# Příloha č. 2 – Předpokládaný rozvoj konvenční železniční sítě dle schválených materiálů

1. **Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN + Modernizace žst. Cheb**

V rámci modernizace žst. Cheb se předpokládá kompletní rekonstrukce kolejiště a úprava nástupišť včetně zajištění bezbariérových přístupů. Realizace stavby se předpokládá zahájit v roce 2018. V rámci optimalizace trati Cheb – státní hranice SRN se předpokládá zřízení elektrizace v návaznosti na postup německé strany v této problematice. Je potřeba pokusit se v rámci mezinárodních aktivit postup německé strany akcelerovat.

1. **Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice**

Dle schválené studie proveditelnosti se předpokládá kompletní modernizace trati včetně její elektrizace v celé délce střídavou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz se zvýšením traťové rychlosti na hodnotu 90 – 200 km/h v závislosti na možnostech terénu. Dále je navrženo dílčí zdvoukolejnění trati dle potřeb dopravní technologie. Modernizace obdobného rozsahu je studijně prověřována rovněž na německé straně s možnými dílčími dopady na úpravu řešení v České republice dle potřeb dopravní technologie. Realizace staveb se předpokládá v letech 2019 – 2024.

1. **Optimalizace trati Plzeň – České Budějovice**

V rámci optimalizace trati Plzeň – České Budějovice probíhá zpracování studie proveditelnosti s cílem vyhodnocení ekonomické efektivity modernizace této trati. Lze předpokládat variantu s dílčím zvýšením traťové rychlosti v rámci současné stopy a se zvýšením rozsahu dvoukolejných úseků zejména v blízkosti Plzně s ohledem na příměstskou dopravu. Realizace stavby se předpokládá v letech 2019 – 2027.

1. **Modernizace III. tranzitního železničního koridoru v úseku Praha – Plzeň**

Aktuálně probíhá realizace staveb v rámci řešení železničního uzlu Plzeň a stavba modernizace trati Rokycany – Plzeň. V projektové přípravě se pak řeší stavby v úseku Praha – Beroun – Králův Dvůr, kdy se v nejbližší době předpokládá zahájení stavby optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr. Celkové dokončení staveb III. tranzitního železničního koridoru se předpokládá do roku 2022.

1. **Optimalizace trati Cheb – Chomutov – Ústí nad Labem**

Pro řešení optimalizace celé trati nebyla zpracována studie proveditelnosti, rozsah jednotlivých staveb je řešen individuálně, většinou se jedná o optimalizaci tratě v současné stopě s jejím uvedením do normového stavu. Realizace staveb je řešena postupně v závislosti na aktuálním stavu jejich přípravy s předpokladem realizace významné části tratě v rámci programového období 2014 – 2020 s přesahem do roku 2023.

1. **Železniční spojení Prahy, letiště Václava Havla Praha Ruzyně a Kladna**

Pro modernizaci této trati se zřízením novostavby ze stanice Praha Ruzyně na Letiště Václava Havla Praha Ruzyně byla zpracována a schválena studie proveditelnosti. V jejím rámci se předpokládá celkové zdvoukolejnění trati v úseku Praha – Kladno, elektrizace v celé řešené délce Praha – Kladno Ostrovec a její celková modernizace. V závislosti na projednávání modernizace v urbanizovaném území hlavního města Prahy lze očekávat dílčí úpravy projektu zejména v úseku Praha Bubny – Praha Veleslavín. Realizace jednotlivých staveb se předpokládá v letech 2019 – 2024 se značnou pravděpodobností posunu dílčích termínů vzhledem k úpravám, ke kterým v rámci projektu dochází.

1. **Modernizace IV. tranzitního železničního koridoru v úseku Praha – České Budějovice – státní hranice**

Aktuálně probíhá dokončování většiny staveb IV. TŽK v tomto úseku s předpokladem dokončení celé trati do roku 2022 s výjimkou úseku Nemanice – Ševětín. Řešení úseku Nemanice – Ševětín je problematické s ohledem na nutnost zřízení rozsáhlých umělých staveb v podobě tunelů, které vyžadují značné investiční náklady, které jsou základním determinantem pro obhajobu ekonomické efektivity. V této souvislosti se předpokládá zpracování aktualizace studie proveditelnosti, která byla naposledy aktualizována v roce 2012. K dokončení IV. tranzitního železničního koridoru v úseku Praha – České Budějovice zbývají 4 stavby tvořící přibližně čtvrtinu stavební délky trati. V úseku České Budějovice – státní hranice byla provedena optimalizace současné jednokolejné trati. V budoucnosti bude tento úsek předmětem dalšího prověřování rozsáhlejší modernizace této trati s předpokládaným prověřováním variant kaplické a českokrumlovské.

1. **Optimalizace trati Praha Vysočany – Lysá nad Labem**

V návaznosti na schválenou studii proveditelnosti se předpokládá celková optimalizace trati se zvýšením traťové rychlosti převážně v současné stopě při současném zlepšení parametrů dopravní obslužnosti a kapacity i pro nákladní dopravu. Zahájení realizace stavby se předpokládá v roce 2017.

1. **Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín**

Pro řešení optimalizace této trati byla schválena studie proveditelnosti, která předpokládá kompletní optimalizaci trati v celé délce. Trať je významná především z pohledu nákladní dopravy, kterou je značně zatížena. V rámci studie proveditelnosti bylo rovněž řešeno zřízení Libické spojky pro zkrácení trasy ve směru Praha – Hradec Králové mimo stanici Velký Osek. Toto řešení bylo následně upraveno ve studii proveditelnosti Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. Realizace staveb na předmětné trati se předpokládá v letech 2020 – 2025.

1. **Modernizace trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň**

Předpokládá se, že modernizace této trati bude probíhat dle schválené studie proveditelnosti s předpokladem úplného zdvoukolejnění trati a zvýšení traťové rychlosti do hodnoty 160 km/h v úseku Velký Osek – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí a do hodnoty 120 km/h ve zbytku řešené trati. Toto řešení umožní výrazné zlepšení dopravní obsluhy mezi Prahou a Hradcem Králové díky dosažení konkurenceschopných cestovních dob. Zároveň se předpokládá převedení části nákladní dopravy z přetíženého I. TŽK v úseku Kolín – Choceň na řešenou trať. Realizace stavby se předpokládá v letech 2020 – 2025.

1. **Železniční spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec**

V rámci řešení modernizace železniční infrastruktury ve směru do Liberce byla zpracována již řada studií bez nalezení ekonomicky efektivní varianty řešení dopravní obsluhy Libereckého kraje železniční dopravou, přičemž snahou vždy historicky bylo obhájit v tomto směru novou železniční trať pro vyšší rychlosti. V nejbližší době se předpokládá zpracování aktualizace studie proveditelnosti zpracované v roce 2015 ve snaze nalezení úspornějšího řešení modernizace železničních tratí v tomto směru, které by prokázalo ekonomickou efektivitu, přičemž základním podmiňujícím faktorem pro výsledky je existence paralelně vedeného vysoce konkurenceschopného silničního spojení. Budoucí podoba tohoto železničního spojení tak není k okamžiku zpracování tohoto dokumentu známa, nicméně lze předpokládat, že se bude jednat spíše o dílčí úpravy existujících tratí, přičemž takto bude k parametrům tohoto spojení v dalších částech dokumentu přistupováno.

1. **Zkapacitnění trati Nymburk – Mladá Boleslav**

Stavba je řešena dle schválené studie proveditelnosti s cílem zkapacitnění trati především pro potřeby nákladní dopravy. V rámci stavby se předpokládá zřízení nových výhyben pro nákladní vlaky, díky kterým dojde ke zvýšení kapacity. Aktuálně probíhá realizace stavby s předpokladem dokončení do roku 2019.

1. **Optimalizace trati Kolín – Havlíčkův Brod – Brno**

V současném stavu se jedná o dvoukolejnou plně elektrizovanou trať, která vyžaduje primárně dostatek finančních prostředků pro maximalizaci jejího přepravního potenciálu. Pro řešení optimalizace této trati nebyla zpracována studie proveditelnosti a jednotlivé úseky jsou z pohledu ekonomické efektivity posuzovány samostatně. V rámci řešení se předpokládá optimalizace trati v současné stopě s dílčím zvýšením traťové rychlosti. Realizace jednotlivých staveb aktuálně probíhá a realizace významné části se předpokládá v rámci programového období 2014 – 2020 s přesahem do roku 2023.

1. **Optimalizace trati Veselí nad Lužnicí – České Velenice**

Aktuálně probíhá zpracování technicko-ekonomické studie pro řešení úprav předmětné trati, kdy jsou posuzovány jednotlivé varianty možného řešení včetně případného zřízení elektrizace. Takové řešení by umožnilo převedení části rychlíků Praha – České Budějovice do trasy Praha – České Velenice v případech, kdyby tyto vlaky dojížděly do Českých Budějovic v časech podobných k vlakům expresního segmentu. Ve stanici Veselí nad Lužnicí se předpokládá možnost přestupu na rychlíkovou linku Brno – Jihlava – České Budějovice. Zároveň lze v případě elektrizace předpokládat možnost omezeného převedení nákladní dopravy ve směru Praha – Wien z přetíženého I. TŽK.

1. **Železniční uzel Pardubice**

Schválená studie proveditelnosti modernizace železničního uzlu Pardubice předpokládá jeho celkovou obnovu, zřízení nového nástupiště pro osobní dopravu a zřízení Ostřešanské spojky pro řešení přímého spojení ve směru do Chrudimi bez elektrizace této trati s provozem hybridních souprav. Realizace stavby se předpokládá v letech 2019 – 2022.

1. **Modernizace trati Pardubice – Hradec Králové**

Dle schválené studie proveditelnosti se předpokládá modernizace trati spojená se zdvokolejněním v celé délce a zvýšením traťové rychlosti do hodnoty 160 km/h. Aktuálně je již dokončena 1. stavba spočívající ve zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem, realizace zbývajících částí se předpokládá v letech 2019 – 2022.

1. **Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice**

Stavba je řešena dle schválené studie proveditelnosti s cílem zkapacitnění trati především pro potřeby nákladní dopravy. V rámci stavby se předpokládá zřízení nových výhyben pro nákladní vlaky, čímž dojde ke zvýšení kapacity. Zvažována je pak rovněž elektrizace trati v rámci aktualizace studie proveditelnosti. Aktuálně probíhá realizace stavby s předpokladem dokončení do roku 2020.

1. **Modernizace trati Ústí nad Orlicí – Choceň**

Pro stavbu byla zpracována a schválena studie proveditelnosti. S ohledem na dosud stále neuzavřený proces EIA, nelze vyloučit neproveditelnost modernizace v úseku průjezdu Brandýsem nad Orlicí (hluk vs. krajinný ráz). Z tohoto důvodu lze předpokládat potřebu odvedení převážné části dopravy do stopy nové trati mimo Brandýs nad Orlicí. Toto řešení musí být ekonomicky ověřeno, nicméně do budoucna nelze uvažovat současný stav tohoto úseku za udržitelný. Proto další části tohoto dokumentu uvažují, že v tomto úseku je zajištěna nová dostatečná kapacita s vyšší traťovou rychlostí. Technický rozsah a parametry tohoto díla by měly reflektovat na pravděpodobné budoucí převedení hlavních přepravních proudů mezi Čechami a Moravou na VRT, nebo na alternativní výhledový scénář bez VRT.

1. **Rekonstrukce železničního uzlu Česká Třebová**

Stavba dle schválené studie proveditelnosti předpokládá obnovu kolejiště na současných pozemcích dráhy s dílčím zvýšením traťové rychlosti v současné stopě. Realizace stavby se předpokládá v letech 2019 – 2022.

1. **Železniční uzel Brno**

Železniční uzel Brno je z hlediska uspořádání železniční infrastruktury, její kapacity a technického stavu na různé úrovni. Část tohoto železničního uzlu prošla v minulých letech modernizací, kdy bylo na těchto částech dosaženo požadované úrovně interoperability, kapacity a dobrého technického stavu infrastruktury. Značná část tohoto železničního uzlu dosud modernizací neprošla. Stav dosud nemodernizované části ŽUB je velmi špatný až kritický a to zejména z hlediska dosahovaných technických parametrů, z hlediska stáří infrastruktury a jejího technického stavu, z hlediska spolehlivosti a bezpečnosti provozu a také z hlediska nedostatečné kapacity infrastruktury. Z pohledu koncepce rychlých spojení lze považovat za zásadní hlavní nedostatky nedostatečnou kapacitu hlavního nádraží a nevhodné technické parametry nástupišť, a také nedostatečnou kapacitu v úseku z hlavního nádraží ve směru na Přerov. Důsledkem těchto nedostatků je nemožnost dosažení požadovaných koncepcí dálkové dopravy již ve střednědobém horizontu ve směru na Přerov, tak i v dlouhodobém horizontu ve směru na Prahu a Břeclav. Pro zajištění proveditelnosti koncepce rychlých spojení je nezbytné realizovat modernizaci železničního uzlu Brno umožňující naplnění požadavků pro dálkovou dopravu ve střednědobém horizontu a zároveň zajistit podmínky pro budoucí realizaci koncepce dálkové dopravy dle požadavků v dlouhodobém horizontu. Řešení výše uvedeného je nyní předmětem zpracování studie proveditelnosti. V této studii proveditelnosti je prověřováno několik variant řešení ŽUB. Pro budoucí naplnění koncepce rychlých spojení je realizace modernizace železničního uzlu Brno nezbytnou podmínkou. Dle připravenosti jednotlivých prověřovaných variant ŽUB lze předpokládat dokončení modernizace tohoto železničního uzlu nejdříve v roce 2025 – 2035. Termín realizace se bude odvíjet jednak od rozhodnutí o výsledné variantě, a jednak od průběhu projektové přípravy a projednávání jednotlivých projektových stupňů. Boskovická spojka

S realizací zkapacitnění ŽUB souvisí zřízení tzv. Boskovické spojky pro možnost vedení přímých vlaků Brno – Boskovice. Pro zřízení boskovické spojky byla zpracována a schválena studie proveditelnosti. V rámci řešení se předpokládá zřízení jednoduché spojky pro umožnění přímých jízd ve směru Brno – Boskovice mimo stanici Skalice nad Svitavou a elektrizace trati do Boskovic. Na I. TŽK se předpokládají pouze minimální úpravy nutné pro zaústění nové trati bez zvyšování traťových rychlostí. Realizace stavby se předpokládá v letech 2019 – 2021.

1. **Modernizace trati Brno – Zastávka u Brna – Jihlava**

S realizací zkapacitnění ŽUB souvisí zkapacitnění této trati v úseku Brno – Zastávka u Brna pro možnost posílení příměstské dopravy. Pro stavbu byla zpracována studie proveditelnosti s předpokladem elektrizace a zdvoukolejnění trati v úseku Brno – Zastávka u Brna a následujícím řešením zbývajícího úseku trati. Zahájení stavby úseku Brno – Zastávka u Brna se předpokládá nejdříve v roce 2018, realizace zbývajících částí trati není v současné době koncepčně dořešena.

1. **Elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna**

Stavba souvisí s realizací zkapacitnění ŽUB pro možnost vedení přímých vlaků v elektrické trakci pro posílení role příměstské dopravy. Dle schválené studie proveditelnosti se předpokládá elektrizace předmětné trati pro řešení příměstské dopravy a úpravy železniční stanice Šakvice pro zajištění potřebné užitečné délky kolejí pro nákladní dopravu. Realizace stavby se předpokládá v letech 2018 – 2020.

1. **Elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice**

Stavba souvisí s realizací zkapacitnění ŽUB pro možnost vedení přímých vlaků v elektrické trakci pro posílení role příměstské dopravy. Dle schválené projektové dokumentace se předpokládá elektrizace předmětné trati pro řešení příměstské dopravy a úpravy železniční stanice Šakvice pro zajištění potřebné užitečné délky kolejí pro nákladní dopravu. Realizace stavby se předpokládá v letech 2018 – 2020.

1. **Trať Veselí nad Moravou – Blažovice (-Brno)**

Pro řešení modernizace této trati byla zpracována studie proveditelnosti. V rámci řešení se předpokládá elektrizace trati v celé délce při zachování plné dvoukolejnosti. Nepředpokládá se pak zřízení Křenovické spojky s ohledem na nedosažení ekonomické efektivity tohoto záměru. Realizace staveb se očekává v letech 2021 – 2026.

1. **Modernizace trati Brno – Přerov**

Byla zpracována a schválena studie proveditelnosti pro modernizaci této trati s předpokladem jejího zdvoukolejnění v celé délce a zvýšení traťové rychlosti v celé délce na 200 km/h. Jedná se tak o modernizaci stávající tratě na vysokou rychlost a stane se provozní součástí sítě Rychlých spojení. V souvislosti s realizací se předpokládá rozsáhlá změna v řešení obsluhy větší části Moravy veřejnou dopravou spojená se zavedením expresních vlaků mezi Brnem a Ostravou a nové rychlíkové linky mezi Brnem a Zlínem s možností modifikace tohoto provozního konceptu expresních vlaků v návaznosti na budoucí podobu Rychlých spojení, viz další části dokumentu. Realizace stavby se očekává v letech 2020 – 2025.

1. **Optimalizace trati Olomouc – Nezamyslice**

Stavba navazuje na modernizaci tratě Brno – Přerov a byla pro ni zpracována studie proveditelnosti. V rámci dalšího řešení modernizace trati lze předpokládat její optimalizaci s dílčím zdvoukolejněním dle potřeb dopravní technologie a zvýšením traťové rychlosti především v současné stopě. Realizace staveb se předpokládá v letech 2020 – 2024.

1. **Elektrizace a zkapacitnění trati Olomouc – Uničov – Šumperk**

Dle schválené studie proveditelnosti se předpokládá elektrizace trati v celé délce a zvýšení traťové rychlosti v úseku Olomouc – Uničov do 160 km/h, ve zbývající části tratě pak v rámci možností současného tělesa dráhy. Realizace stavby se očekává v letech 2019 – 2022.

1. **Elektrizace tratí v oblasti Slovácka**

Probíhá zpracování studie proveditelnosti s cílem posouzení účelného rozsahu elektrizace tratí oblasti Slovácka, s předpokládanou elektrizací tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště – Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou a Újezdec u Luhačovic – Bojkovice. Realizace staveb se předpokládá po roce 2023.

1. **Elektrizace trati Kojetín – Kroměříž – Hulín**

Pro stavbu bude v návaznosti na postup projektových prací na okolních tratích zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí (přípravná dokumentace). Ve spolupráci se stavbami Modernizace trati Brno – Přerov a Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice pak tato stavba umožní zavedení přímé rychlíkové linky v trase Brno – Zlín. Realizace stavby se předpokládá v letech 2018 – 2021.

1. **Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice**

Pro stavbu byla zpracována a schválena studie proveditelnosti, která předpokládá elektrizaci tratě v celé délce a zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Zlín Střed. Dále se předpokládá změna řešení křížení pozemní komunikace s dráhou na mimoúrovňové na vybraných přejezdech. Stavba dále umožní zavedení přímé rychlíkové linky Brno – Zlín. Realizace stavby se předpokládá v letech 2019 – 2023.

1. **Rekonstrukce žst. Přerov**

Dle schválené studie proveditelnosti se předpokládá dokončení modernizace dosud nerealizovaných částí žst. Přerov v severní části stanice a v rámci Dluhonické spojky, včetně mimoúrovňového přesmyku, který umožní výrazné zefektivnění a zkapacitnění trati ve směru Olomouc. Realizace stavby se předpokládá v letech 2019 – 2022.

1. **Optimalizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč**

Byla zpracována studie proveditelnosti pro řešení optimalizace trati Hranice na Moravě – Horní Lideč. Výsledné řešení nebylo dosud potvrzeno. V rámci řešení staveb se předpokládá optimalizace trati v celé délce převážně v současné stopě s možností nového řešení vstupu železniční tratě do Hranic na Moravě s případnou novostavbou tunelu a celkovým zkrácením trati. Realizace jednotlivých staveb se předpokládá v letech 2019 – 2025 v závislosti na jejich náročnosti a projednatelnosti z hlediska ochrany přírody a územního plánu.

1. **Elektrizace tratí v podhůří Beskyd**

Formou studie proveditelnosti byla prověřována účelnost rozsahu elektrizace tratí v podhůří Beskyd s ohledem na potřeby příměstské dopravy i nákladní dopravy v průmyslových oblastech přilehlých k Ostravě. Konečné řešení není dosud uzavřeno, lze však předpokládat realizaci elektrizace ve větší části této sítě. Realizaci staveb pak lze předpokládat v letech 2020 – 2026.

1. **Železniční uzel Ostrava**

Probíhá zpracování studie proveditelnosti pro řešení modernizace železničního uzlu Ostrava s cílem odstranění úzkého hrdla v kapacitě na Baltsko-jaderském koridoru. Předpokládá se zkapacitnění úseku Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n. a dílčí zvýšení traťové rychlosti vedoucí ke zkrácení cestovních dob. Realizace staveb se předpokládá v letech 2021 – 2024. Zkapacitnění železničního uzlu dle tohoto návrhu umožňuje zaústění vysokorychlostní tratě ve směru od Přerova.