimoúrovňovým, zvýšení bezpečnosti cestujících výstavbou nových nástupišť s mimoúrovňovým přístupem a snížení hlukové zátěže.

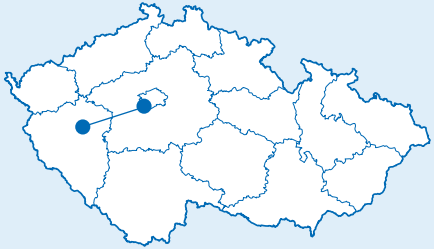
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
024	2018–2019	3 642 mil. Kč	CEF
026	2021–2023	1 500 mil. Kč	OPD II
027	2019–2022	3 700 mil. Kč	OPD II
028	2019–2022	1 300 mil. Kč	OPD II
029	2016–2019	1 636 mil. Kč	CEF
030	2013–2017	6 050 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Praha, Středočeský a Plzeňský kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

032 | Úprava zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem (mimo)

033 | Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem – st. hr. SRN

034 | Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice

035 | Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n.L.

036 | Rekonstrukce nelahozeveských tunelů

Obsahem staveb 032 a 033 je modernizace zabezpečovacích zařízení na tomto úseku I. tranzitního železničního koridoru a zavedení dálkového řízení provozu. Realizace těchto staveb je rovněž podmínkou pro následnou instalaci systému ERTMS.

Stavby 034 a 035 obsahují rekonstrukci nástupišť a podchodů ve stanicích Lovosice a Roudnice nad Labem tak, aby byl zajištěn plně bezbariérový přístup na všechna nástupiště, která budou rekonstruována na výšku 550 mm nad temenem kolejnice. V žst. Lovosice bude navíc podchod prodloužen na druhou stranu stanice do ulice Máchovy.

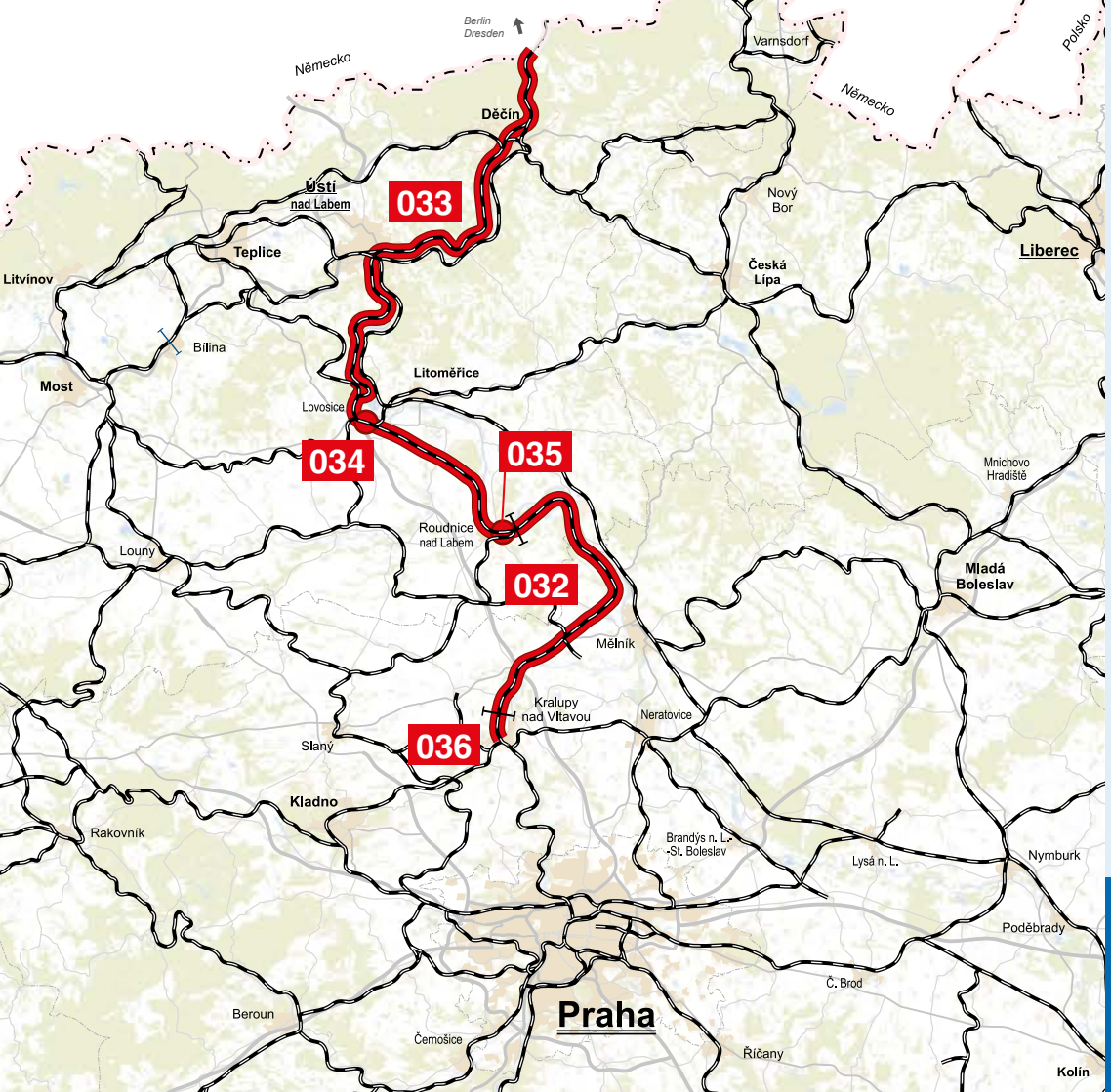
V rámci stavby 036 bude upraven prostor stávajících, prostorově nevyhovujících tunelů, a to zejména ražbou nového jednokolejného tunelu.

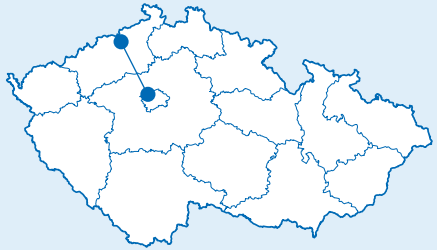
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
032	2018–2020	1 244 mil. Kč	OPD II
033	2019–2021	1 783 mil. Kč	OPD II
034	2018–2018	155 mil. Kč	OPD II
035	2018–2020	142 mil. Kč	OPD II
036	2020–2024	1 116 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Praha, Středočeský a Ústecký kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

037 | Modernizace tratě Sudoměřice–Votice

038 | Modernizace tratě Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí

039 | Modernizace tratě Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 1. část

040 | Modernizace tratě Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část

Cílem staveb je zkrácení jízdních dob díky zvýšení traťové rychlosti do 160 km/hod, zvýšení kapacity dráhy díky zdvoukolejnění tratě, zajištění prostorové průchodnosti UIC GC a dosažení traťové třídy zatížení D4.

Trať je zařazena do sítě TEN-T jako součást globální sítě osobní i nákladní dopravy. Úsek Sudoměřice–Votice bude zdvoukolejněn a bude nově trasován převážně na přeložce tratě se dvěma tunely a s estakádami. Zdvoukolejněn a nově trasován na přeložce s jedním tunelem bude také úsek Soběslav–Doubí. Stavba č. 040 obsahuje modernizaci úseku Ševětín–Dynín ve stávající stopě. Ve stanicích a zastávkách budou zřízeny mimoúrovňové bezbariérové přístupy pro cestující. Stavby budou splňovat požadavky vyplývající z TSI.

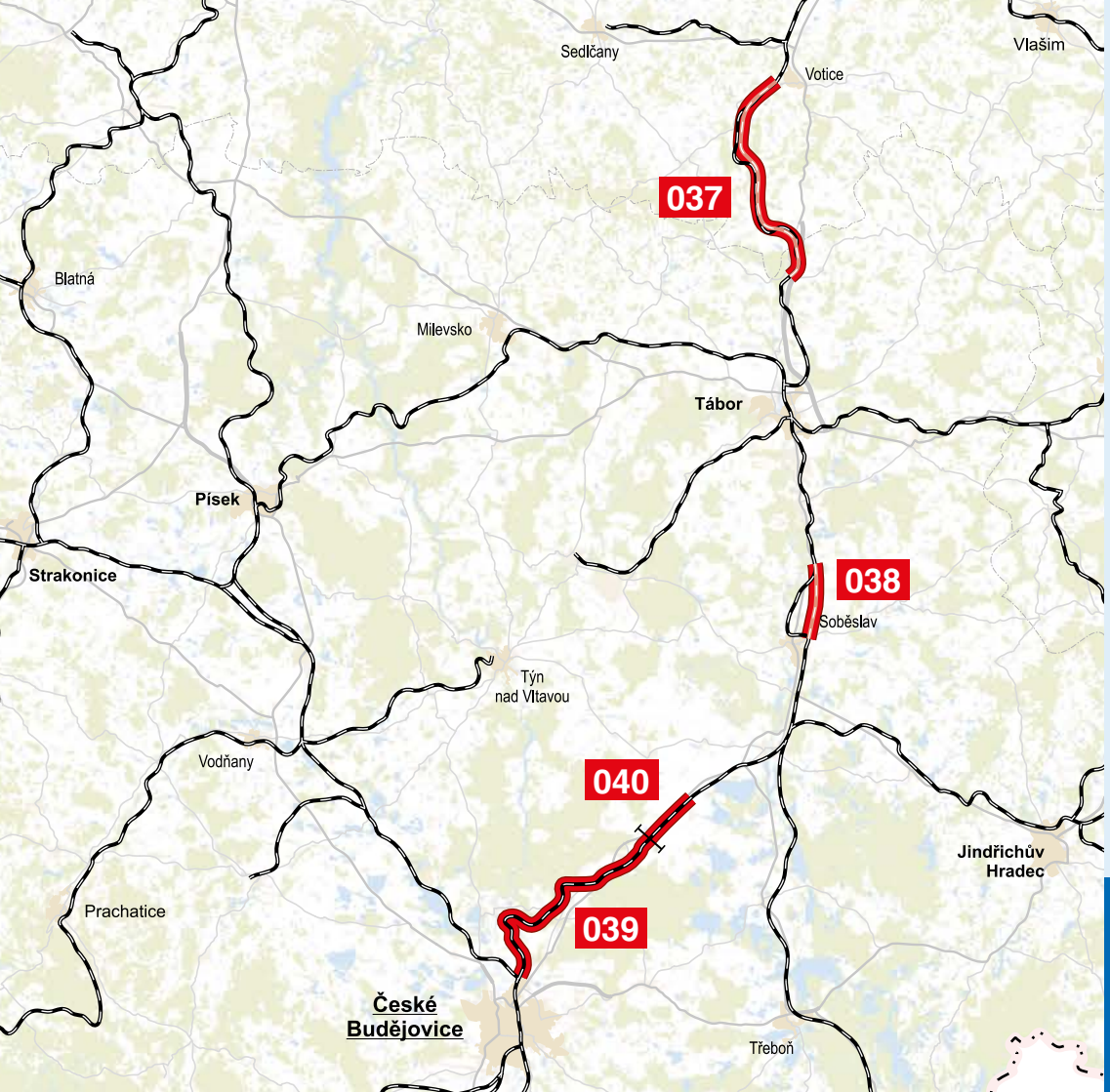
Stavba č. 039 zajistí v časovém horizontu roku 2018 splnění požadavků na vybudování ETCS. Zejména se bude jednat o úpravy související s novým zabezpečovacím zařízením.

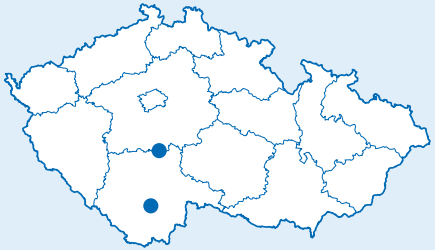
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
037	2017–2021	5 999 mil. Kč	OPD II
038	2018–2021	3 601 mil. Kč	OPD II
039	2018–2018	530 mil. Kč	OPD II
040	2018–2019	571 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Středočeský kraj, Jihočeský kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

045 | Rekonstrukce žst. Olomouc (stavba s fázováním do OPD II)

042 | Modernizace železničního uzlu Pardubice

043 | Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň

044 | Modernizace železničního uzlu Česká Třebová

046 | Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba

047 | Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba

Stavby řeší rekonstrukci dosud nerekonstruovaného traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň a významných železničních uzlů tratě Praha–Přerov.

Hlavním cílem stavby č. 043 je zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h, zkrácení jízdních dob a zvýšení kapacity tratě. Jedná se o úsek s rozsáhlými přeložkami tratě včetně výstavby nových tunelů.

Hlavním cílem staveb rekonstrukcí železničních uzlů je dosažení stavu odpovídajícího výhledovým potřebám osobní a nákladní dopravy včetně zvýšení traťové rychlosti a kapacity dráhy.
Ve stavbě č. 047 je navržena výstavba nové tratě, která nově navrženým mimoúrovňovým křížením odstraní vzájemné rušení protisměrných jízd vlaků.

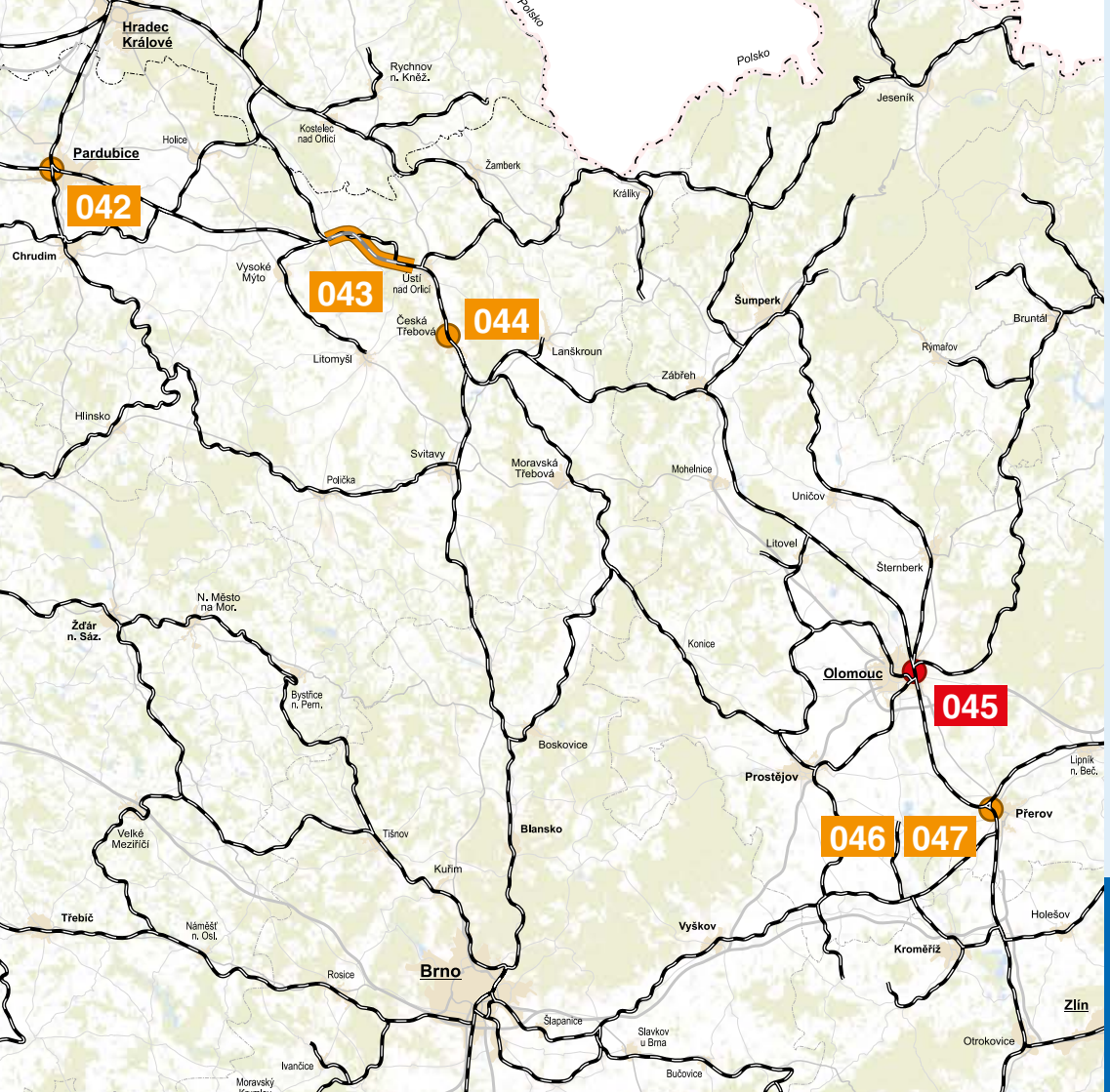
Ve všech stavbách budou splněny veškeré požadavky vyplývající z TSI.

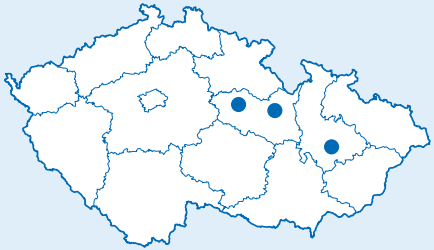
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
042	2019–2022	3 167 mil. Kč	CEF
043	2020–2023	10 844 mil. Kč	CEF
044	2019–2022	5 828 mil. Kč	CEF
045	2013–2016	2 480 mil. Kč	OPD II
046	2018–2020	2 785 mil. Kč	CEF
047	2018–2021	711 mil. Kč	CEF

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Pardubický kraj, Olomoucký kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

uzel Plzeň

stavby **049** **050** **051**

CÍLE A POPIS STAVEB

049 | Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví (fázování do OPD II)

050 | Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská

051 | Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické tratě

Železniční uzel Plzeň je součástí evropské sítě TEN-T. Cílem přestavby uzlu je maximální zvýšení traťové rychlosti, zajištění požadované kapacity dráhy, zajištění plné interoperability, dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC a prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, instalace moderního zabezpečovacího zařízení, zajištění potřebného počtu nástupištních hran vzhledem k vyššímu výhledovému rozsahu osobní dopravy a zajištění vyššího komfortu pro cestující.

Obsahem nyní realizované 1. stavby (č. 049) je rekonstrukce východní části kolejiště ve směrech na Prahu, České Budějovice a Žatec, výstavba centrálního stavědla, výstavba nového podchodu s napojením na budoucí autobusový terminál.

Ve 2. stavbě (č. 050) proběhne rekonstrukce celé jižní části a zbývající severní části kolejiště osobního nádraží na chebském zhlaví a kompletní přestavba mostů přes ulici Mikulášská.

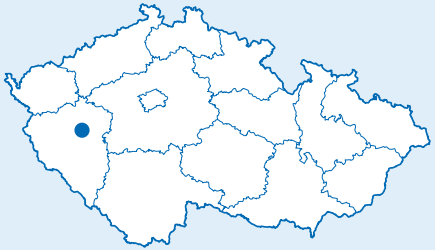
Ve 3. stavbě (č. 051) se připravuje modernizace křížení tratí na Domažlice a Cheb a zdvojkolejnění tratě směrem na Domažlice. Dále je ve stavbě zahrnuto dokončení úprav tratě Plzeň–Cheb. Součástí stavby je i vybudování nového mimoúrovňového křížení se silnicí I/26.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
049	2014–2017	2 159 mil. Kč	OPD II
050	2016–2018	1 488 mil. Kč	CEF
051	2017–2019	1 627 mil. Kč	CEF

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Statutární město Plzeň a Plzeňský kraj



předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

053 | Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN,
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)

054 | Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN,
2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)

055 | Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN,
3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)

056 | Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN,
4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN

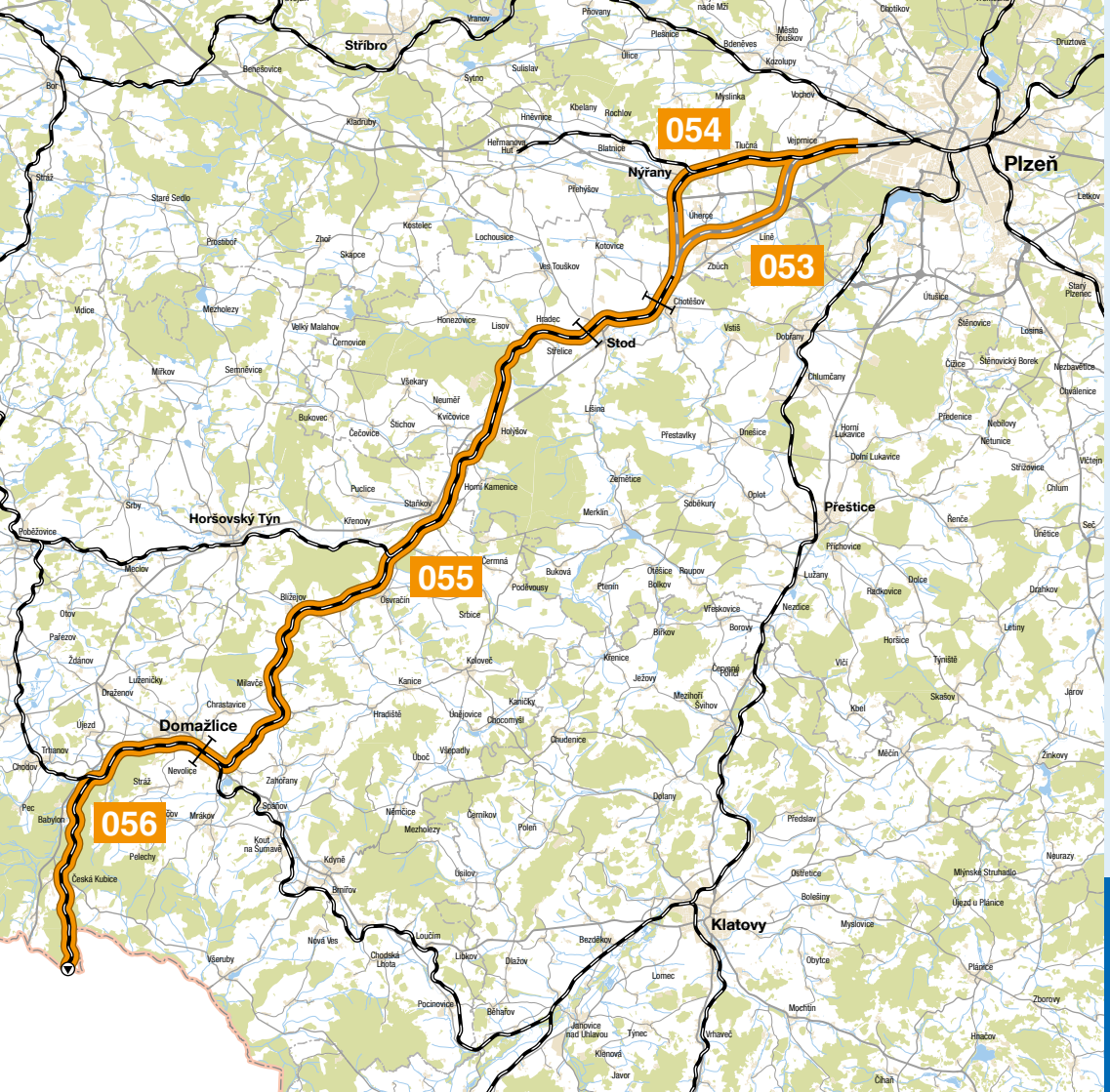
Soubor staveb řeší rekonstrukci tratě Plzeň – Domažlice – st. hr. SRN v délce přibližně 70 km. Cílem souboru staveb je zvýšení traťové rychlosti do 140 km/hod na stávajících úsecích tratě a až na 200 km/hod na nové přeložce v úseku odbočka Nová Hospoda – Zbůch/Chotěšov. Současně se předpokládá realizace nových dvoukolejných úseků Zbůch–Stod, Radonice – Spálený Mlýn a Domažlice – Domažlice-město podle závěrů dopravně technologického posouzení. Součástí staveb je splnění veškerých technických požadavků vyplývajících z TSI. Navrhuje se elektrizace celé tratě soustavou 25 kV, 50 Hz napájenou z nové trakční transformovny v Domažlicích. Ve stanicích určených pro křižování nebo předjíždění nákladních vlaků je navrženo prodloužení kolejí pro vlaky délky 740 m. Ve všech stanicích budou vybudována bezbariérově přístupná nástupiště s mimoúrovňovými přístupy. Nově bude vybudováno ETCS a dálkové řízení z Centrálního dispečerského pracoviště Praha.

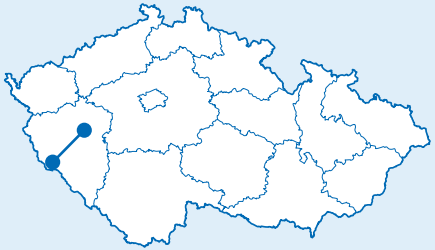
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
053	2021–2024	2 971 mil. Kč	CEF
054	2020–2023	1 406 mil. Kč	CEF
055	2021–2025	4 430 mil. Kč	CEF
056	bude dohodnuto podle termínu elektrizace na německé straně	935 mil. Kč	CEF

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Plzeňský kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

stavby 058 059 060 061 062 063 064 065 066 067

CÍLE A POPIS STAVEB

058 I Rekonstrukce žst. Bohosudov

059 I Rekonstrukce žst. Řetenice

060 I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina

061 I Revitalizace a elektrizace tratě Oldřichov u Duchcova – Litvínov

062 I Rekonstrukce traťového úseku Bílina–Most–Kyjice

063 I Rekonstrukce tratě v úseku Kyjice–Chomutov

064 I Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Karlovy Vary (mimo)

065 I Modernizace žst. Karlovy Vary – staniční část

066 I Peronizace žst. Chodov

067 I Modernizace žst. Cheb

Stavby řeší rekonstrukci vybraných traťových úseků a železničních stanic na rameni Ústí nad Labem – Cheb. Jedná se o dvoukolejnou elektrizovanou trať zařazenou do evropského železničního systému a globální sítě TEN-T. Hlavními cíli staveb je zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity dráhy a v některých úsecích zvýšení traťové třídy zatížení. Stavby budou splňovat veškeré parametry vyplývající z TSI.

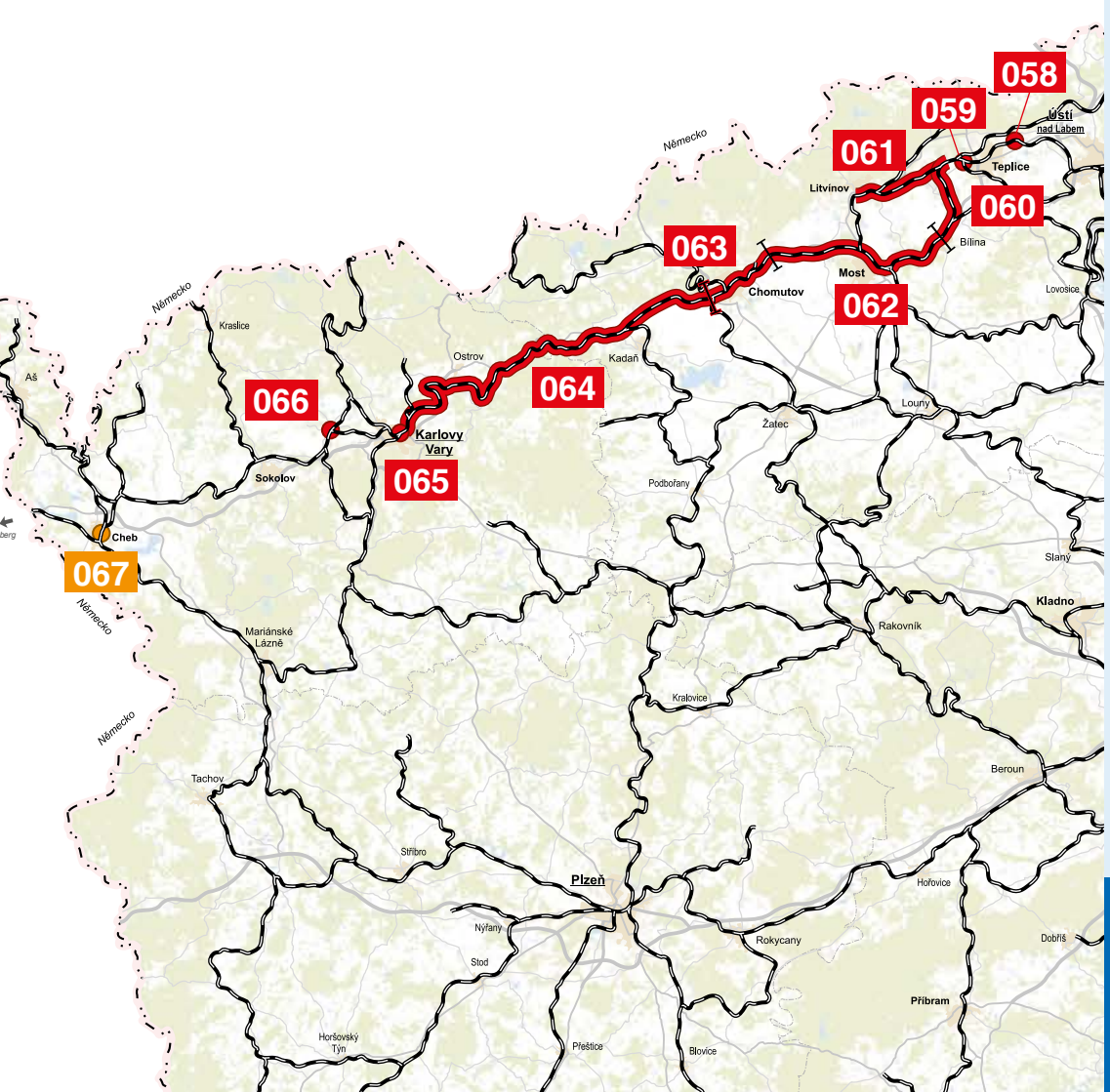
Ve všech stanicích budou vybudována bezbariérově přístupná nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. Budou prověřeny možnosti odstranění některých úrovňových křížení s pozemními komunikacemi.

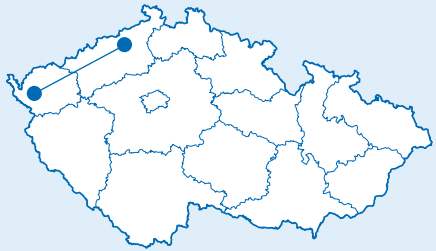
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
058	2019–2021	1 244 mil. Kč	OPD II
059	2019–2020	852 mil. Kč	OPD II
060	2018–2019	1 789 mil. Kč	OPD II
061	2018–2019	819 mil. Kč	OPD II
062	2021–2023	1 400 mil. Kč	OPD II
063	2019–2022	760 mil. Kč	OPD II
064	2021–2023	1 400 mil. Kč	OPD II
065	2016–2018	637 mil. Kč	OPD II
066	2016–2017	506 mil. Kč	OPD II
067	2017–2018	517 mil. Kč	CEF

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Karlovarský kraj, Ústecký kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

A rameno Kolín–Všetaty–Děčín

stavby **069** **070** **071** **072** **073** **074** **075** **076**

CÍLE A POPIS STAVEB

069 | Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky

070 | Modernizace žst. Nymburk hl. n.

071 | Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)

072 | Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)

073 | Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)

074 | Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo)

075 | Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) – Děčín-východ (mimo)

076 | Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo)

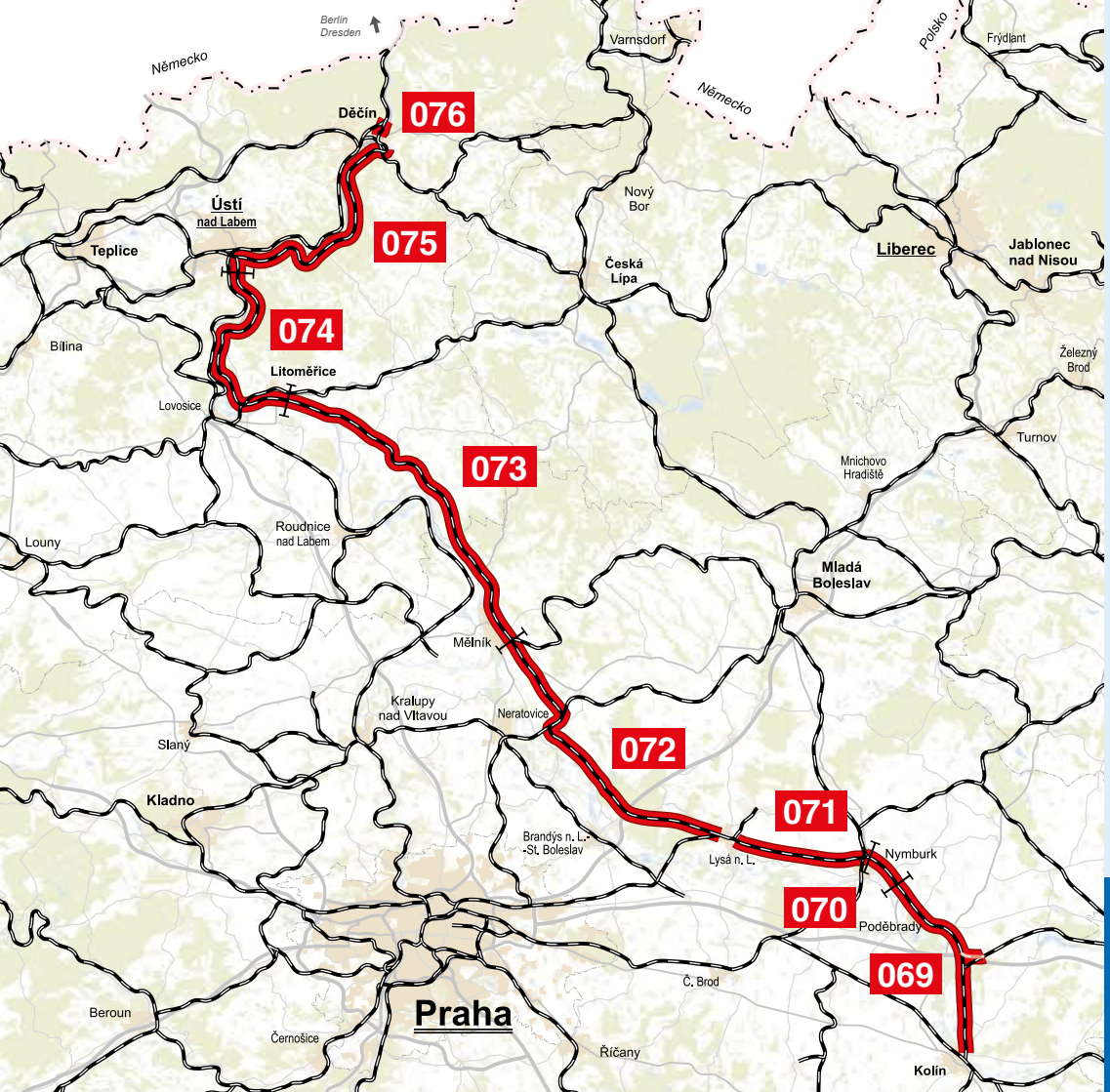
Dílčí stavby na rameni Kolín–Děčín vycházejí ze Studie proveditelnosti „Optimalizace tratě Kolín–Všetaty–Děčín“, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 8. 12. 2015. Hlavním cílem jsou potřebné úpravy železniční infrastruktury pro zajištění vyšší spolehlivosti a kvalitativně vyšších technických parametrů železniční dopravní cesty. Schválená varianta (STŘED 1) počítá s mimoúrovňovými přístupy na nástupiště, úpravou zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, výměnou železničního spodku a svršku a zajištěním dostatečné délky staničních kolejí pro průvoz nákladních vlaků délky 740 metrů. Součástí staveb budou rovněž opatření ke snížení vlivu hluku ze železniční dopravy na okolní území s obytnou zástavbou. Železniční trať je zařazena do hlavní sítě TEN-T pro nákladní dopravu a globální sítě TEN-T pro osobní dopravu.

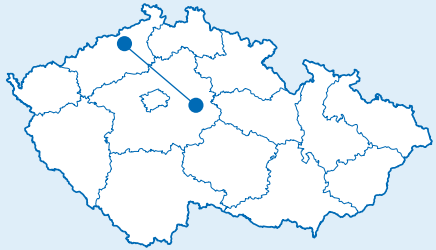
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
069	2021–2024	3 656 mil. Kč	OPD II
070	2021–2023	1 811 mil. Kč	OPD II
071	2021–2024	2 056 mil. Kč	OPD II
072	2021–2024	5 082 mil. Kč	OPD II
073	2021–2024	4 891 mil. Kč	OPD II
074	2022–2024	3 363 mil. Kč	OPD II
075	2021–2024	2 790 mil. Kč	OPD II
076	2021–2024	498 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Středočeský kraj, Ústecký kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

078 I Zvýšení kapacity tratě Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba

079 I Zvýšení kapacity tratě Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba

Železniční trať Nymburk – Mladá Boleslav hl. n. je součástí celostátní dráhy a slouží osobní i nákladní železniční dopravě. Těžiště významu tratě je v přepravě zboží. Trať napojuje průmyslové podniky v Mladé Boleslavi a okolí (automobilka v Mladé Boleslavi, cukrovar v Dobrovici) na seřaďovací nádraží Nymburk, ležící na páteřní trati Kolín–Děčín. Přepravují se jak suroviny (uhlí, ocelové svitky), tak hotové výrobky (automobily, popř. jejich sestavené celky). Obě stavby řeší úsek tratě v délce 16 km.

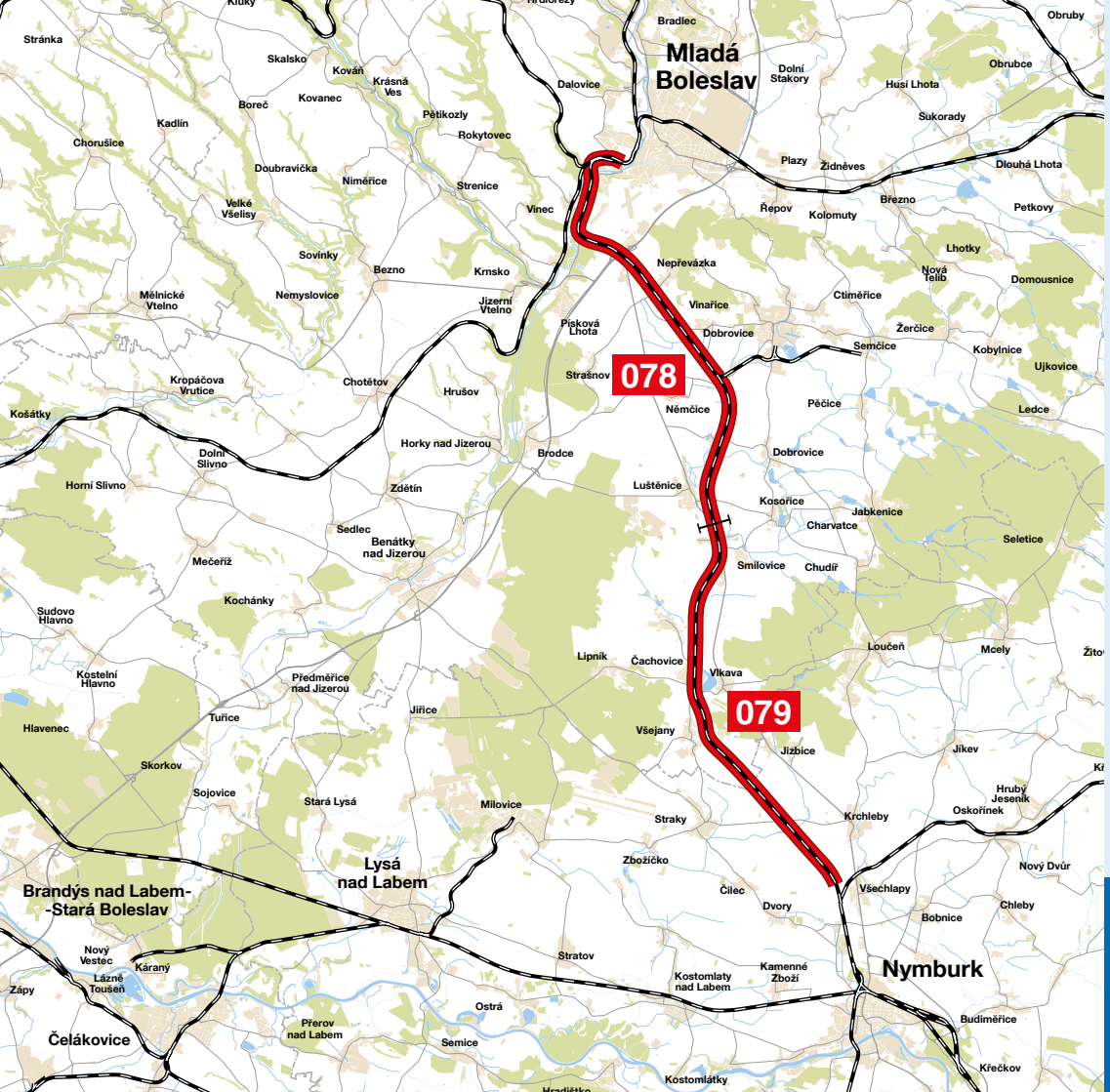
Hlavními cíli staveb je zvýšení kapacity dráhy umožněním vložení dalších tras nákladních vlaků díky výstavbě nových výhyben Straky a Bezděčín, vybudování bezbariérově přístupných nástupišť pro cestující a snížení nákladů na řízení provozu.

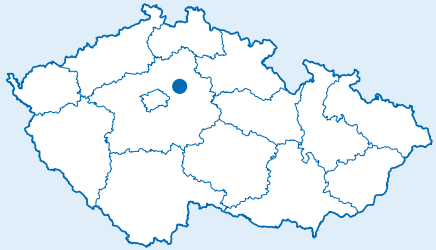
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
078	2016–2016	950 mil. Kč	OPD II
079	2017–2018	511 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Středočeský kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

081 I Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)

082 I Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

083 I Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)

084 I Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň

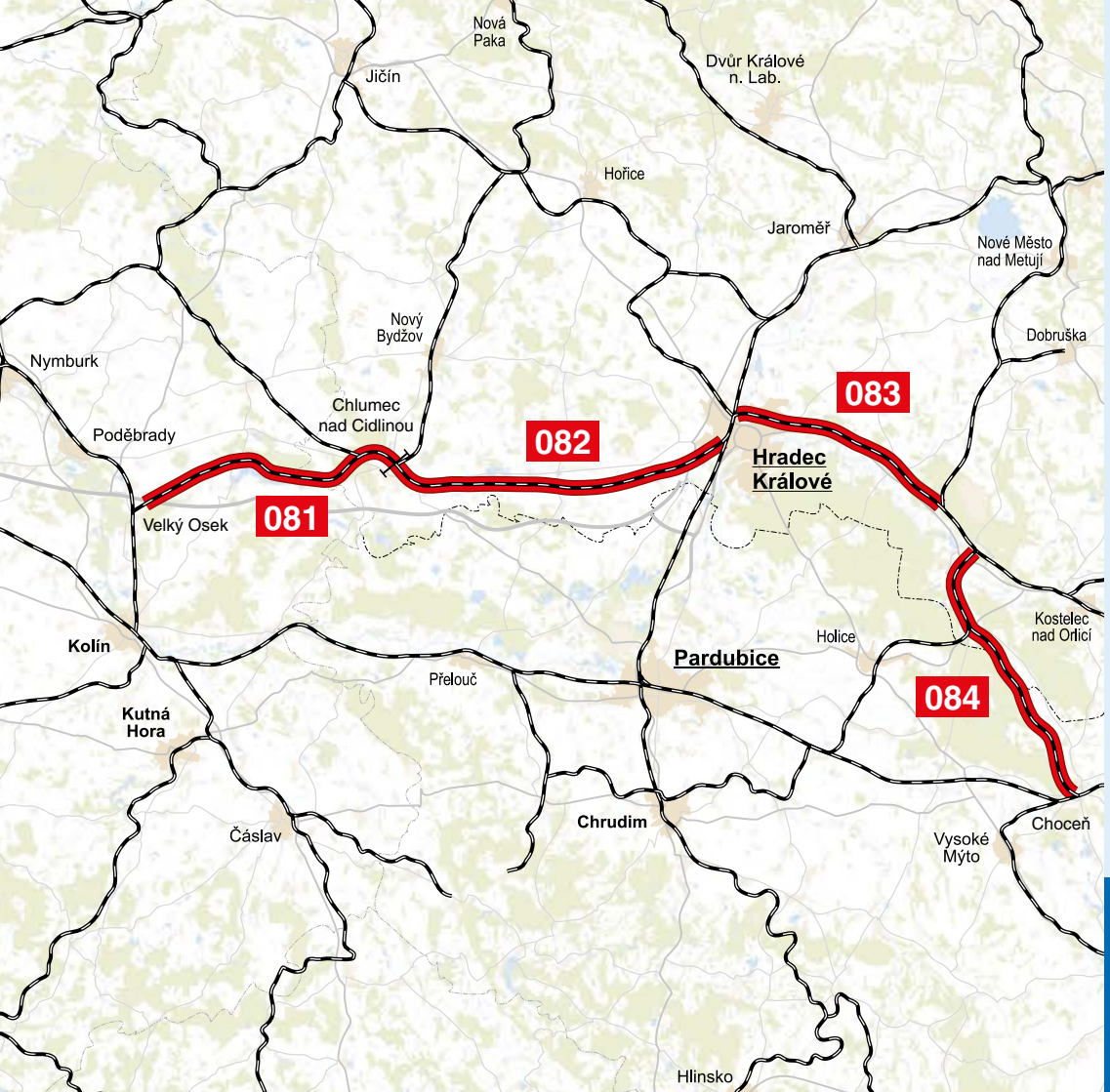
Hlavním cílem staveb vycházejících ze schválené „Studie proveditelnosti tratě Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“ je zlepšení technického stavu a parametrů tratě, umožnění zavedení expresních vlaků v relaci Praha – Hradec Králové, zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, zlepšení parametrů tratě pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy (vytvoření alternativní trasy pro I. tranzitní železniční koridor), zajištění dostatečné délky staničních kolejí pro průvoz nákladních vlaků délky 740 metrů, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty. Stavba zahrnuje zdvoukolejnění tratě a zvýšení traťové rychlosti až do 160 km/h.

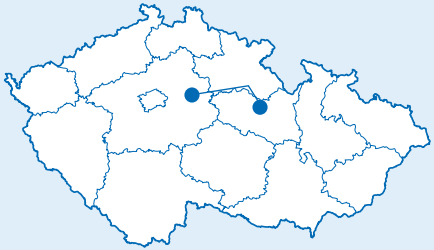
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
081	2022–2024	3 446 mil. Kč	OPD II
082	2021–2024	3 711 mil. Kč	OPD II
083	2021–2023	2 592 mil. Kč	OPD II
084	2021–2023	4 053 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Středočeský kraj, Královéhradecký kraj, Pardubický kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

A rameno Brno – Havlíčkův Brod – Kolín

stavby 085 086 087 088 089 090 091 092 093 094 095 096 097 098 099

V železničních stanicích se navrhuje prodloužení užitečné délky kolejí s cílem umožnění průjezdu nákladních vlaků délky 740 metrů. Stavby přinesou zvýšení bezpečnosti železničního provozu a zlepšení stavebně technického stavu infrastruktury. V rámci staveb budou zrekonstruovány stanice Kuřim, Řikonín, Vlkov u Tišnova, Křižanov, Sklené nad Oslavou, Přibyslav, Pohled, Světlá nad Sázavou, Čáslav. Dále bude rekonstruováno patnáct železničních zastávek v rekonstruovaných traťových úsecích.

CÍLE A POPIS STAVEB

085 I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim–Tišnov
086 I Rekonstrukce traťového úseku Kuřim (mimo) – Tišnov (mimo)
087 I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova
088 I Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova
089 I Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov (mimo)
090 I Rekonstrukce traťového úseku Křižanov – Sklené nad Oslavou (mimo)
091 I Rekonstrukce žst. Sklené nad Oslavou
092 I Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)
093 I Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav–Pohled
094 I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice
095 I Modernizace žst. Světlá nad Sázavou
096 I Modernizace traťového úseku Světlá nad Sázavou (mimo) – Leština u Světlé (mimo)
097 I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav
098 I Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (včetně) – Kutná Hora (mimo)
099 I Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)

Stavby řeší rekonstrukci vybraných traťových úseků a železničních stanic na rameni Brno – Havlíčkův Brod – Kolín v celkové délce úseků 111 km. Jedná se o dvoukolejnou elektrizovanou trať zařazenou do evropského železničního systému - sítě TEN-T. Hlavními cíli staveb je zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob a zvýšení kapacity dráhy. Budou splněny veškeré požadavky vyplývající z TSI. Ve všech stanicích budou vybudována bezbariérově přístupná nástupiště s mimoúrovňovým přístupem.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

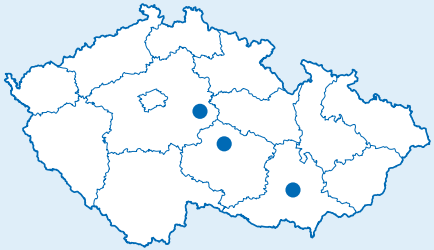
Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
085	2016–2017	732 mil. Kč	OPD II
086	2017–2017	719 mil. Kč	OPD II
087	2017–2018	1 400 mil. Kč	OPD II
088	2018–2020	700 mil. Kč	OPD II
089	2018–2020	1 700 mil. Kč	OPD II
090	2018–2019	1 500 mil. Kč	OPD II
091	2018–2019	480 mil. Kč	OPD II
092	2020–2021	700 mil. Kč	OPD II
093	2019–2020	1 600 mil. Kč	OPD II
094	2017–2018	721 mil. Kč	OPD II
095	2021–2022	950 mil. Kč	OPD II
096	2020–2021	1 050 mil. Kč	OPD II
097	2016–2017	863 mil. Kč	OPD II
098	2020–2022	1 750 mil. Kč	OPD II
099	2021–2022	900 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Jihomoravský kraj, Kraj Vysočina, Středočeský kraj

099
098
097
096
095
094
093
092
091
090
089
088
087
086
085

Kolín
Kutná Hora
Přelouč
Pardubice
Holice
Kostelec nad Orlicí
Žamberk
Králíky
Čáslav
Chrudim
Vysoké Mýto
Ústí nad Orlicí
Česká Třebová
Litomyšl
Lanškroun
Hlinsko
Chotěboř
Světlá n. Sáz.
Svitavy
Polička
Moravská Třebová
Havlíčkův Brod
Humpolec
N. Město na Mor.
Žďár n. Sáz.
Pelhřimov
Bystřice n. Pern.
Jihlava
Boskovice
Velké Meziříčí
Tišnov
Blansko
Kuřim
Třebíč
Náměšť n. Osl.
Telč
Rosice
Brno
Dačice
Šlapanice
Slavkov u Brna
Moravské Budějovice
Ivančice



předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

101 | Modernizace tratě Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové

102 | Modernizace tratě Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová

103 | Výstavba Ostřešanské spojky

Stavby řeší rekonstrukci a zdvoukolejnění zbývajících jednokolejných úseků tratě Hradec Králové hl. n. – Pardubice hl. n. (úsek Stéblová–Opatovice je již zdvoukolejněn) a nové spojení Pardubice–Chrudim. Celková délka úseků modernizované tratě je 26 km.

Hlavním cílem úprav tohoto ramene je zvýšení traťové rychlosti Hradec Králové – Pardubice na 160 km/h, a tím zkrácení jízdních dob a zvýšení kapacity dráhy. Další cíle jsou zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu, zmírnění vlivu nepravidelností v dopravě a celkové zvýšení kvality železniční dopravní cesty. Ve všech stanicích budou vybudována mimoúrovňová bezbariérově přístupná nástupiště. V železničních stanicích se navrhuje prodloužení kolejí pro zefektivnění nákladní dopravy.

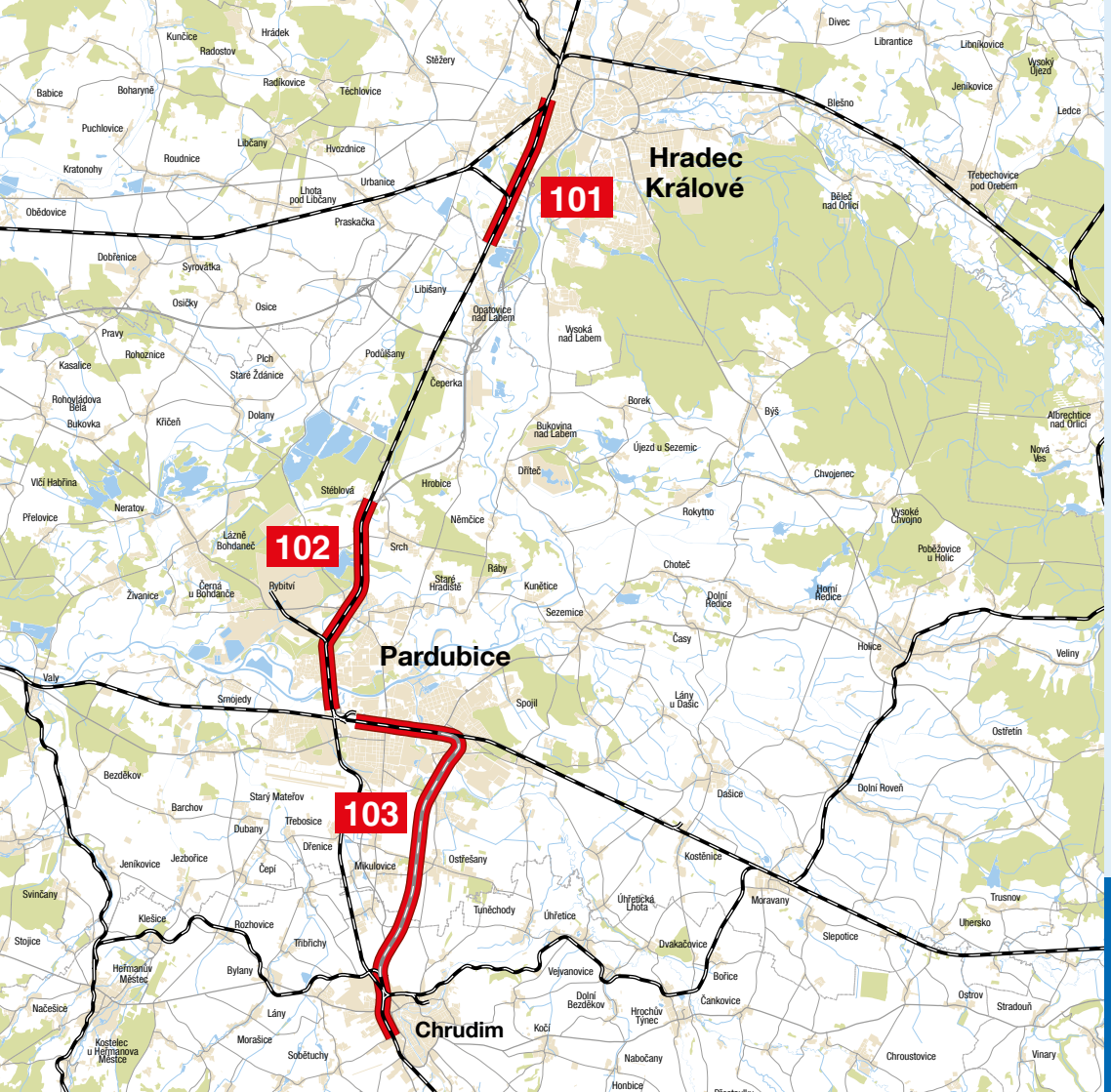
Výstavbou Ostřešanské spojky se odstraní úvraťové jízdy přes stanici Pardubice-Rosice n. L. Jedná se o přeložku tratě mezi Pardubicemi a Chrudimí.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
101	2019–2022	3 789 mil. Kč	OPD II
102	2019–2021	1 694 mil. Kč	OPD II
103	2020–2022	2 228 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Pardubický kraj, Královéhradecký kraj


Hradec Králové
101
102
103
Pardubice
Chrudim
Kunčice
Hrádek
Radostov
Stěžery
Divec
Librantice
Libníkovice
Babice
Boharyně
Radíkovice
Těchlovice
Blešno
Jeníkovice
Vysoký Újezd
Ledce
Puchlovice
Libčany
Hvozdnice
Roudnice
Kratonohy
Lhota pod Libčany
Urbanice
Třebechovice pod Orebem
Obědovice
Praskačka
Běleč nad Orlicí
Dobřenice
Syrovátka
Osičky
Osice
Libišany
Opatovice nad Labem
Vysoká nad Labem
Pravy
Rohoznice
Plch
Podůšany
Kasalice
Staré Ždánice
Čeperka
Rohovládova Bělá
Bukovka
Křičeň
Dolany
Borek
Byš
Bukovina nad Labem
Albrechtice nad Orlicí
Újezd u Sezemic
Nová Ves
Vlčí Habřina
Stéblová
Hrobice
Dříteč
Chvojenec
Přelovice
Neratov
Němčice
Rokytno
Vysoké Chvojno
Lázně Bohdaneč
Srch
Poběžovice u Holic
Choteč
Živanice
Černá u Bohdanče
Rybitví
Ráby
Staré Hradiště
Kunětice
Dolní Ředice
Horní Ředice
Sezemice
Časy
Holice
Veliny
Valy
Smojedy
Spojil
Lány u Dašic
Ostřetín
Bezděkov
Starý Mateřov
Barchov
Třebosice
Dubany
Dřenice
Dašice
Dolní Roveň
Jeníkovice
Jezbořice
Čepí
Mikulovice
Ostřešany
Kostěnice
Svinčany
Úhřetická Lhota
Moravany
Trusnov
Klešice
Rozhovice
Tuněchody
Úhřetice
Uhersko
Stojice
Tribřichy
Dvakačovice
Slepotice
Heřmanův Městec
Bylany
Vejvanovice
Bořice
Ostrov
Načešice
Dolní Bezděkov
Čankovice
Stradouň
Lány
Hrochův Týnec
Morašice
Kočí
Kostelec u Heřmanova Městce
Sobětuchy
Nabočany
Chroustovice
Vinary
Honbice
Nový Bydžov
HRADEC KRÁLOVÉ
Nové Město n. Met.
Dobruška
Rychnov n. Kn.
Holice
PARDUBICE
Kostelec n. Orlicí
Žamberk
Přelouč
Chrudim
Vysoké Mýto
Ústí n. O.
Česká Třebová
Lanškroun
Litomyšl
Chotěboř
Hlinsko
Svitavy
Polička
Moravská Třebová
Havlíčkův Brod
Žďár n. Sáz.
předpokládané financování stavby: CEF
předpokládané financování stavby: OPD II
S
Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008
SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVBY

105 | Rekonstrukce žst. Letohrad

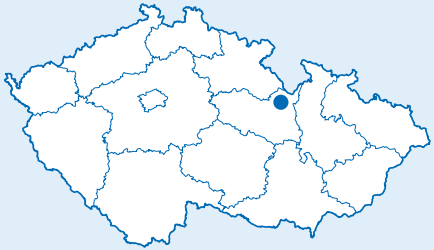
Stavba obsahuje rekonstrukci železniční stanice Letohrad ve všech technických profesích, včetně rekonstrukce stávajícího trakčního vedení. Bude vystavěn nový podchod pro cestující a zřízeno nové ostrovní nástupiště. Předpokládá se propojení podchodu na druhou stranu kolejiště pro odstranění bariéry v území, tvořené železniční stanicí. Rozsah výstavby zabezpečovacího zařízení bude sahat do přilehlých mezistaničních úseků do Lanšperka ve směru na Ústí nad Orlicí a do Žamberka ve směru na Týniště nad Orlicí.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVBY

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
105	2018–2019	1 000 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVBY

Místo stavby:
Pardubický kraj



předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

107 I Elektrizace a zkapacitnění tratě Šumperk–Uničov

108 I Elektrizace a zkapacitnění tratě Uničov (včetně) – Olomouc

Cílem obou staveb je rekonstrukce a elektrizace celé tratě z Olomouce do Šumperka o délce 56 km ve stejnosměrné trakční napájecí soustavě 3 kV DC a zvýšení traťové rychlosti převážně na stávajícím tělese dráhy až do hodnoty 160 km/h. Součástí souboru staveb bude také rekonstrukce stanic a zastávek, vybudování bezbariérově přístupných nástupišť, opatření ke snížení hlukových emisí v zastavěném území a zabezpečení úrovňových křížení s pozemními komunikacemi. Tyto stavební úpravy mají za cíl zkvalitnění příměstské železniční dopravy, jejího výrazného zrychlení a zvýšení komfortu cestování zavedením taktové dopravy s vazbou na integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
107	2019–2022	2 550 mil. Kč	OPD II
108	2019–2021	3 769 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Olomoucký kraj

Šumperk
Zábřeh
Mohelnice
Uničov
Litovel
Šternberk
Konice
Olomouc
107
108
Olšany
Horní Studénky
Bohutín
Vikýřovice
Hraběšice
Zborov
Vyšehoří
Postřelmůvek
Svébohov
Chromeč
Bludov
Dolní Studénky
Nový Malín
Sudkov
Dlouhomilov
Rovensko
Postřelmov
Hrabišín
Kolšov
Brníčko
Nemile
Lesnice
Oskava
Leština
Jestřebí
Rájec
Rohle
Kamenná
Libina
Zvole
Hrabová
Lipinka
Bohuslavice
Dubicko
Lukavice
Nová Hradečná
Klopina
Šumvald
Police
Loučka
Mírov
Úsov
Třeština
Slavonice
Medlov
Dlouhá Loučka
Huzová
Paseka
Mutkov
Moravský Beroun
Lišnice
Pavlov
Moravičany
Újezd
Konárov
Řídeč
Lostice
Želechovice
Horní Loděnice
Hlásnice
Mladějovice
Palonín
Strukov
Babice
Lipina
Hraničné Petrovice
Bouzov
Bílá Lhota
Mladeč
Červenka
Přáslavice
Žerotín
Hnojice
Lužice
Měrotín
Střeň
Liboš
Domašov u Šternberka
Jívová
Slavětín
Štarnov
Štěpánov
Haňovice
Bělkovice-Lašany
Loučka
Cholina
Ludmírov
Lukä
Dubčany
Náklo
Bohuňovice
Hvozd
Polomí
Vilémov
Bílsko
Příkazy
Skrbeň
Horka nad Moravou
Hlušovice
Hacky
Bohuslavice
Senička
Dolany
Tověř
Březsko
Olbramice
Senice na Hané
Rakůvka
Ochoz
Raková u Konice
Samotišky
Křelov-Břuchotín
Hlubočky
Budětsko
Loučany
Náměš na Hané
Těšetice
Bukovany
Laškov
Bystrovany
Ústín
Drahanovice
Luběnice
Mrsklesy
Velká Bystřice
Pěnčín
Slatinice
Hněvotín
Přáslavice
Přemyslovice
Jeseník
Žamberk
Králíky
Krnov
Ústí n. O.
Lanškroun
Šumperk
Bruntál
Česká Třebová
Rýmařov
Zábřeh
Svitavy
Uničov
Moravská Třebová
Mohelnice
Litovel
Šternberk
Konice
OLOMOUC
Hranice
Boskovice
Prostějov
Lipník nad Bečvou
Přerov
Blansko
předpokládané financování stavby: CEF
předpokládané financování stavby: OPD II
S
Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008
SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVBY

110 | Optimalizace tratě Český Těšín – Dětmarovice

Předmětná trať je zahrnuta do mezinárodní sítě TEN-T.

Cílem stavby je zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, zajištění traťové třídy zatížení D4 a zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h pro vlaky osobní dopravy. Investice povede ke zrychlení dopravy, ke zvýšení bezpečnosti a kapacity dráhy a ke zvýšení cestovního komfortu cestujících.

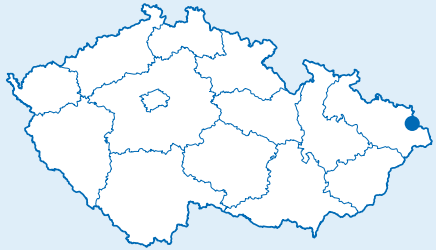
V rámci projektu je navržena sanace železničního spodku, rekonstrukce železničního svršku a vybudování mimoúrovňových bezbariérově přístupných nástupišť. Na požadované parametry budou rekonstruovány stávající mostní objekty a propustky, modernizovány či nově vybudovány budou drážní technologické pozemní objekty. Je navržena modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a silnoproudých zařízení. Do stavební části je dále zahrnuta rekonstrukce trakčního vedení a ukolejnění, elektrický ohřev výhybek, osvětlení atd. Pro snížení hlukového zatížení okolí jsou navržena protihluková opatření.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVBY

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
110	2017–2019	2 798 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVBY

Místo stavby:
Moravskoslezský kraj



předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

112 | Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

113 | Rekonstrukce žst. Vsetín

Stavba 112 řeší rekonstrukci stávající tratě v délce 10 km. Jedná se o dvoukolejnou elektrizovanou trať zařazenou do evropského železničního systému – hlavní sítě TEN-T. Hlavními cíli stavby je zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob a zvýšení kapacity dráhy. Budou splněny veškeré požadavky vyplývající z TSI. Ve všech stanicích budou vybudována bezbariérově přístupná nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. V železničních stanicích se navrhuje prodloužení užitečné délky kolejí s cílem umožnění průjezdu nákladních vlaků délky 740 metrů.

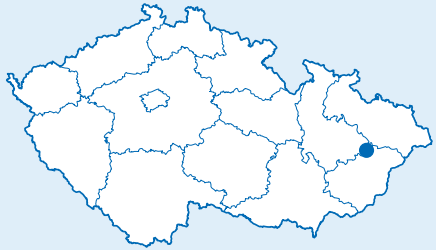
Předmětem stavby 113 je úplná rekonstrukce železniční stanice Vsetín včetně vybudování nových bezbariérově přístupných nástupišť, nového podchodu pod celým kolejištěm a nové výpravní budovy navázané na připravovaný přestupní uzel na autobusovou dopravu.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
112	2019–2020	1 437 mil. Kč	CEF
113	2019–2021	1 207 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Olomoucký kraj, Zlínský kraj



předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

stavby **119** **120** **121** **122** **123**

předpokládané financování staveb:
OPD II (stavba 119), CEF (stavby 120–123)

CÍLE A POPIS STAVEB

119 I Modernizace tratě Brno–Přerov, 1. stavba Brno–Blažovice

120 I Modernizace tratě Brno–Přerov, 2.stavba, Blažovice–Vyškov

121 I Modernizace tratě Brno–Přerov, 3. stavba, Vyškov–Nezamyslice

122 I Modernizace tratě Brno–Přerov, 4.stavba, Nezamyslice–Kojetín

123 I Modernizace tratě Brno–Přerov, 5. stavba Kojetín–Přerov

Stavby řeší rekonstrukci stávající tratě Brno–Přerov v délce 75 km.

Hlavními cíli je kompletní modernizace, zdvoukolejnění tratě a zvýšení traťové rychlosti až na 200 km/hod, což umožní zvýšení kapacity dráhy, významné zkrácení cestovních dob, dosažení stavu odpovídajícího výhledovým potřebám osobní a nákladní dopravy a splnění požadovaných parametrů TSI. Ve všech stanicích budou vybudována nová bezbariérově přístupná nástupiště. Úplným odstraněním pohybu cestujících v kolejišti dojde ke zvýšení bezpečnosti. V železničních stanicích se navrhuje prodloužení kolejí pro zefektivnění nákladní dopravy.

Dále dojde k dosažení systémových jízdních dob a ke zlepšení dopravní obsluhy území se zařazením do integrovaného dopravního systému kraje.

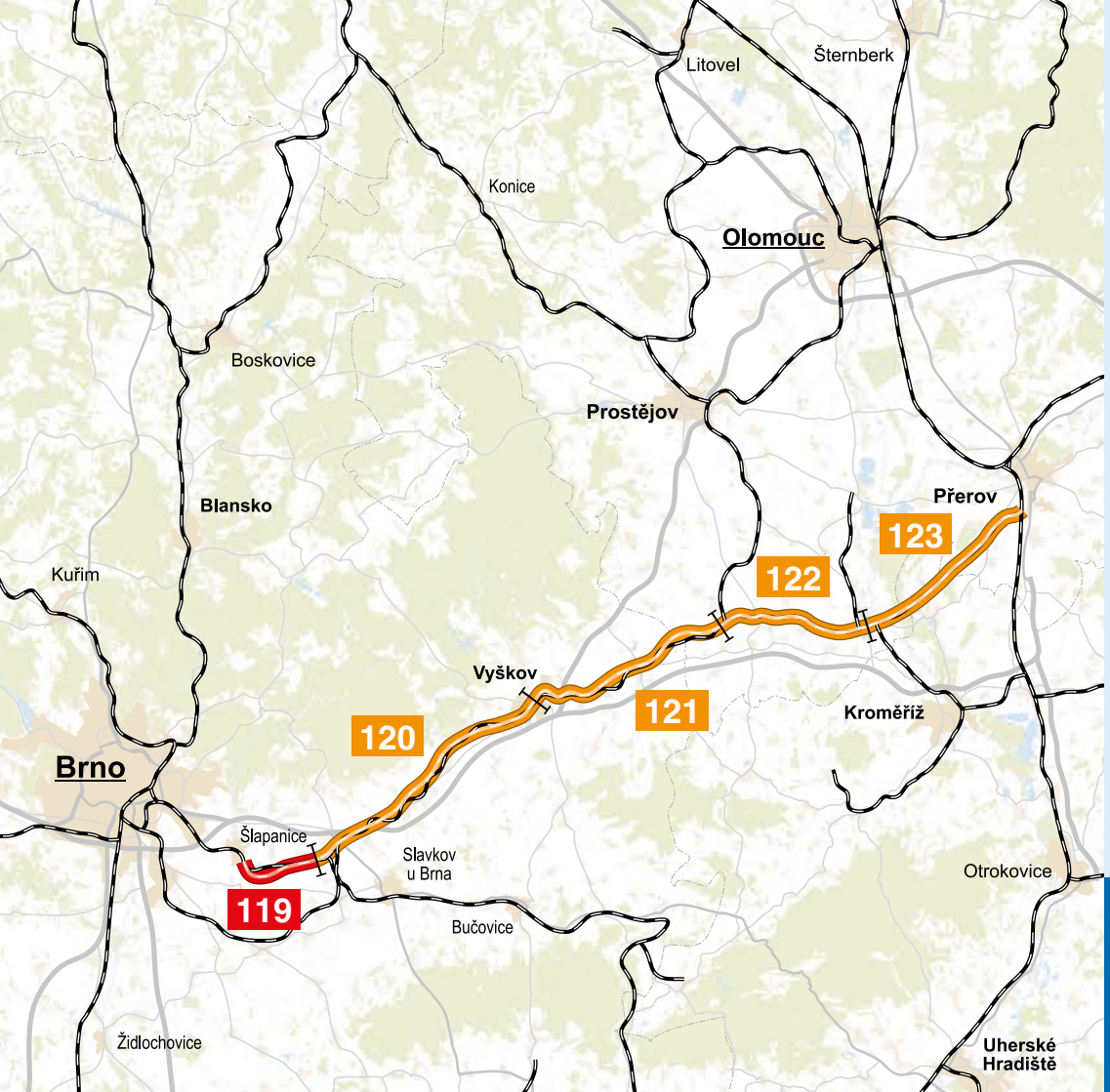
Stavby zahrnují rozsáhlé přeložky stávajících tratí včetně výstavby nových tunelů. O cílové podobě úseku Brno–Blažovice bude rozhodnuto až po schválení studie proveditelnosti železničního uzlu Brno.

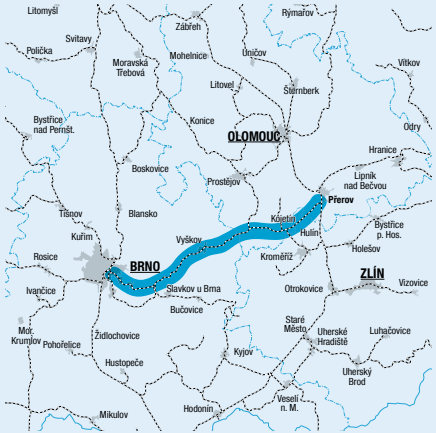
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

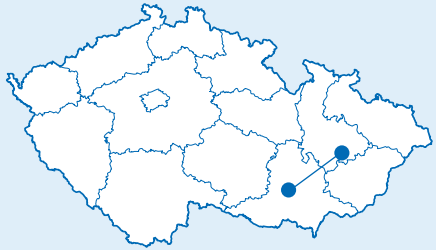
Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
119	bude určen v závislosti na výsledku studie proveditelnosti železničního uzlu Brno	7 200 mil. Kč	OPD II
120	2020–2023	14 639 mil. Kč	CEF
121	2020–2022	7 861 mil. Kč	CEF
122	2020–2023	3 615 mil. Kč	CEF
123	2020–2023	4 691 mil. Kč	CEF

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj, Zlínský kraj







předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

125 | DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)

126 | DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová

Předmětem staveb 125 a 126 je zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v úseku Brno (mimo) – Skalice nad Svitavou – Česká Třebová z Centrálního dispečerského pracoviště Přerov. Stavby zvyšují kapacitu tratě a stabilitu grafikonu vlakové dopravy odstraněním úrovňového přístupu na nástupiště přes hlavní koleje v železničních stanicích Adamov, Rájec-Jestřebí, Letovice, Březová nad Svitavou, Opatov a doplněním odbočky Bílovice nad Svitavou v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice – Adamov.

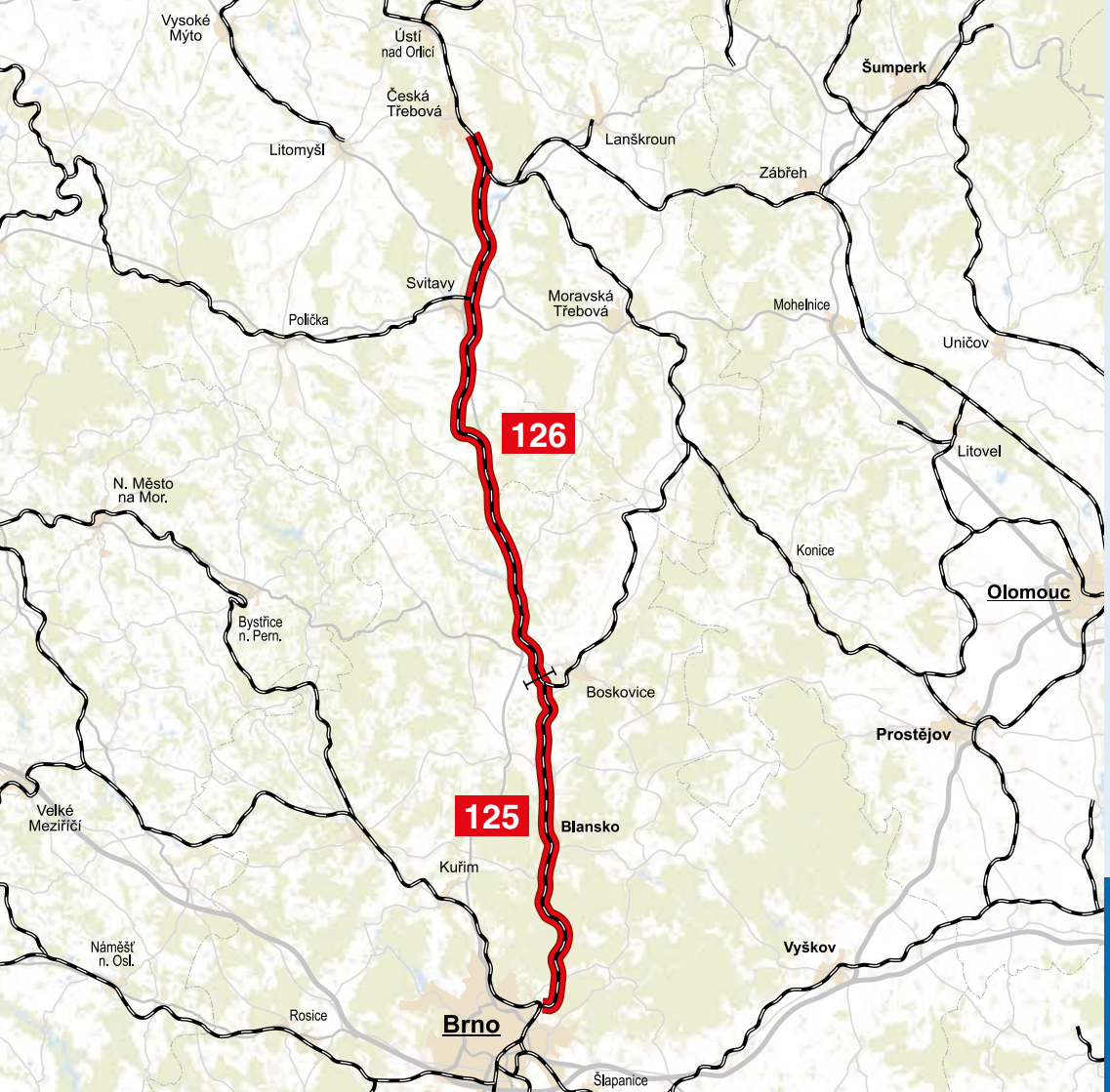
Stavby zajišťují splnění požadavků TSI a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, včetně prověření možnosti provážení vlaků délky 740 m.

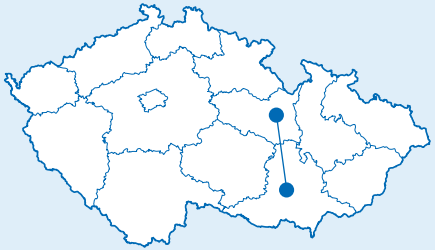
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
125	2020–2021	920 mil. Kč	OPD II
126	2020–2021	1 120 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Jihomoravský kraj, Pardubický kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

128 | Modernizace a elektrizace tratě Otrokovice–Vizovice

129 | Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice–Říkovice

Stavba 128 řeší rekonstrukci tratě Otrokovice–Vizovice v délce 25 km. Trať navazuje ve stanici Otrokovice na trať zařazenou do hlavní sítě TEN-T v nákladní dopravě.

Hlavním cílem je zkapacitnění tratě pro osobní regionální i dálkovou dopravu pro kvalitnější dopravní napojení krajského města Zlín. Zkapacitněním dráhy bude zároveň umožněn další rozvoj kontejnerového terminálu v Lípě nad Dřevnicí.

Projekt obsahuje elektrizaci celé tratě z Otrokovic do Vizovic včetně vybudování druhé koleje v úseku Otrokovice–Zlín. Maximální traťová rychlost bude zvýšena na 100 km/hod.

Součástí stavby je výrazná modernizace stanice Zlín střed včetně vybudování nové výpravní budovy a také modernizace stanice Otrokovice, která nově umožní provozovat zvýšený rozsah dopravy na trati Zlín–Vizovice. Ve stanici Otrokovice budou vybudována nová mimoúrovňově přístupná nástupiště a prodloužena užitečná délka kolejí. Ve Vizovicích bude umožněno vybudování přestupního terminálu mezi vlakovou a autobusovou dopravou.

Předmětem stavby je také vybudování tří mimoúrovňových křížení dráhy s pozemními komunikacemi, z nichž na dvou je v současnosti provozována trolejbusová dráha.

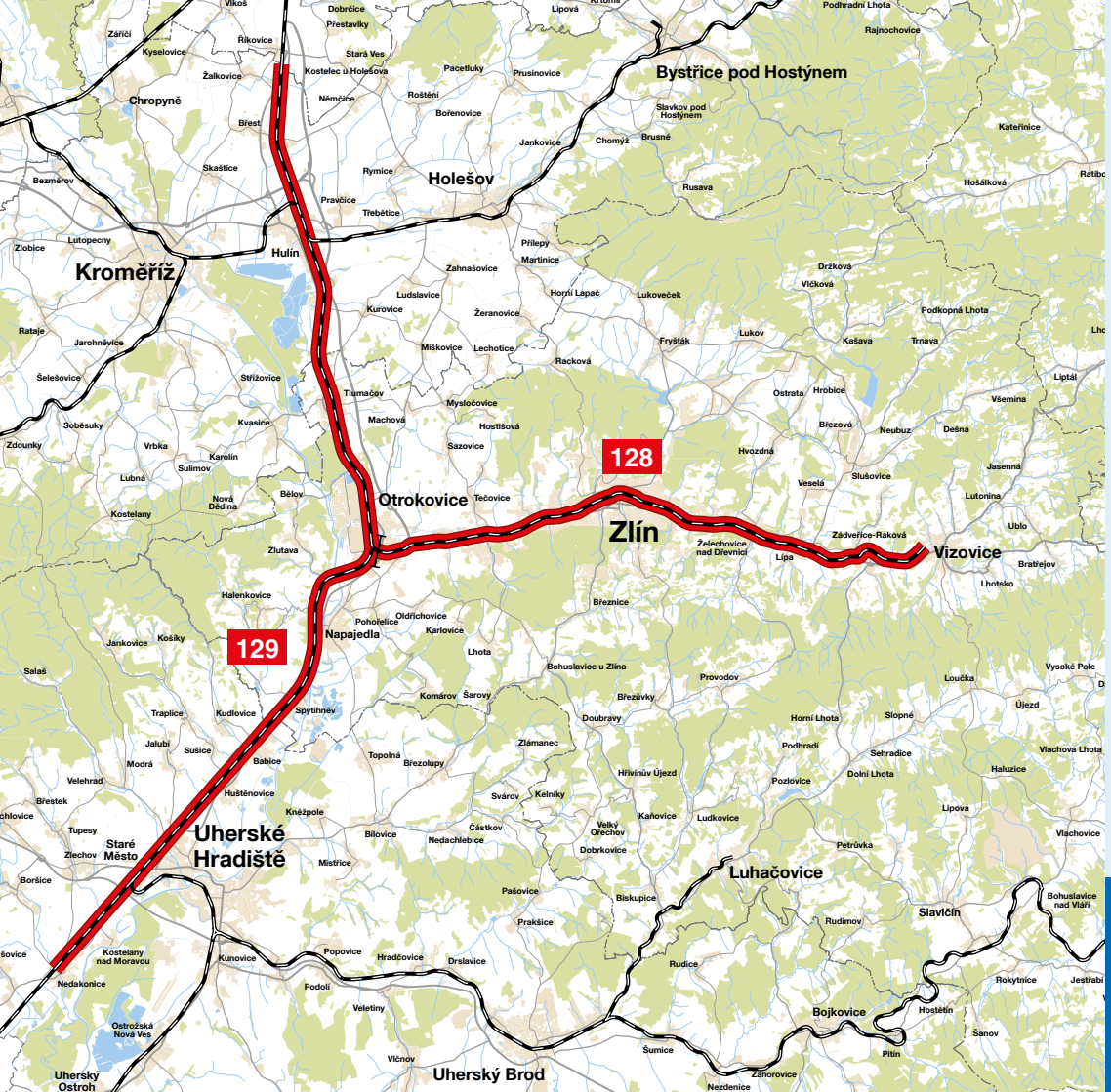
Podmínkou modernizace úseku Otrokovice–Vizovice je realizace stavby 129, která zahrnuje změnu stávající stejnosměrné trakční soustavy 3 kV na střídavou 25 kV, 50 Hz, čímž bude zajištěno napájení úseku do Vizovic a výhledově i ve směru Veselí nad Moravou/Luhačovice/Bylnice.

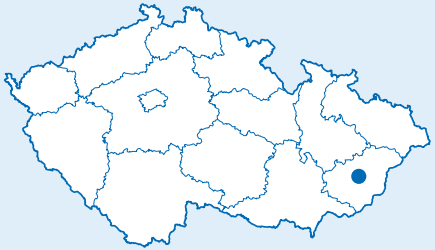
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
128	2019–2022	8 000 mil. Kč	OPD II
129	2018–2020	1 697 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Zlínský kraj, Olomoucký kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVEB

130 | Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna

131 | Modernizace a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice

132 | Modernizace a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče u Brna

133 | Boskovická spojka

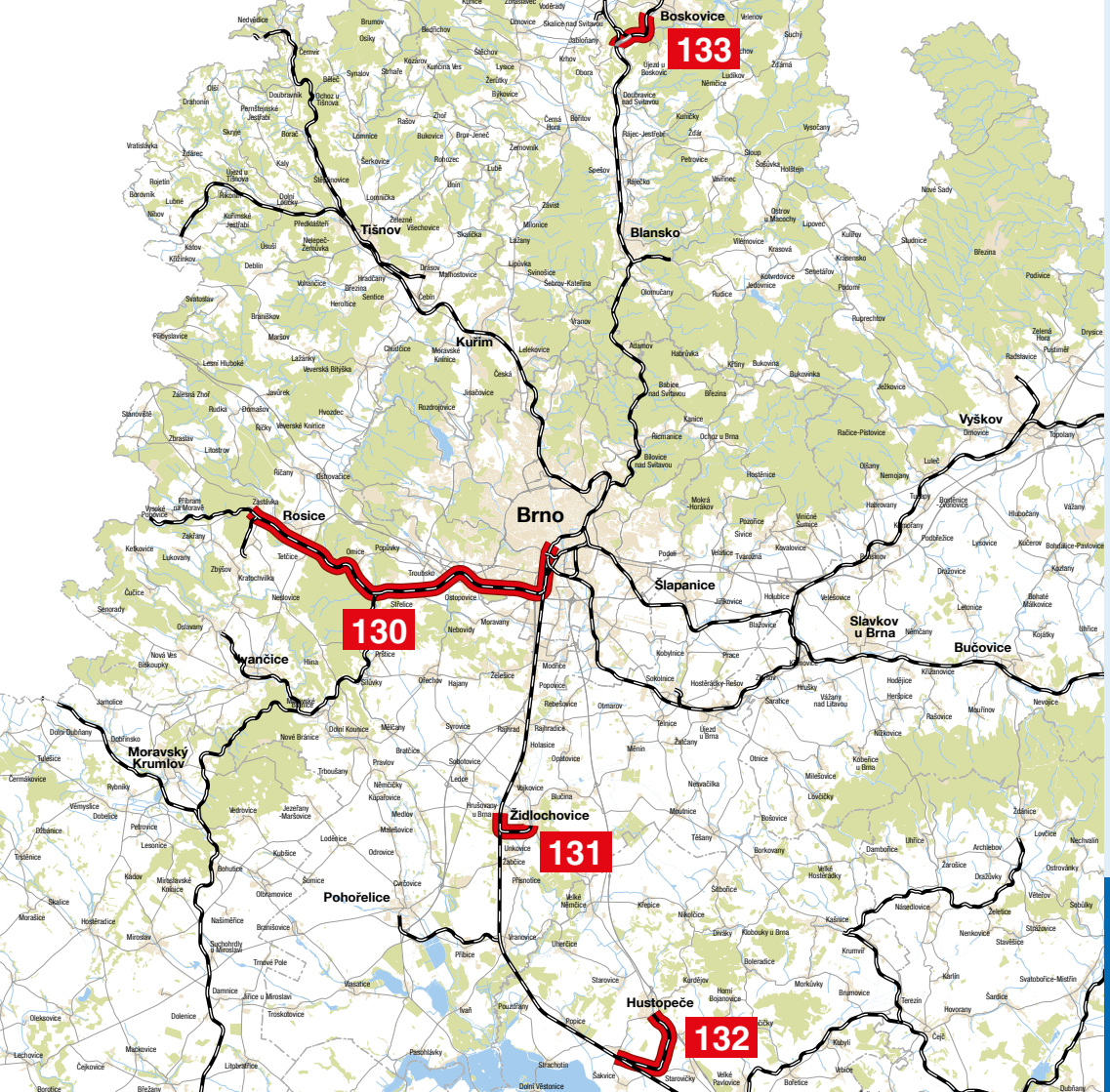
Stavby řeší elektrizaci a modernizaci příslušných úseků tratí. Hlavním cílem staveb je zkvalitnění příměstské železniční dopravy, zvýšení traťové rychlosti, zkrácení cestovních dob a zvýšení bezpečnosti dopravy. Součástí bude i modernizace stanic a zastávek s vazbou na přestupní terminály integrovaného dopravního systému kraje. Tímto dojde ke zvýšení atraktivity a konkurenceschopnosti železniční dopravy v Brněnském regionu. Díky elektrizaci dojde zároveň ke snížení hlukového a emisního zatížení krajiny. V rámci stavby Hrušovany u Brna – Židlochovice bude obnoven provoz na předmětné trati a znovu zprovozněna stanice Židlochovice. V případě Boskovické spojky je navržena nová spojovací trať umožňující provoz přímých vlaků v relaci Brno–Boskovice. Stavby jsou součástí dopravní koncepce města Brna a Jihomoravského kraje, která řeší zvýšení podílu drážní dopravy.

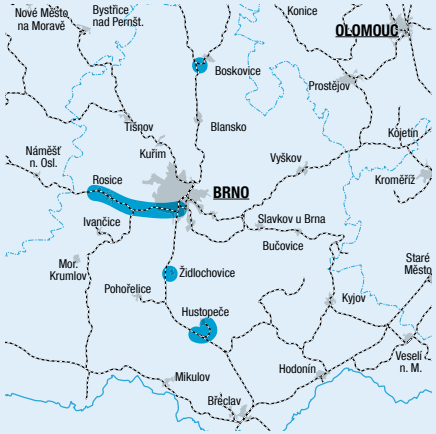
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

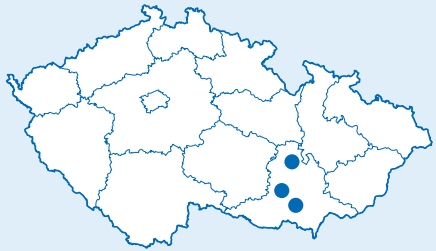
Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
130	2018–2019	3 707 mil. Kč	OPD II
131	2018–2018	769 mil. Kč	OPD II
132	2018–2019	1 553 mil. Kč	OPD II
133	2019–2021	1 152 mil. Kč	OPD II

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Jihomoravský kraj







předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

stavby **135** **136** **137** **138** **139**

předpokládané financování staveb: OPD II

CÍLE A POPIS STAVEB

135 | Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)

136 | Rekonstrukce žst. Slavkov u Brna

137 | Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)

138 | Rekonstrukce žst. Kyjov

139 | Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)

Stavby vycházejí ze „Studie proveditelnosti tratě Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, která byla schválena 30. 8. 2016 Centrální komisí Ministerstva dopravy. Vybraná varianta zahrnuje stavební rekonstrukci všech železničních stanic s důrazem na optimalizaci rozsahu železniční infrastruktury. Hlavním cílem je také výrazné zkvalitnění příměstské železniční dopravy v okolí města Brna. Cílem staveb bude také zvýšení bezpečnosti železničního provozu a zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Bude provedena elektrizace celého úseku. Jsou navrženy drobné přeložky tratě v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou. Maximální rychlost dosahuje hodnoty až 160 km/h. Je navrženo nahrazení několika úrovňových přejezdů mimoúrovňovým křížením. V celém úseku je navržen systém ERTMS.

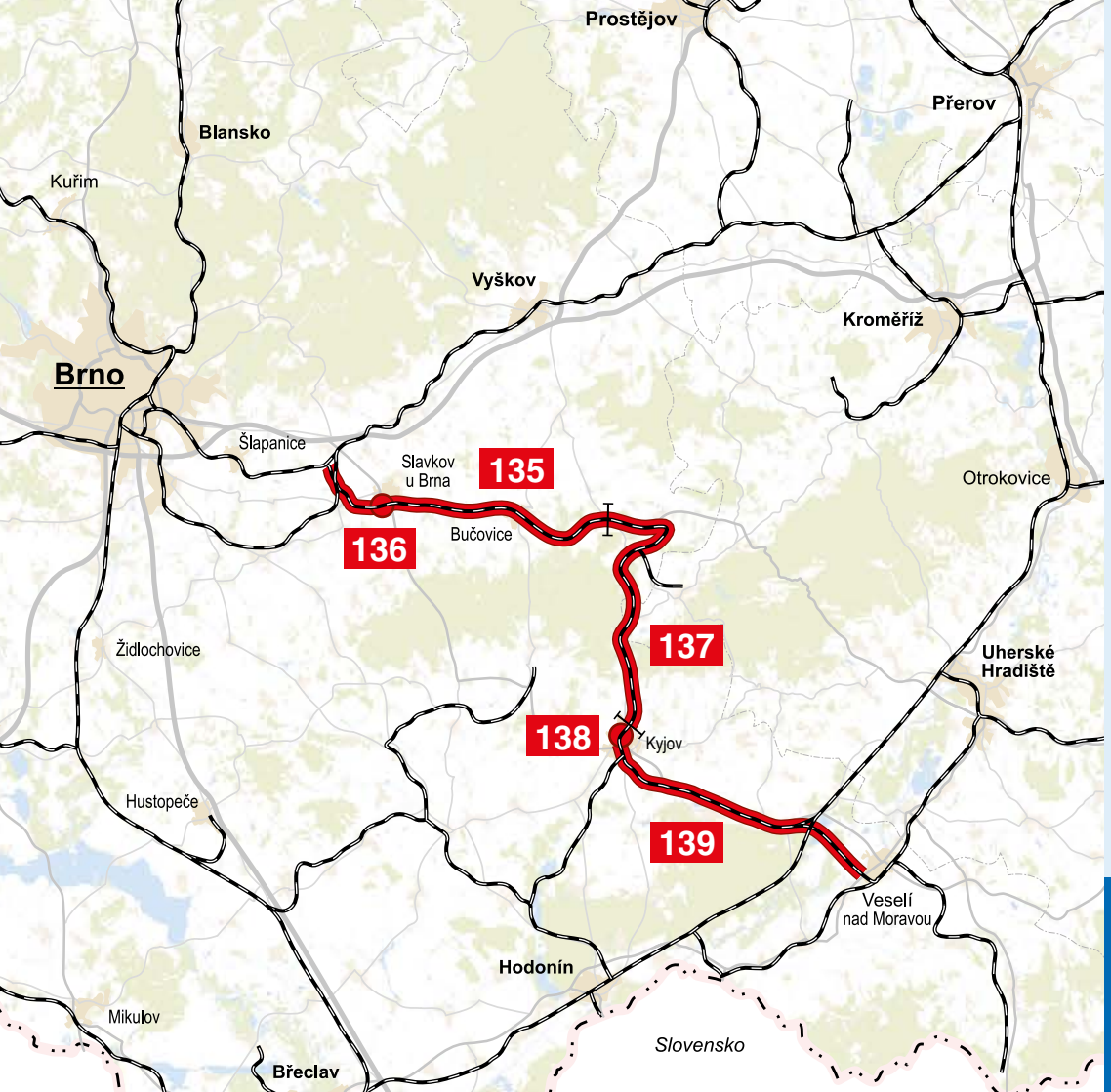
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

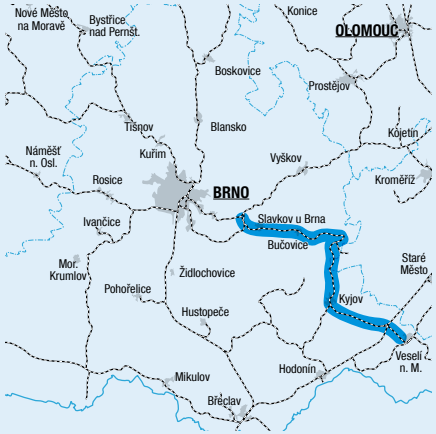
Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
130	2018–2019	3 707 mil. Kč	OPD II
131	2018–2018	769 mil. Kč	OPD II
131	2018–2018	769 mil. Kč	OPD II
132	2018–2019	1 553 mil. Kč	OPD II
133	2019–2021	1 152 mil. Kč	OPD II

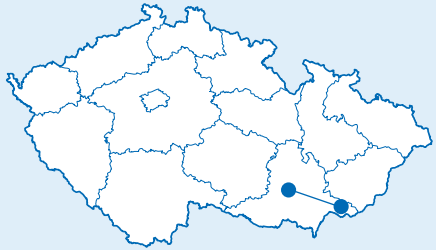
POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:

Jihomoravský kraj







předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

CÍLE A POPIS STAVBY

141 I Dokončení I. Žel. koridoru v trať. Úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)

Cílem stavby č. 141 je dokončení modernizace I. tranzitního železničního koridoru v posledním 1,5 km dlouhém úseku mezi Břeclaví a státní hranicí se Slovenskem. Dojde k modernizaci železničního svršku, spodku a mostních objektů a zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h. Technologické profese a trakční vedení budou řešeny s přesahem do okolních traťových úseků.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVBY

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
141	2018–2019	400 mil. Kč	CEF

POLOHOPIS STAVBY

Místo stavby:
Jihomoravský kraj

Ladná

Moravská Nová Ves

Hrušky

Týnec

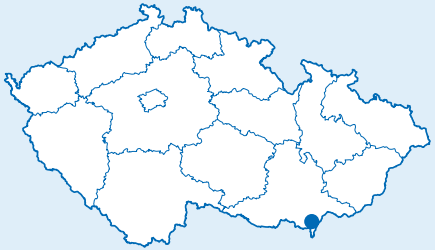
Břeclav

Tvrdonice

Kostice

Lanžhot

141



předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC

Správa železniční dopravní cesty

Technologické stavby ERTMS

stavby **143** až **161**

CÍLE A POPIS STAVEB

V rámci sítě TEN-T se připravuje soubor technologických staveb ERTMS:

143 | ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. V.
144 | ETCS Kralupy n. V. – Praha – Kolín
145 | ETCS Beroun–Plzeň
146 | ETCS Plzeň (mimo) – Cheb
147 | ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmarovice
148 | ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav
149 | ETCS Přerov – Česká Třebová
150 | ETCS Praha Uhříněves – Votice
151 | ETCS Votice – České Budějovice
152 | ETCS České Velenice st. hr. Rakousko – České Budějovice – Horní Dvořiště st. hr. Rakousko
153 | ETCS Ústí nad Orlicí – Lichkov st. hr. Polsko
154 | ETCS Kolín – Havlíčkův Brod – Brno
155 | GSM–R České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště
156 | GSM–R Votice – České Budějovice
157 | GSM–R Plzeň – České Budějovice
158 | GSM–R III. koridor Beroun – Plzeň – Cheb (předpoklad fázování do OPD II)
159 | GSM–R Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná
160 | GSM–R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb
161 | GSM–R Ústí nad Orlicí – Lichkov

Stavby řeší výstavbu systému ERTMS, tedy radiový systém GSM-R a evropský vlakový zabezpečovač ETCS na tratích sítě TEN-T v České republice.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

Č. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
143	2018–2020	350 mil. Kč	OPD II
144	2016–2018	300 mil. Kč	CEF
145	2018–2020	260 mil. Kč	CEF
146	2019–2020	775 mil. Kč	CEF
147	2017–2020	260 mil. Kč	OPD II
148	2016–2019	707 mil. Kč	CEF
149	2017–2019	300 mil. Kč	CEF
150	2017–2018	200 mil. Kč	OPD II
151	2020–2022	380 mil. Kč	OPD II
152	2018–2020	400 mil. Kč	OPD II
153	2018–2020	140 mil. Kč	OPD II
154	2020–2022	600 mil. Kč	OPD II
155	2017–2018	247 mil. Kč	OPD II
156	2018–2020	200 mil. Kč	OPD II
157	2017–2018	338 mil. Kč	OPD II
158	2014–2017	432 mil. Kč	OPD II
159	2018–2020	180 mil. Kč	CEF
160	2018–2019	660 mil. Kč	OPD II
161	2017–2018	181 mil. Kč	OPD II

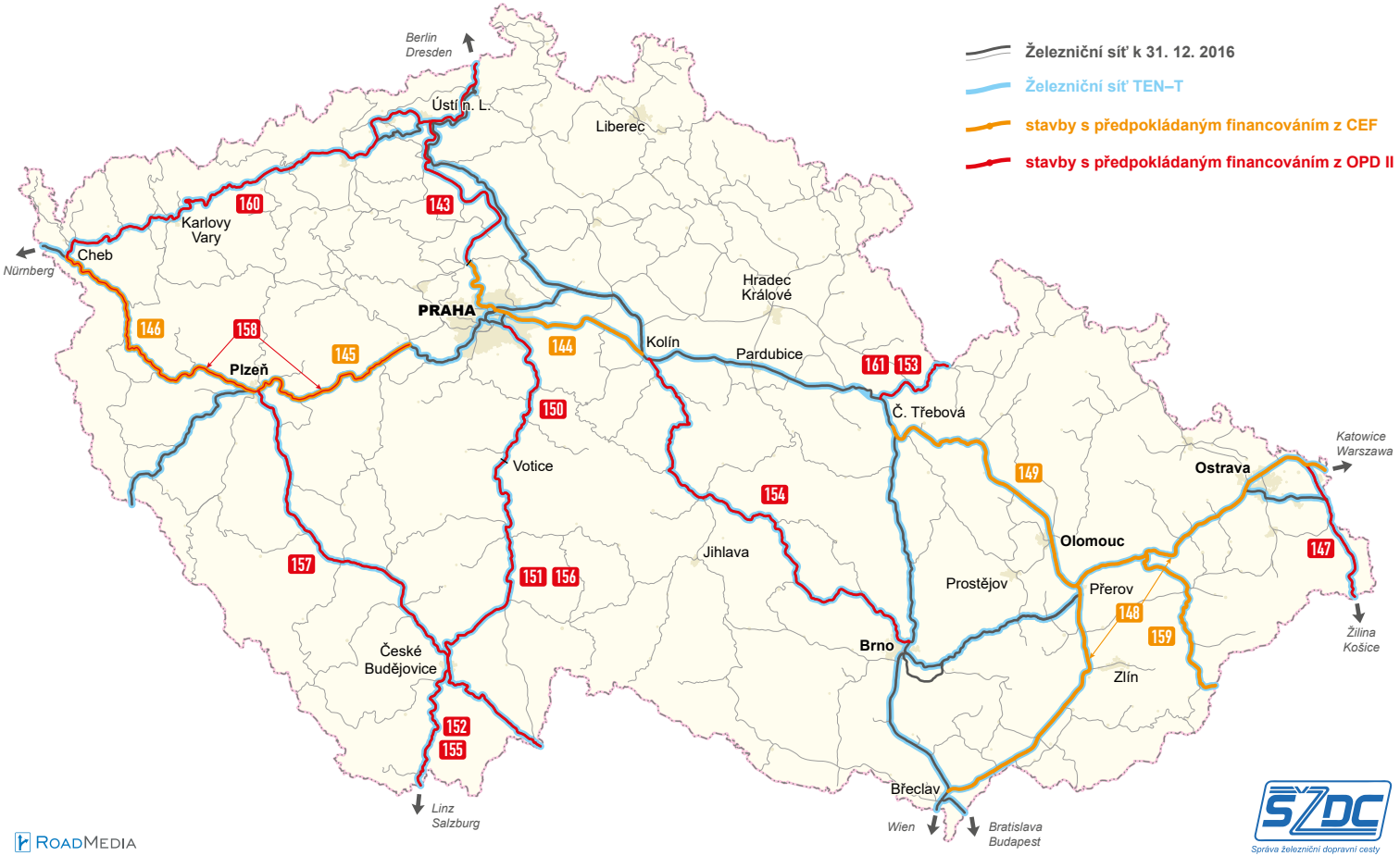
POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Česká republika

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury

Přehled technologických staveb ERTMS



RoadMedia

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

Rozpracované studie proveditelnosti

stavby **200** **201** **202** **203** **204** **205**

200 | Studie proveditelnosti železničního uzlu Ostrava

201 | Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno

202 | Studie proveditelnosti Modernizace tratě České Budějovice – Plzeň

203 | Studie proveditelnosti tratě Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná

204 | Studie proveditelnosti Modernizace tratě Olomouc – Prostějov – Nezamyslice

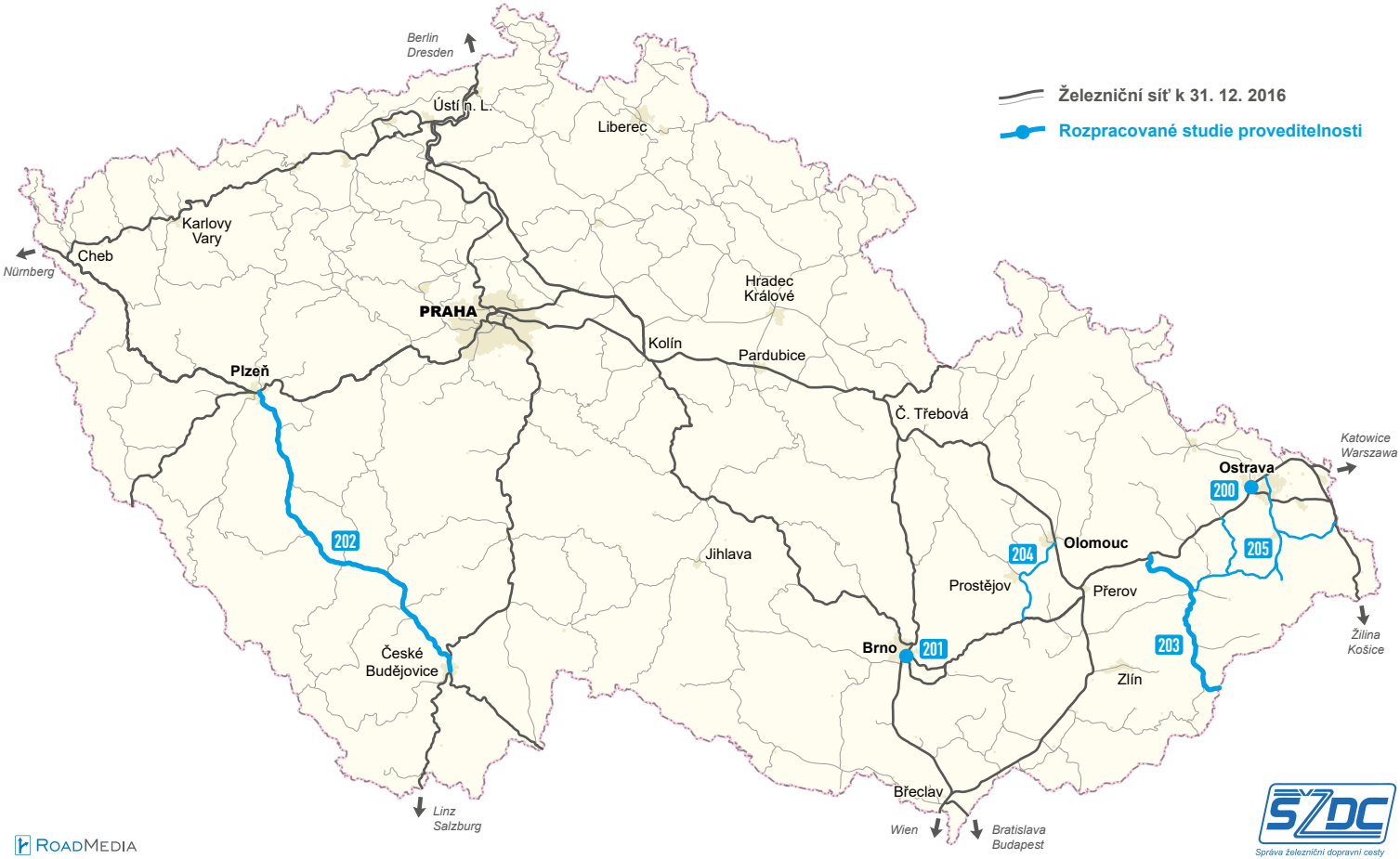
205 | Studie proveditelnosti tratě Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice

Z výše uvedených studií proveditelnosti budou generovány případné další projekty do programu CEF a OPD II.

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury

Přehled studií proveditelnosti



RoadMedia

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

Modernizace trati Rokycany–Plzeň (stavba tunelu Ejpovice). Autor: Karel Smejkal

Publikace byla připravena z podkladů zpracovatelů
projektových dokumentací jednotlivých staveb a z archivních materiálů
Správy železniční dopravní cesty ČR v září 2015.
Poslední aktualizace: prosinec 2016

Publikaci vydal:
Státní fond dopravní infrastruktury
Sokolovská 1955/278
190 00 Praha 9

Geografická data: VGHMÚř Dobruška © MO ČR, 2008
Fotografie na titulní straně: Karel Smejkal (Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – přestavba žst. Hostivař)
Grafické zpracování a tisk: RoadMedia s.r.o.

Pozn.: Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů,
které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.
Publikace je neprodejná.

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury

Správa železniční dopravní cesty

www.opd.cz www.mdcr.cz www.sfdi.cz www.szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty