stav k 11/2015

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

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

Ministerstvo dopravy

sfdi
STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Česká republika

sfdi STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

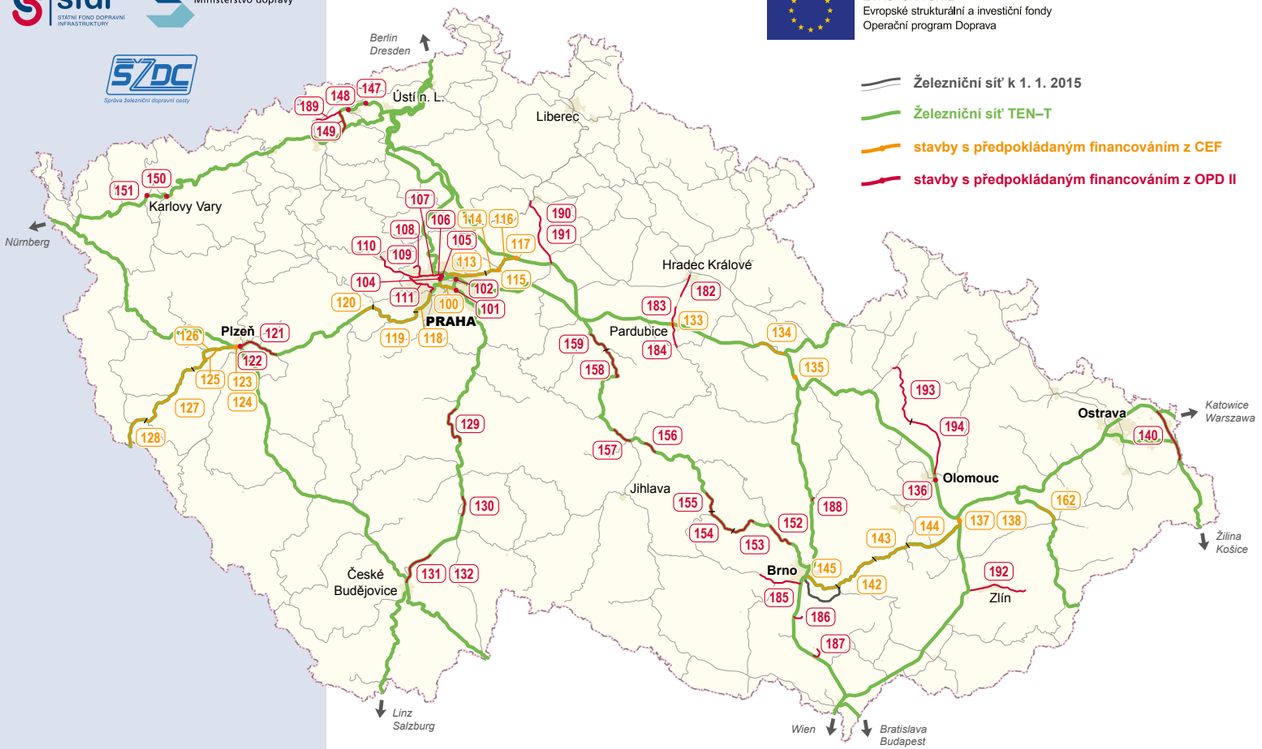
Ministerstvo dopravy

SŽDC Správa železniční dopravní cesty

Přehled projektů OPD II a CEF

2014 – 2020

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



uzel Praha

stavby **100** **101** **102** **104** **105**

předpokládané financování staveb:
č. 100 – CEF, č. 101 – fázování do OPD II,
č. 102, 104, 105 – OPD II nebo CEF

CÍLE A POPIS STAVEB

V rámci uzlu Praha se připravuje soubor pěti staveb:

100 I Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař – Praha hl. n.

101 I Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část - žst. Praha Hostivař (stavba v realizaci s fázováním do OPD II)

102 I Modernizace traťového úseku Praha Libeň – Praha Malešice, I. stavba

104 I Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží

105 I Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

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, zajistit potřebnou kapacitu tratí pro nákladní dopravu a snížit hlukovou zátěž v zastavěném území.

V rámci staveb 100 a 101 je rekonstruována část železničního uzlu Praha řešící zaústění železničních tratí od Českých Budějovic a od Kolína.

Stavba 102 řeší zvýšení kapacity trati pro nákladní dopravu vybudováním nové dvoukolejné trati, která mimoúrovňově překračuje trať Praha – Kolín.

V rámci stavby č. 104 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. 105 – rekonstrukcí Negrelliho viaduktu dojde k celkové rekonstrukci kulturní památky. Na obě stavby navazuje připravovaná modernizace trati Praha-Kladno s napojením na letiště.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

100. Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař – Praha hl. n.
Předpoklad realizace: 2016 - 2019
Předpokládané náklady stavby: 4 420 mil. Kč

101. Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část - žst. Praha Hostivař (stavba v realizaci s fázováním do OPD II)
Předpoklad realizace: 2014 - 2016
Předpokládané náklady stavby: 1 214 mil. Kč (pro OPD II - 369 mil. Kč)

102. Modernizace traťového úseku Praha Libeň – Praha Malešice, I. stavba
Předpoklad realizace: 2021- 2023
Předpokládané náklady stavby: 1 294 mil. Kč

104. Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží
Předpoklad realizace: 2019 - 2021
Předpokládané náklady stavby: 1 655 mil. Kč

105. Rekonstrukce Negrelliho viaduktu
Předpoklad realizace: 2016 - 2018
Předpokládané náklady stavby: 1 443 mil. Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo stavby:
hlavní město Praha

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

rameno Praha – letiště Praha (– Kladno)

stavby **106** **107** **108** **109** **110** **111**

předpokládané financování staveb: OPD II

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Praha – letiště Praha se připravuje soubor šesti staveb:

106 | Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)

107 | Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)

108 | Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla

109 | Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)

110 | Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec

111 | Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice

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

Stavby č. 106 – 110 řeší modernizaci trati 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 trati 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. 111 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

106. Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)

Předpoklad realizace: bude určen v závislosti na termínu změny územního plánu hl. m. Prahy
Předpokládané náklady stavby: 1 829 mil. Kč

107. Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)

Předpoklad realizace: bude určen v závislosti na termínu změny územního plánu hl. m. Prahy
Předpokládané náklady stavby: 4 678 mil. Kč v povrchové podvariantě
7 654 mil. Kč v tunelové podvariantě

108. Mod. a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla

Předpoklad realizace: 2021- 2023
Předpokládané náklady stavby: 7 299 mil. Kč

109. Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)

Předpoklad realizace: 2020 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 2 283 mil Kč

110. Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec

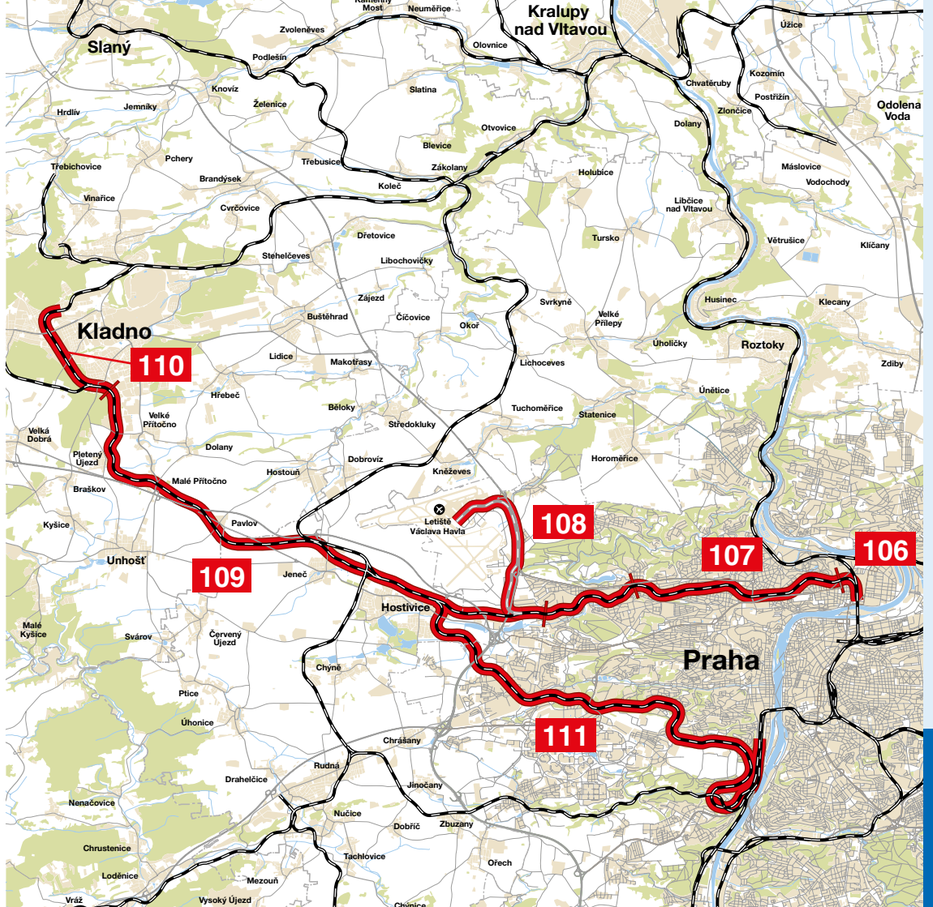
Předpoklad realizace: 2018 - 2020
Předpokládané náklady stavby: 1 569 mil Kč

111. Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice

Předpoklad realizace: 2018 - 2019
Předpokládané náklady stavby: 594 mil Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo stavby:
hlavní město Praha a Středočeský kraj



Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

rameno Praha – Lysá nad Labem

stavby **113** **114** **115** **116** **117**

předpokládané financování staveb: CEF

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Praha – Lysá nad Labem se připravuje soubor pěti staveb:

- **113** I Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)
- **114** I Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)
- **115** I Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba - 1. část žst. Čelákovice
- **116** I Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)
- **117** I 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

113
Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)
Předpoklad realizace: 2019 - 2023
Předpokládané náklady stavby: 2 815 mil. Kč

114
Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)
Předpoklad realizace: 2019 - 2023
Předpokládané náklady stavby: 1 945 mil. Kč

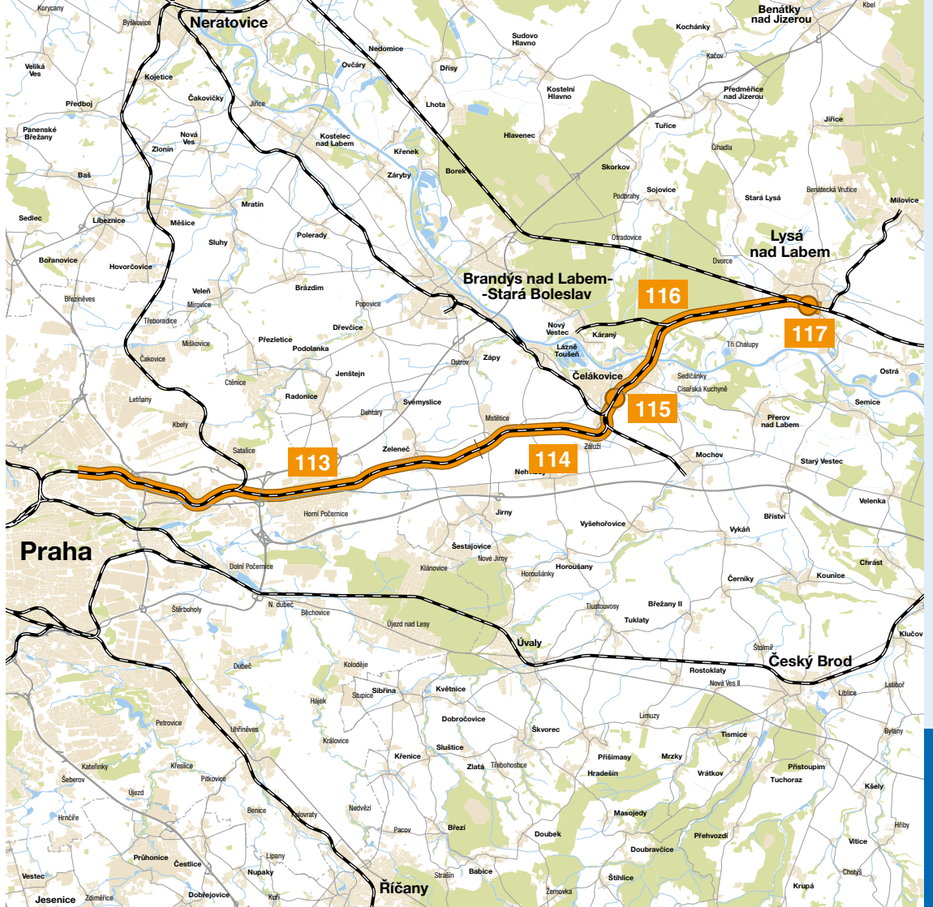
115
Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba - 1. část žst. Čelákovice
Předpoklad realizace: 2016 - 2019
Předpokládané náklady stavby: 937 mil. Kč

116
Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)
Předpoklad realizace: 2019 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 995 mil Kč

117
Rekonstrukce žst. Lysá nad Labem
Předpoklad realizace: 2019 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 1 071 mil Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo stavby:
hlavní město Praha a Středočeský kraj



Správa železniční dopravní cesty

rameno Praha – Plzeň

stavby **118** **119** **120** **121**

předpokládané financování staveb:
CEF (stavby 118, 119, 120), OPD II (stavba 121)

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Praha – Plzeň se v současné době připravuje soubor tří staveb:

118 I Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)

119 I Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)

120 I Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

a realizuje se jedna stavba:

121 I Modernizace trati Rokycany – Plzeň (fázování do OPD II)

Stavby řeší na úseku Praha Smíchov – Beroun – Králův Dvůr optimalizaci trati 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.

Nyní realizovaná stavba Modernizace trati Rokycany – Plzeň obsahuje modernizaci úseku Rokycany – Ejpovice přibližně ve stávající stopě se směrovými úpravami trati 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 trati je realizováno výstavbou nového tunelu v délce přibližně 4 km.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

118
Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo):
Předpokládaná realizace: 2017 - 2020
Předpokládané náklady stavby: 3 642 mil. Kč

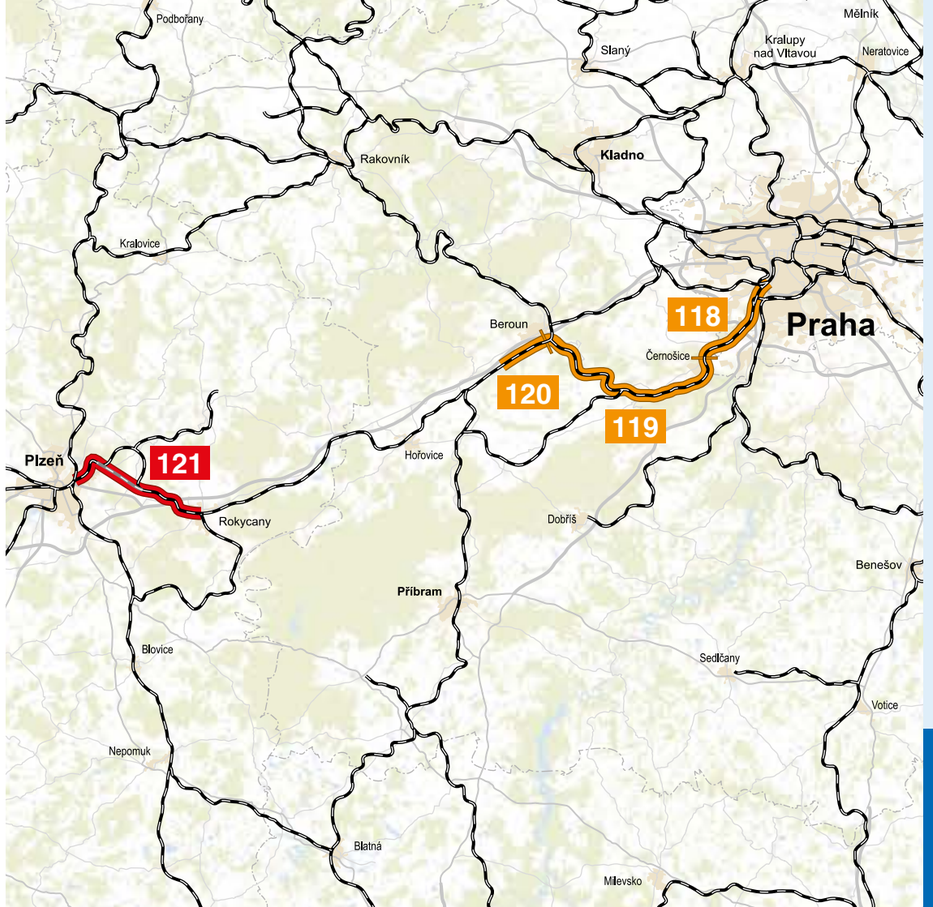
119
Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo):
Předpokládaná realizace: 2019 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 4 350 mil. Kč

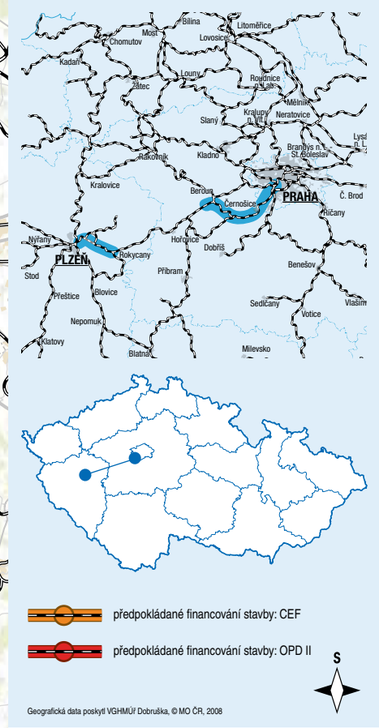
120
Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr:
Předpokládaná realizace: 2016 - 2018
Předpokládané náklady stavby: 2 201 mil. Kč

121
Modernizace trati Rokycany – Plzeň:
Plánovaná realizace: 2013 - 2017
Plánované náklady stavby: 6 050 mil. Kč (do OPD II - 3 666 mil. Kč)

POLOHOPIS STAVEB

Místo stavby:
Praha, Středočeský a Plzeňský kraj





SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

uzel Plzeň

stavby **122** **123** **124**

předpokládané financování staveb:
CEF (stavby 123, 124), OPD II (stavba 122)

CÍLE A POPIS STAVEB

V železniční uzlové stanici Plzeň se v současné době realizuje stavba:

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

a připravují se dvě navazující stavby:

123 I Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská

124 I Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati

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. 122) 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. 123) 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. 124) se připravuje modernizace křížení tratí na Domažlice a Cheb a zdvojkolejnění trati směrem na Domažlice. Dále je ve stavbě zahrnuto dokončení úprav trati Plzeň – Cheb. Součástí stavby je i vybudování nového mimoúrovňového křížení se silnicí I/26.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

122
Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví
Plánovaná realizace: 2014 - 2016
Plánované náklady stavby: 2 159 mil. Kč (pro OPD II – 1 069 mil. Kč)

123
Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská
Předpokládaná realizace: 2016 - 2018
Předpokládané náklady stavby: 1 352 mil. Kč

124
Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati
Předpokládaná realizace: 2017 - 2019
Předpokládané náklady stavby: 1 627 mil. Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo stavby:
Statutární město Plzeň a Plzeňský kraj

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

rameno Plzeň – Domažlice

stavby **125** **126** **127** **128**

předpokládané financování staveb: CEF

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Plzeň – Domažlice se připravují následující čtyři stavby:

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

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

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

128 | Modernizace trati 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 trati 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 trati 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

125. Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)
Předpoklad realizace: 2021 - 2024
Předpokládané náklady stavby: 2 971 mil Kč

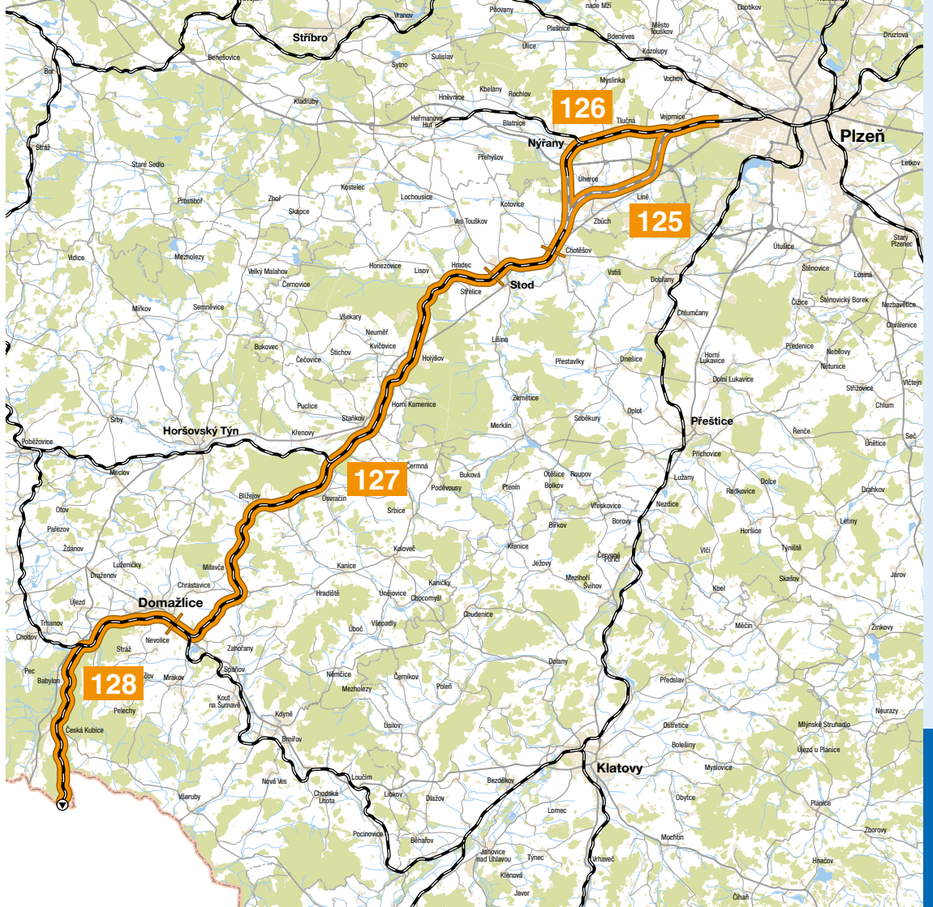
126. Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)
Předpoklad realizace: 2020 - 2023
Předpokládané náklady stavby: 1 406 mil Kč

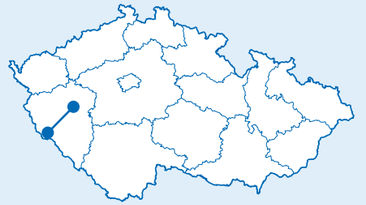
127. Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)
Předpoklad realizace: 2020 - 2024
Předpokládané náklady stavby: 4 430 mil Kč

128. Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN
Předpoklad realizace: bude dohodnuto podle termínu elektrizace na německé straně
Předpokládané náklady stavby: 935 mil Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo stavby:
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

rameno Praha – České Budějovice

stavby **129** **130** **131** **132**

předpokládané financování staveb: OPD II

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Praha – České Budějovice se připravují a realizují následující stavby:

129 I Modernizace trati Sudoměřice – Votice

130 I Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí

131 I Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 1. část

132 I Modernizace trati 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 trati, 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 trati se dvěma tunely a s estakádami. Zdvoukolejněn a nově trasován na přeložce s jedním tunelem bude také úsek Soběslav – Doubí. Stavba č. 132 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. 131 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

129
Modernizace trati Sudoměřice – Votice
Předpoklad realizace: 2016 - 2020
Předpokládané náklady stavby: 5 999 mil. Kč

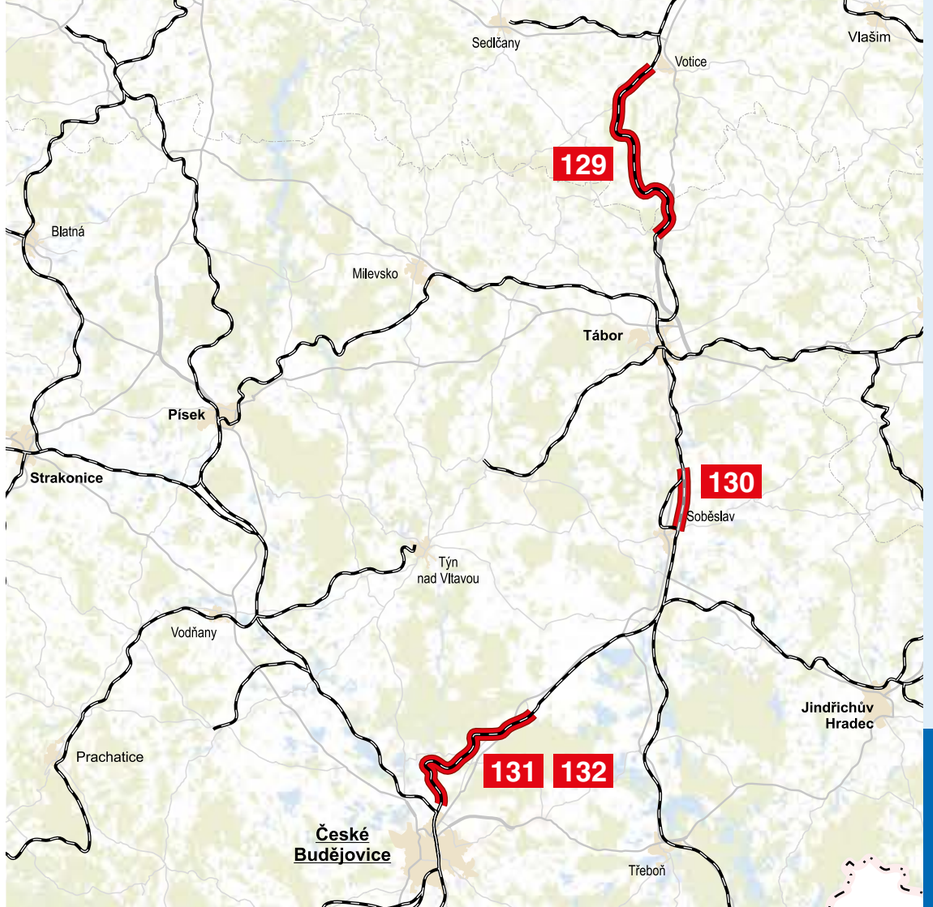
130
Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí
Předpoklad realizace: 2017- 2020
Předpokládané náklady stavby: 3 601 mil. Kč

131
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 1. část
Předpoklad realizace: 2017 - 2018
Předpokládané náklady stavby: 530 mil. Kč

132
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část
Předpoklad realizace: 2016 - 2017
Předpokládané náklady stavby: 571 mil. Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo stavby:
Středočeský kraj, Jihočeský kraj



SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

A rameno Praha – Přerov (včetně)

stavby **133** **134** **135** **136** **137** **138**

předpokládané financování staveb:
CEF (stavby 133, 134, 135, 137, 138)
OPD II (stavba 136)

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Praha – Přerov (včetně) se připravuje soubor šesti staveb:

- **133** I Modernizace železničního uzlu Pardubice
- **134** I Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň
- **135** I Modernizace železničního uzlu Česká Třebová
- **136** I Rekonstrukce žst. Olomouc (stavba v realizaci s fázováním do OPD II)
- **137** I Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba
- **138** I 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. 134 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. Součástí stavby bude rovněž vybudování mimoúrovňově přístupných bezbariérových nástupišť ve stanici Brandýs nad Orlicí.

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. 138 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

133. Modernizace železničního uzlu Pardubice
Předpoklad realizace: 2019 - 2021
Předpokládané náklady stavby: 3 167 mil. Kč

134. Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň
Předpoklad realizace: 2020 - 2023
Předpokládané náklady stavby: 6 500 mil. Kč

135. Modernizace železničního uzlu Česká Třebová
Předpoklad realizace: 2019 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 5 321 mil. Kč

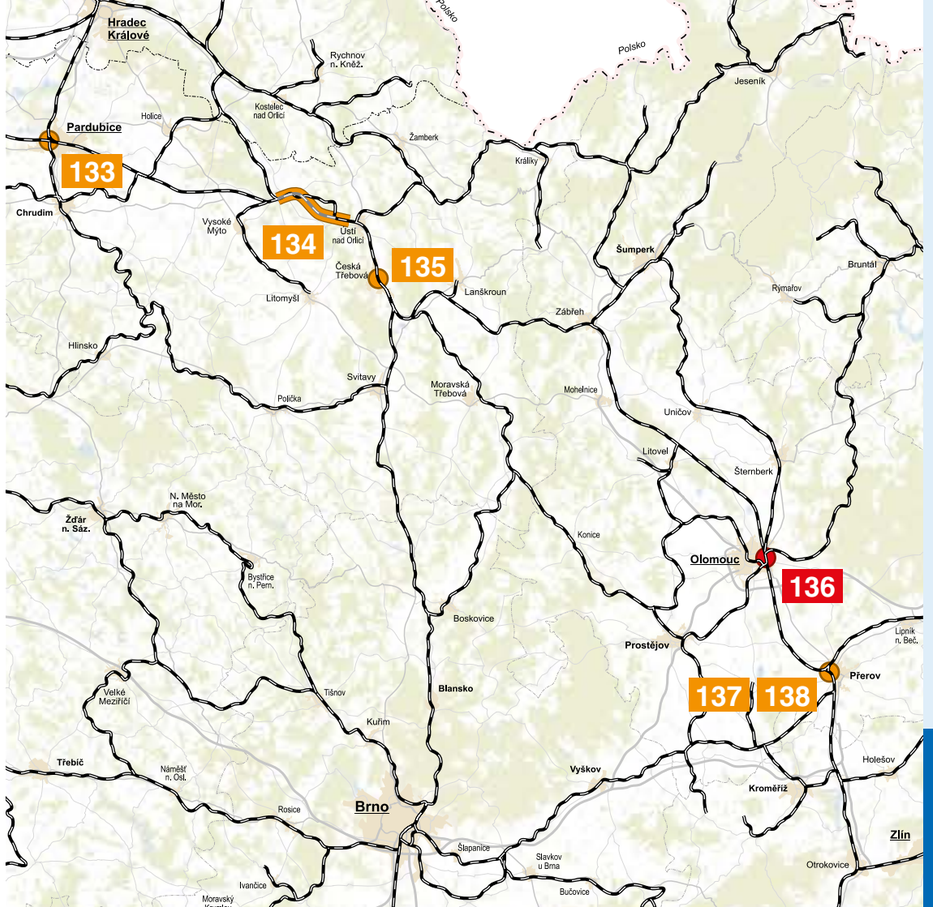
136. Rekonstrukce žst. Olomouc (fázování do OPD II)
Předpoklad realizace: 08/2016
Předpokládané náklady stavby: 2 485 mil Kč (OPD II - 656 mil. Kč)

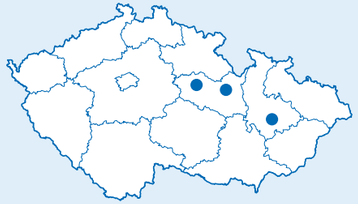
137. Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba
Předpoklad realizace: 2018 - 2020
Předpokládané náklady stavby: 2 330 mil Kč

138. Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba
Předpoklad realizace: 2019 - 2021
Předpokládané náklady stavby: 711 mil Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo stavby:
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

rameno Ostrava – Mosty u Jablunkova st. hr.

stavba **140**

předpokládané financování stavby: OPD II

CÍLE A POPIS STAVBY

Na rameni Ostrava – Mosty u Jablunkova st. hr. zbývá dokončit poslední úsek, a to stavbu

140 I Optimalizace trati 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.

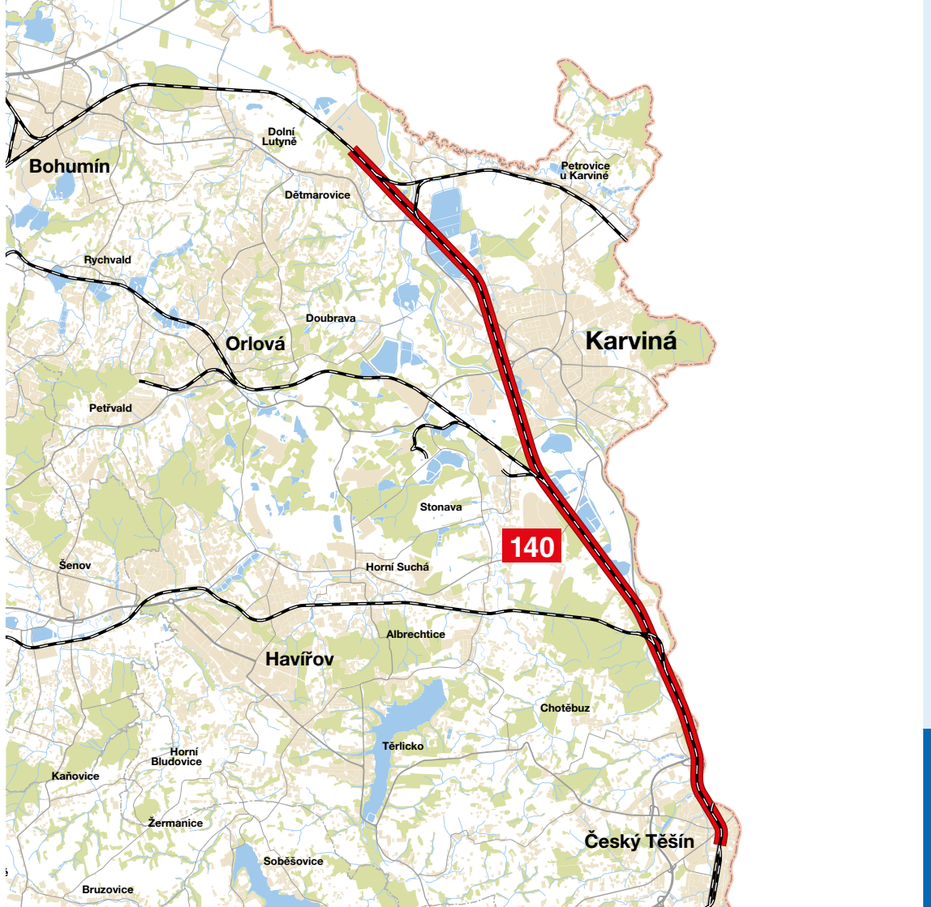
V rámci projektu je navržena sanace železničního spodku, rekonstrukce železničního svršku a vybudování mimoúrovňových bezbariérově přístupných nástupišť. Na požadované parametry budou rekonstruovány stávající mostní objekty a propustky, modernizovány či nově vybudovány budou drážní technologické pozemní 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.

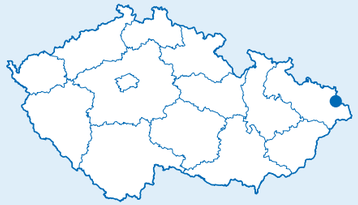
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVBY

140
Optimalizace trati Český Těšín – Dětmarovice
Předpoklad realizace: 2016 - 2018
Předpokládané náklady stavby: 3 052 mil. Kč

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

rameno Brno – Přerov

stavby **142** **143** **144** **145**

předpokládané financování staveb: CEF

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Brno – Přerov se připravuje soubor čtyř staveb:

142 I Modernizace trati Brno – Přerov,
1. stavba, I. etapa Blažovice – Nezamyslice, úsek Blažovice – Vyškov

143 I Modernizace trati Brno – Přerov,
1. stavba, II. etapa Blažovice – Nezamyslice, úsek Vyškov – Nezamyslice

144 I Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba, Nezamyslice – Přerov

145 I Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba, Brno – Blažovice

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.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

142. Modernizace trati Brno – Přerov,
1. stavba, I. etapa Blažovice – Nezamyslice, úsek Blažovice – Vyškov
Předpoklad realizace: 2018 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 9 140 mil. Kč

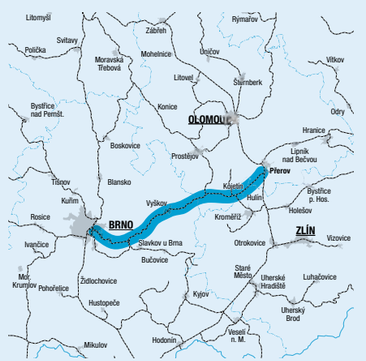
143. Modernizace trati Brno – Přerov,
1. stavba, II. etapa Blažovice – Nezamyslice, úsek Vyškov – Nezamyslice
Předpoklad realizace: 2020 - 2023
Předpokládané náklady stavby: 8 001 mil. Kč

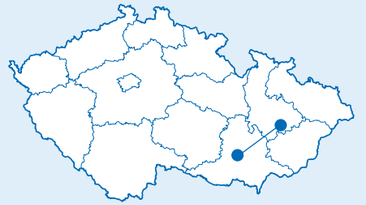
144. Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba, Nezamyslice – Přerov
Předpoklad realizace: 2020 - 2023
Předpokládané náklady stavby: 8 305 mil. Kč

145. Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba, Brno – Blažovice
Předpoklad realizace: bude určen v závislosti na termínu změny územního plánu
Předpokládané náklady stavby: 3 989 mil. Kč

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

rameno Ústí nad Labem – Cheb

stavby **147** **148** **149** **150** **151**

předpokládané financování staveb: OPD II

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Ústí nad Labem – Cheb se připravuje následujících pět staveb:

- **147** I Rekonstrukce žst. Bohosudov
- **148** I Rekonstrukce žst. Řetenice
- **149** I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina
- **150** I Modernizace žst. Karlovy Vary - staniční část
- **151** I Peronizace žst. Chodov

Ve všech stanicích budou vybudována nová bezbariérově přístupná nástupiště. Úplným odstraněním pohybu cestujících v kolejišti dojde ke zvýšení bezpečnosti. Zároveň bude umožněno dosažení vyšší traťové rychlosti a tím zkrácení cestovních dob na celém rameni. Nové uspořádání stanici umožní rovněž zvýšení kapacity dráhy.

V rámci rekonstrukcí či modernizací jednotlivých železničních stanic se jedná především o kompletní rekonstrukci železničního svršku i spodku včetně odvodnění, mostů, výstavby nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií, osvětlení a elektrického ohřevu výhybek a rekonstrukce trakčního vedení.

V rámci Peronizace žst. Chodov je řešena i rekonstrukce traťového úseku do sousední stanice Nové Sedlo u Lokte včetně úprav zhlaví této stanice.

Modernizace žst. Karlovy Vary – staniční část naváže na právě probíhající výstavbu nové výpravní budovy a nad rámec výše uvedených úprav bude v rámci této stavby přemístěno a rekonstruováno historické zastřešení kolejiště, které poslední podobnou dochovanou konstrukcí na území České republiky.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

147. Rekonstrukce žst. Bohosudov
Předpoklad realizace: 2018 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 1 000 mil. Kč

148. Rekonstrukce žst. Řetenice
Předpoklad realizace: 2018 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 550 mil. Kč

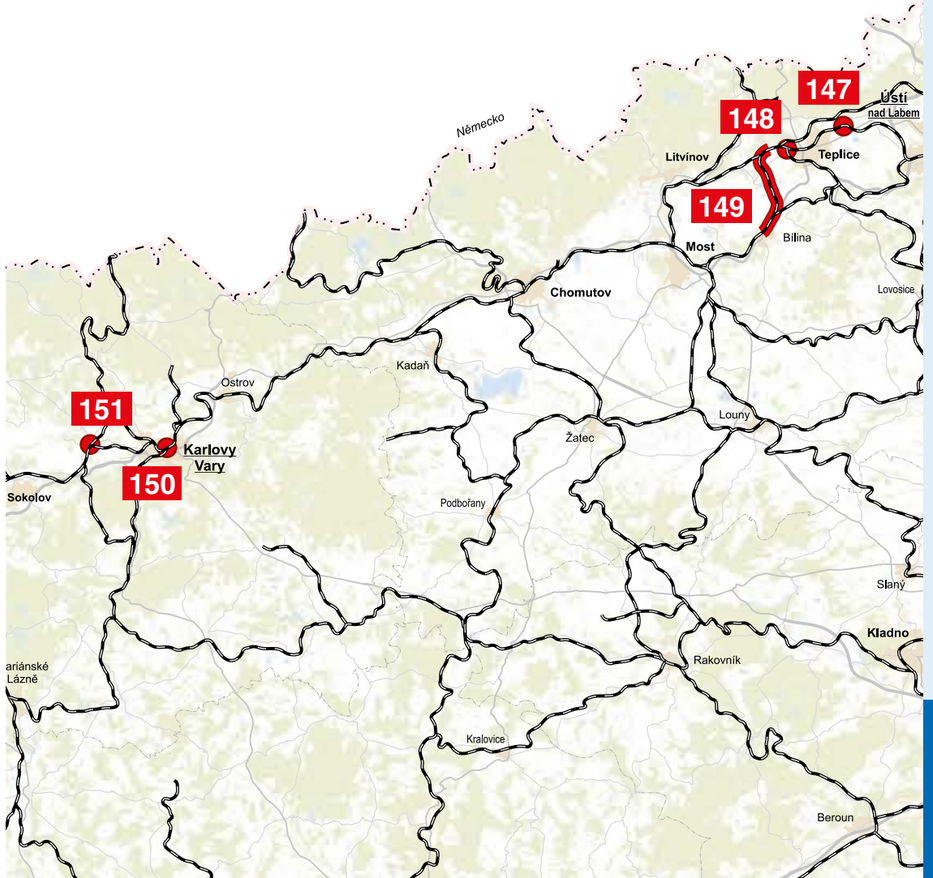
149. Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina
Předpoklad realizace: 2018 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 1 466 mil. Kč

150. Modernizace žst. Karlovy Vary - staniční část
Předpoklad realizace: 2016 - 2017
Předpokládané náklady stavby: 529 mil. Kč

151. Peronizace žst. Chodov
Předpoklad realizace: 2016 - 2017
Předpokládané náklady stavby: 506 mil. Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Karlovarský kraj, Ústecký kraj



SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

rameno Brno – Havlíčkův Brod – Kolín

stavby **152** **153** **154** **155** **156** **157** **158** **159**

předpokládané financování staveb: OPD II

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Brno – Havlíčkův Brod – Kolín se připravuje soubor osmi staveb:

152 I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim – Tišnov
153 I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova
154 I Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov
155 I Rekonstrukce traťového úseku Křižanov – Sklené n. O.
156 I Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled
157 I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice
158 I Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav
159 I Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (včetně) – Kutná Hora (mimo)

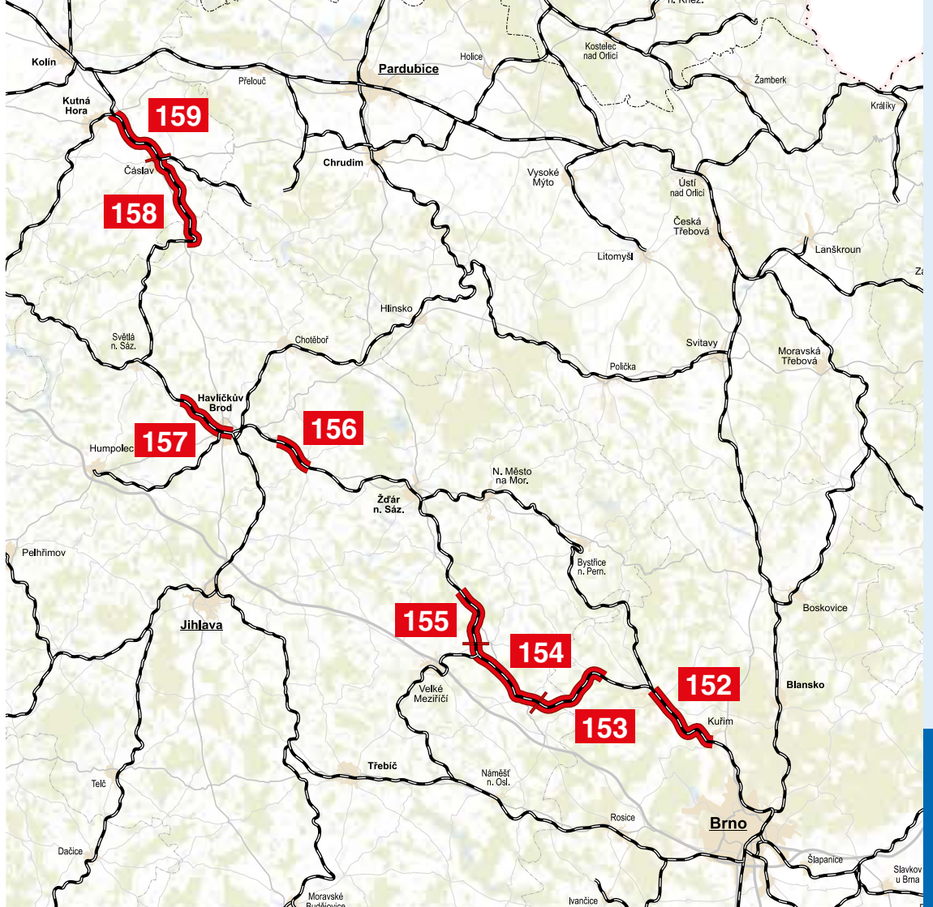
Stavby řeší rekonstrukci vybraných traťových úseků a železničních stanic na rameni Brno – Havlíčkův Brod – Kolín v celkové délce úseků 68 km. Jedná se o dvoukolejnou elektrizovanou trať zařazenou do evropského železničního systému - sítě TEN-T. Hlavními cíli staveb je zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob a zvýšení kapacity dráhy. Budou splněny veškeré požadavky vyplývající z TSI. Ve všech stanicích budou vybudována bezbariérově přístupná nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. 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, Čáslav. Dále bude rekonstruováno devět železničních zastávek v rekonstruovaných traťových úsecích.

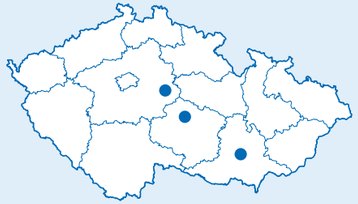
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

152. Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim – Tišnov
Předpoklad realizace: 2016 - 2017
Předpokládané náklady stavby: 676 mil. Kč
153. Zvýšení traťové rychlosti v úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova
Předpoklad realizace: 2017 - 2018
Předpokládané náklady stavby: 1 400 mil. Kč
154. Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov
Předpoklad realizace: 2018 - 2019
Předpokládané náklady stavby: 1 700 mil. Kč
155. Rekonstrukce traťového úseku Křižanov – Sklené n. O.
Předpoklad realizace: 2018 - 2019
Předpokládané náklady stavby: 1 300 mil. Kč
156. Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled
Předpoklad realizace: 2018 - 2019
Předpokládané náklady stavby: 1 600 mil. Kč
157. Zvýšení traťové rychlosti v úseku Havlíčkův Brod – Okrouhlice
Předpoklad realizace: 2016 - 2017
Předpokládané náklady stavby: 721 mil. Kč
158. Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav
Předpoklad realizace: 2016 - 2017
Předpokládané náklady stavby: 770 mil. Kč
159. Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (včetně) – Kutná Hora (mimo)
Předpoklad realizace: 2019 - 2021
Předpokládané náklady stavby: 1 750 mil. Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Jihomoravský kraj, Kraj Vysočina, 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

rameno Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.

stavba **162**

předpokládané financování stavby: CEF

CÍLE A POPIS STAVBY

Na rameni Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. se připravuje stavba:

162 I Zvýšení tratové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Stavba 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.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVBY

162

Zvýšení tratové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

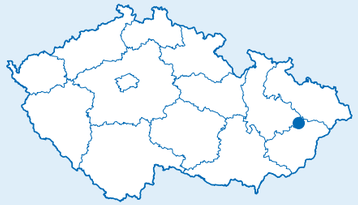
Předpokládaná realizace: 2017 - 2018

Předpokládané náklady stavby: 1 550 mil. Kč

POLOHOPIS STAVBY

Místo stavby:

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

Technologické stavby ERTMS

stavby **163** až **181**

předpokládané financování staveb:
CEF (stavby 163 až 169) a OPD II (stavby 170 -181)

CÍLE A POPIS STAVEB

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

- 163 I ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. V.
- 164 I ETCS Kralupy n. V. – Praha – Kolín
- 165 I ETCS Beroun – Plzeň
- 166 I ETCS Plzeň – Cheb
- 167 I ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmarovice
- 168 I ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav
- 169 I ETCS Přerov – Česká Třebová
- 170 I ETCS Praha Uhříněves – Votice
- 171 I ETCS Votice – České Budějovice
- 172 I ETCS České Velenice st. hr. Rakousko – České Budějovice – Horní Dvořiště st. hr. Rakousko
- 173 I ETCS Ústí nad Orlicí – Lichkov st. hr. Polsko
- 174 I ETCS Kolín – Havlíčkův Brod - Brno
- 175 I GSM–R České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště
- 176 I GSM–R Votice – České Budějovice
- 177 I GSM–R Plzeň – České Budějovice
- 178 I GSM–R III. koridor Beroun – Plzeň – Cheb (předpoklad fázování do OPD II)
- 179 I GSM–R Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná
- 180 I GSM–R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb
- 181 I 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	Předpokald realizace	Předpokládané náklady stavby
163	2017 - 2019	350 mil. Kč
164	2016 - 2018	306 mil. Kč
165	2017 - 2019	260 mil. Kč
166	2017 - 2019	400 mil. Kč
167	2017 - 2019	260 mil. Kč
168	2015 - 2018	707 mil. Kč
169	2016 - 2019	300 mil. Kč
170	2016 - 2018	200 mil. Kč
171	2017 - 2018	380 mil. Kč
172	2017 - 2019	400 mil. Kč
173	2018 - 2020	140 mil. Kč
174	2020 - 2022	600 mil. Kč
175	2016 - 2017	247 mil. Kč
176	2017 - 2018	200 mil. Kč
177	2015 - 2017	338 mil. Kč
178	2014 - 2017	452 mil. Kč
179	2017 - 2018	180 mil. Kč
180	2017 - 2018	660 mil. Kč
181	2016 - 2017	120 mil. Kč

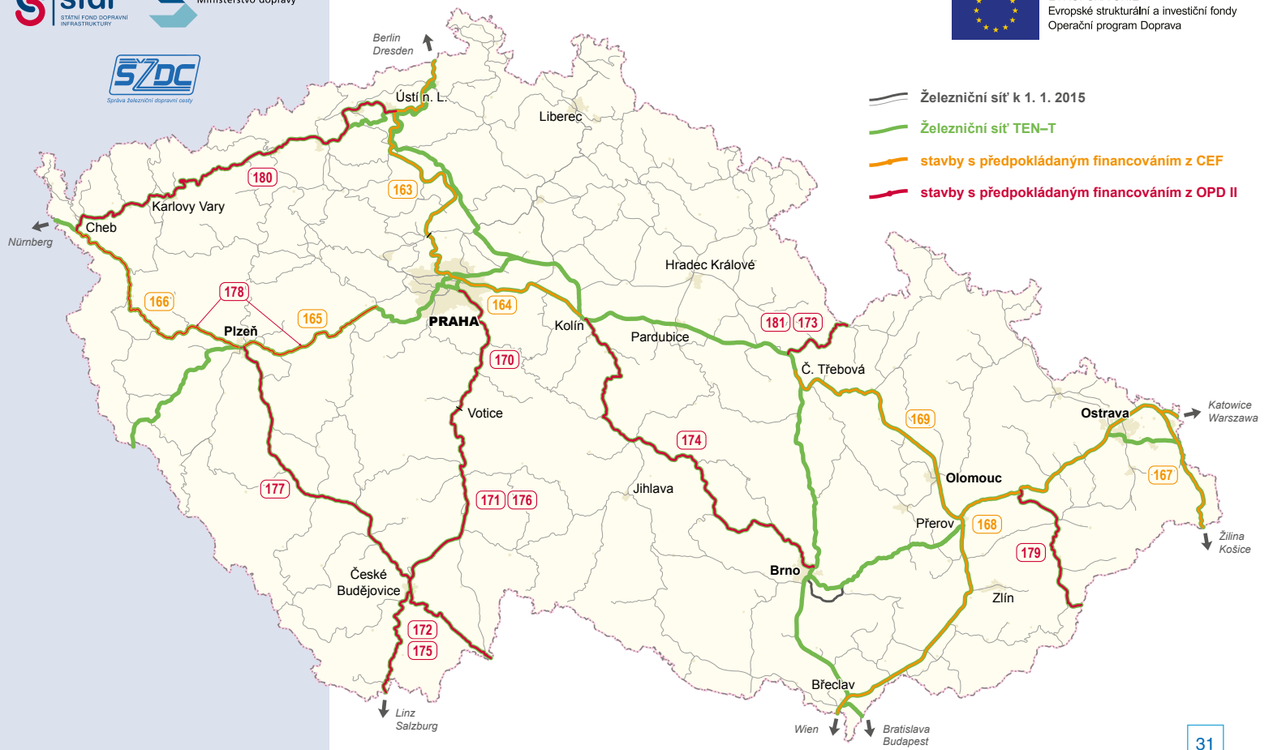
POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Česká republika

Česká republika

Přehled technologických staveb ERTMS

sfdi STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY
Ministerstvo dopravy
SŽDC Správa železniční dopravní cesty
EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



rameno Hradec Králové – Pardubice – Chrudim

stavby **182** **183** **184**

předpokládané financování staveb: OPD II

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Hradec Králové – Pardubice – Chrudim se připravuje soubor tří staveb:

182 | Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim,
2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové

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

184 | Výstavba Ostřešanské spojky

Stavby řeší rekonstrukci a zdvoukolejnění trati Hradec Králové hl. n. – Pardubice hl. n. (úsek Stéblová – Opatovice je již v realizaci) 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 přeložku tratě mezi Pardubicemi a Chrudimí.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

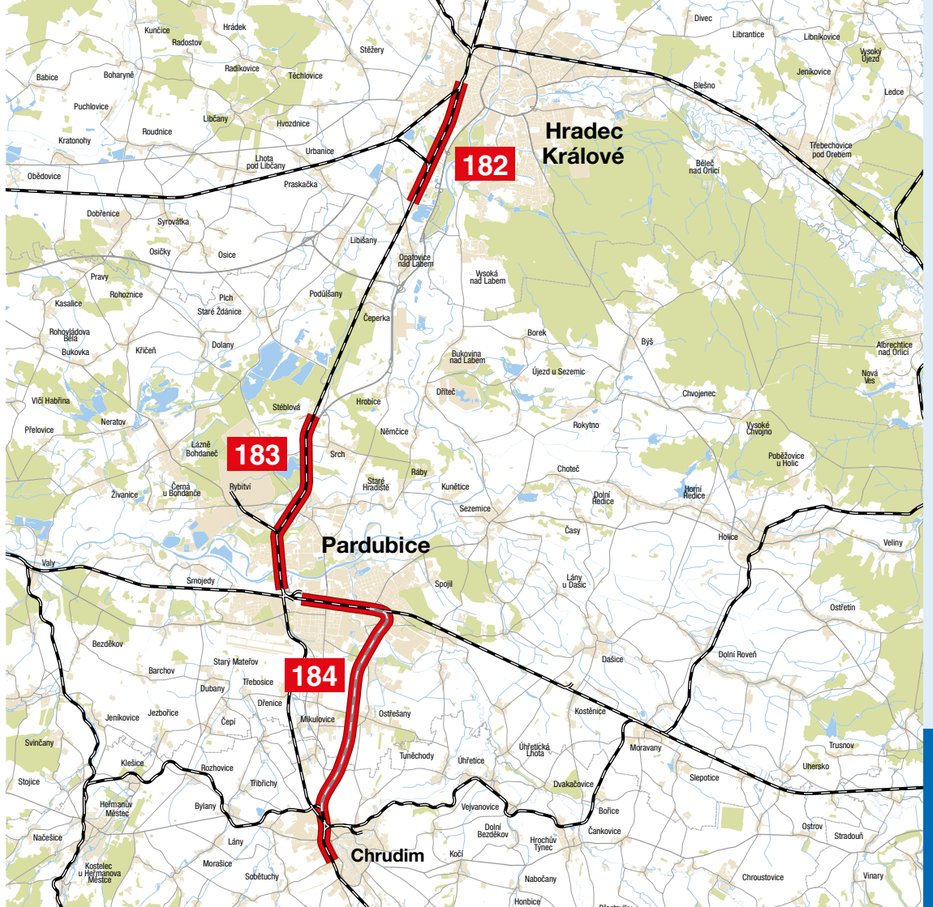
182
Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim,
2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové
Předpoklad realizace: 2019 - 2020
Předpokládané náklady stavby: 3 789 mil. Kč

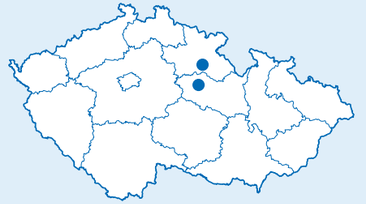
183
Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim,
3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová
Předpoklad realizace: 2019 - 2020
Předpokládané náklady stavby: 1 650 mil. Kč

184
Výstavba Ostřešanské spojky
Předpoklad realizace: 2019 - 2022
Předpokládané náklady stavby: 2 500 mil. Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Pardubický kraj, Královehradecký kraj





předpokládané financování stavby: CEF

předpokládané financování stavby: OPD II

S

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

Brněnský region

stavby **185** **186** **187** **188**

předpokládané financování staveb: OPD II

CÍLE A POPIS STAVEB

Soubor čtyř staveb v okolí Brna obsahuje následující stavby:

185 I Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna

186 I Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice

187 I Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna

188 I 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

185. Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna
Předpoklad realizace: 2017 - 2018
Předpokládané náklady stavby: 3 707 mil. Kč

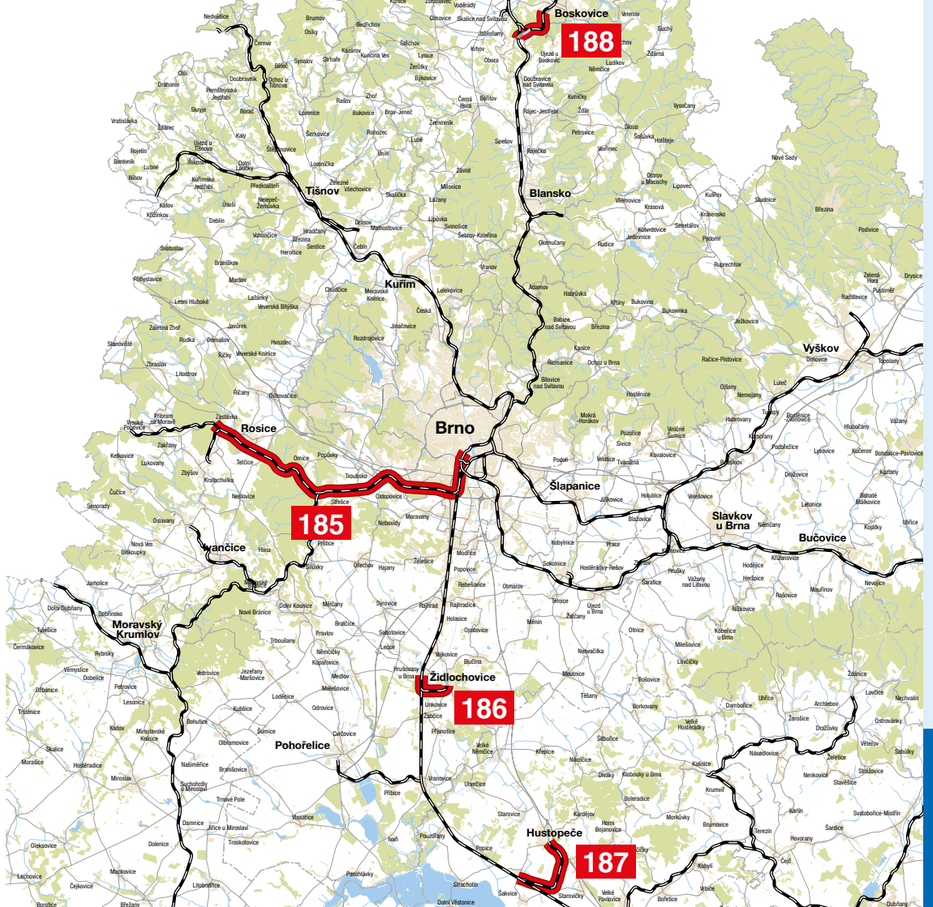
186. Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice
Předpoklad realizace: 2018 - 2019
Předpokládané náklady stavby: 700 mil. Kč

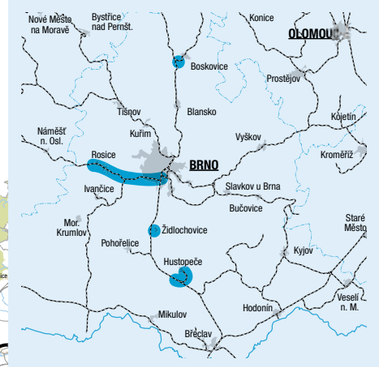
187. Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna
Předpoklad realizace: 2017 - 2018
Předpokládané náklady stavby: 1 106 mil. Kč

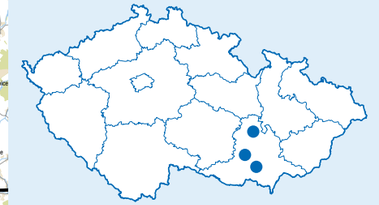
188. Boskovická spojka
Předpoklad realizace: 2019 - 2020
Předpokládané náklady stavby: 1 152 mil. Kč

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

Oldřichov u Duchcova – Litvínov

stavba **189**

předpokládané financování stavby: OPD II

CÍLE A POPIS STAVBY

189 I Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov

Stavba řeší rekonstrukci tratě Oldřichov u Duchcova – Litvínov v délce 13 km. Cílem stavby je umožnění provozování taktové příměstské dopravy v přímé relaci Ústí nad Labem – Litvínov v elektrické trakci.

Stavbou bude dosaženo zvýšení traťové rychlosti do 100 km/h, a tím zkrácení jízdních dob.

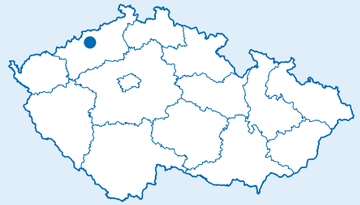
Náplní stavby je elektrizace úseku Louka u Litvínova – Litvínov, rekonstrukce trakčního vedení Oldřichov u Duchcova – Louka u Litvínova, rekonstrukce železničního svršku a spodku, vybudování bezbariérově přístupných nástupišť pro cestující a nové zabezpečovací a sdělovací zařízení.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVBY

189
Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov
Předpoklad realizace: 2017 - 2018
Předpokládané náklady stavby: 819 mil. Kč

POLOHOPIS STAVBY

Místo stavby:
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

rameno Nymburk – Mladá Boleslav

stavby **190** **191**

předpokládané financování staveb: OPD II

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Nymburk – Mladá Boleslav se připravují dvě stavby:

190 | Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba

191 | Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba

Železniční trať Nymburk – Mladá Boleslav hl. n. je součástí dráhy celostátní a slouží osobní i nákladní železniční dopravě. Těžiště významu trati 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). Objem přepravy dlouhodobě roste a podle výhledu hlavního přepravce překročí po roce 2015 současnou kapacitu trati.

Obě stavby řeší úsek trati 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.

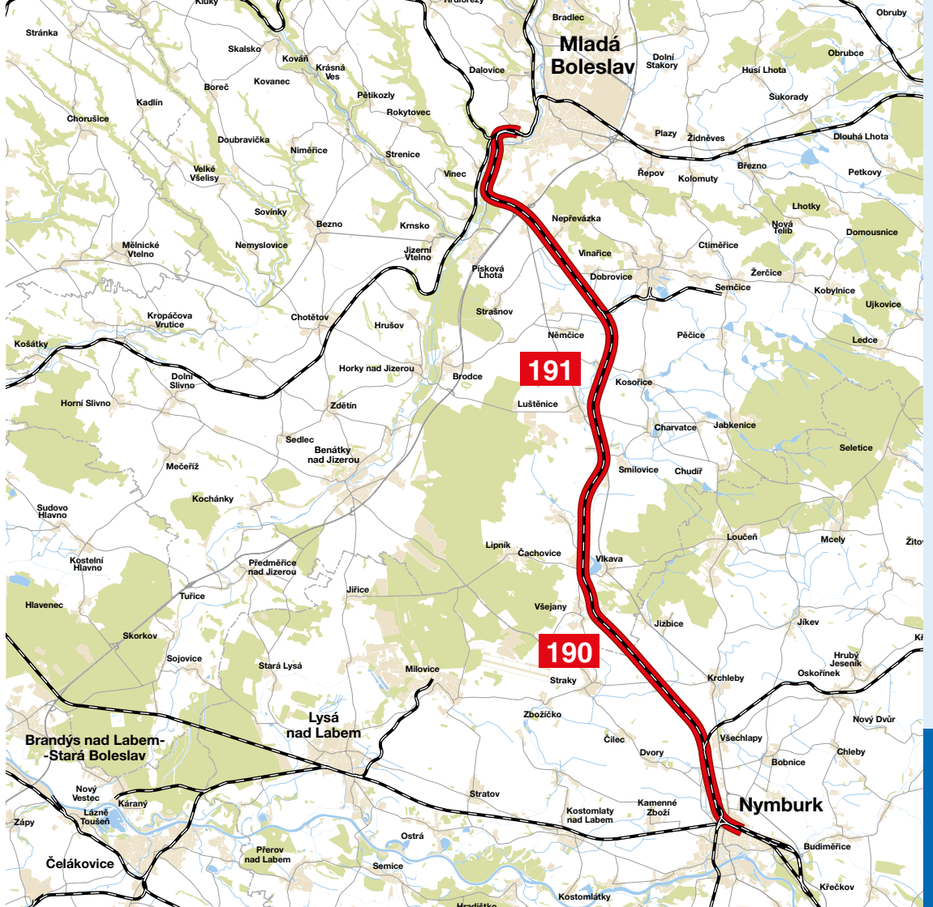
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

190
Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba
Předpoklad realizace: 2016
Předpokládané náklady stavby: 978 mil. Kč

191
Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 2. stavba
Předpoklad realizace: 2018 - 2019
Předpokládané náklady stavby: 505 mil. Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
Středočeský kraj



Správa železniční dopravní cesty

Otrokovice – Vizovice

stavba **192**

předpokládané financování stavby: OPD II

CÍLE A POPIS STAVBY

192 I Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice

Stavba 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 trati 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 trati 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.

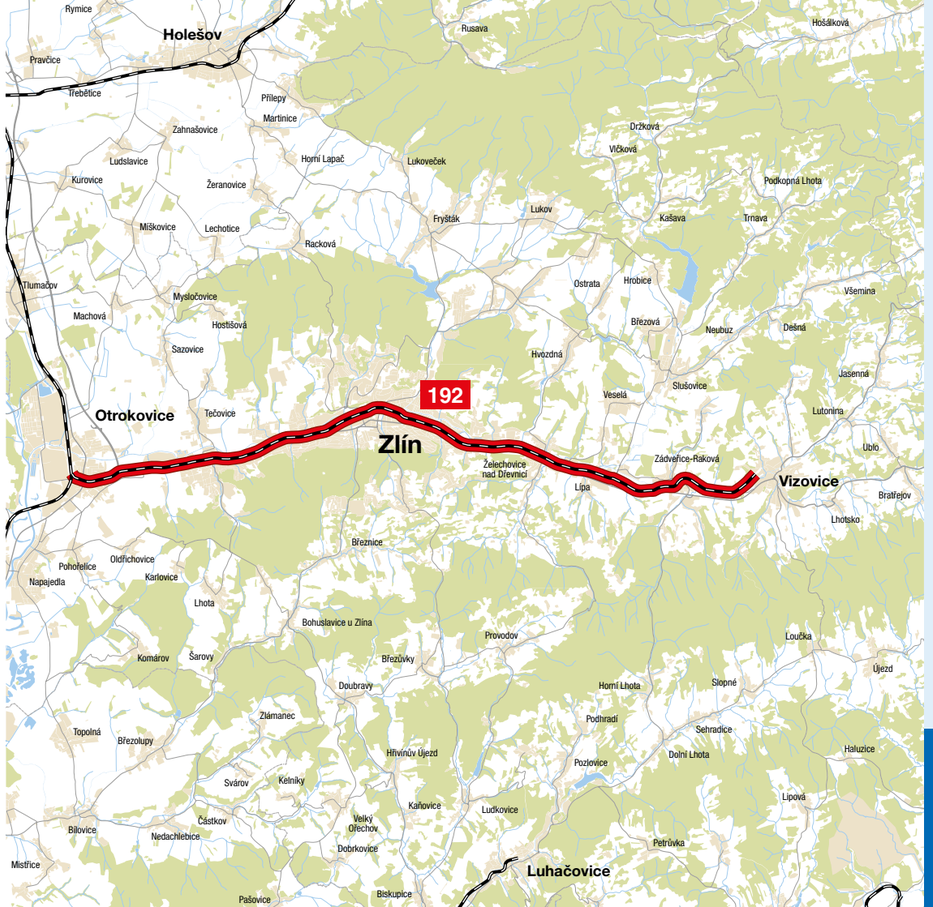
Předmětem stavby je také vybudování tří mimoúrovňových křížení dráhy s pozemními komunikacemi, z nichž na dvou je v současnosti provozována trolejbusová dráha.

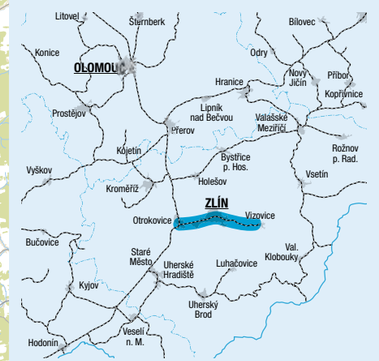
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVBY

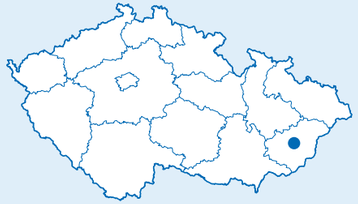
192
Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice
Předpoklad realizace: 2019 - 2023
Předpokládané náklady stavby: 8 000 mil. Kč

POLOHOPIS STAVBY

Místo stavby:
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

Šumperk – Olomouc

stavby **193** **194**

předpokládané financování staveb: OPD II

CÍLE A POPIS STAVEB

Na rameni Šumperk – Olomouc se připravuje soubor dvou staveb:

193 | Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Uničov

194 | Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc

Cílem obou staveb je rekonstrukce a elektrizace celé trati 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 zastavěné 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.

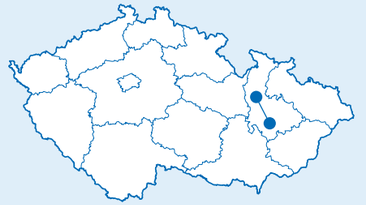
PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

193
Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Uničov
Předpoklad realizace: 2018 - 2021
Předpokládané náklady stavby: 2 200 mil. Kč

194
Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc
Předpoklad realizace: 2018 - 2021
Předpokládané náklady stavby: 3 200 mil. Kč

POLOHOPIS STAVEB

Místo staveb:
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

Rozpracované studie proveditelnosti

stavby **103** **139** **141** **146** **160** **161** **195** **196** **197** **198**

103 | Studie proveditelnosti zaústění III.TŽK do železničního uzlu Praha (studie byla schválena CK MD dne 18. 9. 2015)

139 | Studie proveditelnosti železničního uzlu Ostrava

141 | Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno

146 | Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň

160 | Studie proveditelnosti Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín

161 | Studie proveditelnosti trati Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná

195 | Studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice

196 | Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň (studie byla schválena CK MD dne 20. 10. 2015)

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

198 | Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – (Brno)

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

Česká republika

Přehled rozpracovaných studií proveditelnosti

sfdi STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Ministerstvo dopravy

SŽDC Správa železniční dopravní cesty

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Správa železniční dopravní cesty

Ministerstvo dopravy

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

www.szdc.cz

www.mdcr.cz

www.sfdi.cz

www.opd.cz