

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
I/44 Vlachov - Rájec	Nová přeložka silnice I/44 a souvisejících komunikací sníží negativní účinky z dopravy podél stávající silnice I/44, sníží se hluková zátěž, emise a sníží se dopravní zátěž. Bezpečnost dopravy se zvýší hlavně oddělením pěší, cyklistické a pomalé dopravy od dopravy na přeložce silnice I/44.	Novostavba dálnice délka: 2,889 km kategorie: D 22,5/100	04/2009	07/2014	nerelevantní	
I/11 Mokrý Lazec - hr.o. Opava, Ostrava	Předmětem stavby byla přeložka silnice I/11 v kategorii S 22,5/80 do nové trasy, která zkapacitnila řešený úsek a převedla dopravu z průjezdního úseku Hrabyní, Velkou Polomí a Josefovými.	Novostavba dálnice délka: 9,75 km kategorie: D 22,5/80	01/2009	10/2015	nerelevantní	
D6 (původní značení R6) Lubenec - Bošov	Hlavním cílem dokončené stavby je zkapacitnění a úprava původní dvoupruhové silnice I/6 v úseku západně od Lubence mezi obcemi Lubenec a Bošov. Vybudování dálnice D6 výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, ke zkrácení přepravní doby směrem k našim západním hranicím a umožní lepší spojení mezi ČR a SRN.	Novostavba dálnice délka: 4,12 km kategorie: D 25,5/100	05/2010	11/2015	nerelevantní	
D35 (původní značení R35) MÚK Opatovice (dostavba estakády)	Dostavba estakády nad prostorem mimoúrovňové křižovatky Opatovice umožní propojení navazující stavby R35 Opatovice – Časy a dalšího pokračování ve směru na Vysoké Mýto na již provozovaný úsek rychlostní silnice R35.	Novostavba dálnice délka: 1,100 km kategorie: R 24,5/120, R 25,5/120	06/2010	12/2015	nerelevantní	
I/37 Chrudim obchvat úsek Medlešice - I/17	Jedná se o odstranění závažné bodové závady na páteřní silnici I/37 v její nejvytíženější části v blízkosti krajského města Pardubice – odstranění průjezdu městem Chrudim. Realizace stavby navazuje na předchozí úseky I/37 mezi Hradcem Králové a Pardubicemi, které byly homogenizovány v rámci OPD I, resp. přímo navazuje na úsek I/37 Pardubice – Trojice, který je doporučen k realizaci z ERDF v rámci OPD II. Stavba má vybraného zhotovitele a její realizace byla zahájena v roce 2013 výstavbou dílčích stavebních objektů.	Novostavba silnice délka: 5,85 km kategorie: S 11,5/80; S11,5/100	03/2013	12/2015	nerelevantní	
D8 dostavba D805 A-F	Stavba 0805 Lovosice–Řehlovice je částí uceleného dálničního tahu dálnice D8 Praha–státní hranice Česko/Německo. Dálnice D8 je součástí IV. Evropského multimodálního dopravního koridoru Berlín–Drážďany–Praha–Bratislava–Győr–Budapešť–Arad–Craiova–Sofie–Plovdiv–Istanbul.	Novostavba dálnice délka: 16,413 km kategorie: D 27,5/120	10/2007	12/2016	nerelevantní	
I/26 Staňkov přeložka	Bodová závada na značně vytížené silnici I/26 spojující Plzeňský kraj s Německem. Realizací tohoto obchvatu bude významně zlepšena dopravní dostupnost Domažlicka směrem na Plzeň a dostupnost z Plzně do příhraničních oblastí Německa (Cham). Strategický dopravní model nevyhodnotil s ohledem na míru jeho detailu tuto bodovou závadu jako významnou. I přes tuto skutečnost je tento projekt, který samostatně vykazuje dobré výsledky ekonomického hodnocení doporučen k realizaci.	Novostavba silnice délka: 2,972 km kategorie: S 11,5/80	05/2015	11/2016	nerelevantní	
I/11 Oldřichovice - Bystřice	Stavba I/11 Oldřichovice–Bystřice navazuje na přímo související stavbu I/11 Nebory–Oldřichovice a je tedy součástí definitivního řešení propojení dálnice D48 se Slovenskou republikou po silnici I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Mosty u Jablunkova.	Novostavba silnice délka: 6,239 km kategorie: S 24,5/100	08/2014	10/2017	nerelevantní	
I/11 Nebory - Oldřichovice	Stavba I/11 Nebory–Oldřichovice navazuje na připravovanou stavbu I/68 Třanovice–Nebory a je tedy součástí definitivního řešení propojení dálnice D48 se Slovenskou republikou po silnici I/68 a I/11 v úseku Třanovice – Mosty u Jablunkova.	Novostavba silnice délka: 4,86 km kategorie: S 24,5/100	08/2014	10/2017	nerelevantní	
D11 1105/2 Osičky - Hradec Králové	Dostavbou části D11 1105-2 je dálnice kompletně dokončena od Prahy k Hradci Králové. Dálnice D11 je součástí mezinárodního dálkového evropského tahu E50.	Novostavba dálnice délka: 2,46 km kategorie: D 27,5/120	07/2014	08/2017	nerelevantní	
D3 0308 C Veselí nad Lužnicí - Bošilec	Součástí významného clusteru CS006P (Veselí nad Lužnicí – Třebonín). Řeší zkapacitnění současné silnice I/3 a přiblížení dálnice D3 od provozněného úseku k Českým Budějovicím. Zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu.	Novostavba dálnice délka: 5,125 km kategorie: D 27,5/120	04/2015	10/2017	nerelevantní	
D3 0309/III Borek - Usilné	Součástí významného clusteru CS006P (Veselí nad Lužnicí – Třebonín). Řeší zkapacitnění současné silnice I/3 a přiblížení dálnice D3 od provozněného úseku k Českým Budějovicím. Zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu.	Novostavba dálnice délka: 3,16 km kategorie: D 27,5/120	04/2015	09/2017	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
D4 (původní značení R4) Skalka - křiž. II/118	Stavba D4 Skalka–křižovatka II/118 řešila výstavbu čtyřpruhové směrově rozdělené dálnice, která nahradila stávající dvoupruhovou směrově nerozdělenou silnici I/4. Důležitým cílem stavby bylo také odklonění dopravní tepny mimo obec Dubenec	Novostavba dálnice délka: 4,788km kategorie: D 22,5/80	04/2015	10/2017	nerelevantní	
I/35 Valašské Meziříčí - Lešná 3.etapa	Předmětem stavby I/35 Valašské Meziříčí – Lešná, 3. etapa byla přeložka silnice I/35 do nové trasy. Stavba je součástí připravovaného tahu dálnice D35 v úseku mezi dálnicí D48 (MÚK Palačov) a městem Valašské Meziříčí, který je budován jako přeložka stávající silnice I/35 Hra nice na Moravě–Valašské Meziříčí.	Novostavba dálnice délka: 0,700 km kategorie: R 24,5/100	04/2015	09/2017	nerelevantní	
I/34 Božejov - Ondřejov - Pelhřimov	Realizací tohoto opatření, dojde k odstranění zásadní bodové závady (2 obce s nevhodným směrovým a šířkovým vedením současné silnici I. třídy) na významné trase mezi krajskými městy Jihlava a České Budějovice. Strategický dopravní model však nevyhodnotil s ohledem na míru jeho detailu tuto zásadní bodovou závadu jako významnou (proto absentuje i pásmo hodnocení). I přes tuto skutečnost je tento projekt, který samostatně vykazuje velmi dobré výsledky ekonomického hodnocení, doporučen k prioritní realizaci.	Novostavba silnice délka: 9,49 km kategorie: S 11,5/70	04/2015	07/2017	nerelevantní	
I/37 Pardubice - Trojice	Jedná se o velmi významně dopravně zatíženou část průtahu silnice I/37 okrajovou částí města Pardubice, kdy je třeba urgentně řešit zde denně vznikající kapacitní problémy. Realizací projektu dojde k významnému zkvalitnění úrovně dopravy v severojižním směru mezi Pardubickým a Královéhradeckým krajem. Projekt zároveň navazuje na úseky I/37 zrealizované v rámci OPD I.	Novostavba silnice délka: 0,987 km kategorie: S 24,5/70 (MS 31,0/70)	03/2015	10/2017	nerelevantní	
I/3 Mirošovice / Benešov uspořádání 2+1	Jedná se o modernizaci nejvíce vytižené části stávající silnice I/3, která do doby výstavby Středočeské části dálnice D3 bude sloužit jako tranzitní tepna do oblasti Jihočeského kraje. Zároveň se jedná o velmi významný přívaděč z Benešova do Prahy. Současné bezpečnostní parametry a kapacita komunikace již zcela neodpovídají současným přepravním proudům. Z tohoto důvodu je nutné přistoupit k řešení této situace v krátkodobém horizontu a zlepšit tak bezpečnost a úroveň kvality dopravy na této komunikaci do doby výstavby středočeské části dálnice D3. Jedná se o částečnou přestavbu, která umožní na silnici vyznačit střídavě 2+1 jízdní pruh v každém směru. I po dostavbě středočeské části dálnice D3 však silnice I/3 v tomto úseku zůstane i nadále velmi významnou silnicí s vysokými dopravními intenzitami.	Novostavba silnice délka: 14,3 km kategorie: S 11,5/80	07/2016	06/2017	nerelevantní	
I/14 Kunratice - Jablonec n.N.	Stavba řeší přeložku silnice I/14 mezi městy Liberec a Jablonec. Jedná se o poslední úsek souboru přeložek, z nichž převážná část byla již v minulosti realizována. Dostavbou tohoto úseku dojde k možnosti převedení dopravy ze současné nevyhovující komunikace vedené zastavěným údolím s množstvím negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.	Novostavba silnice délka: 2,61 km kategorie: S 11,5/70	03/2016	12/2018	nerelevantní	
I/11 Ostrava Prodloužená Rudná	Po dokončení stavba navázala na stávající čtyřpruhové úseky silnice I/11 z Ostravy na již zprovozněnou stavbu „I/11 Ostrava, Mokré Lazce - hranice okrese Opava, Ostrava“. Stavba je zařazena do souboru staveb s vazbou na D1 Lipník nad Bečvou – Ostrava.	Novostavba dálnice délka: 6,657 km kategorie: R 22,5/100, R 24,5/100	11/2012	12/2019	nerelevantní	
D1 0137 Přerov - Lipník n.B.	Projekt řeší dokončení části dálnice D1 v úseku kolem města Přerov, kde dnes veškerá doprava musí projíždět přímo středem města se všemi negativními dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Kapacita současné komunikace je zcela vyčerpána. Oblast nabídne po dokončení D1 výrazný potenciál pro další rozvoj hospodářství – urbanizovaná rozvojová osa.	Novostavba dálnice délka: 14,312 km kategorie: D 26,5/120	08/2015	12/2019	nerelevantní	
D3 0309/I Bošilec - Ševětín	Stavba je jednou ze souboru staveb dálnice D3 v Jihočeském kraji, která tvoří dálniční spojení Prahy s Jižními Čechy a dále s Rakouskem. Je zde vedena mezinárodní silnice E 55, procházející Evropou ze severu na jih.	Novostavba dálnice délka: 8,137 km kategorie: D 27,5/120	02/2016	06/2019	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
I/38 Znojmo obchvat II	Dokončení dlouhodobě rozestavěného projektu obchvatu Znojma minimálně v rozsahu těchto staveb se ukazuje jako zcela nezbytné, neboť se jedná o zásadní bodovou závalu na silnici I/38 mezi Jihlavou a státní hranicí s Rakouskem. Stavbu dlouhodobě komplikují administrativní záležitosti. Její faktický význam je však po provedení lokálního posouzení zcela nezpochybnitelný.	Novostavba silnice délka: 3,432 km kategorie: S 11,5/80	07/2016	10/2019	nerelevantní	
I/11 Opava severní obchvat východní část	Přeložka silnice I/11 do polohy severního obchvatu odkloní tranzitní dopravu a odlehčí centrální části Opavy. Vzhledem k tomu, že se jedná o obchvat města, dojde k výraznému snížení vlivů dopravy na okolí stávajících komunikací.	Novostavba silnice délka: 1,627 km kategorie: S 11,5/80; S 24,5/100	03/2017	10/2019	nerelevantní	
I/16 Slaný - Velvary	Stavba tvoří významný obchvat města Slaný ve Středočeském kraji. V rámci hodnocení však projekt nevykazuje v koexistenci se stavbami severozápadního segmentu Pražského okruhu dobré pásmo hodnocení. Je nicméně nutné vnímat skutečnost, že zde jsou velmi vysoká rizika povolovacích procesů u těchto zcela zásadních staveb Pražského okruhu (R1). Nedobrá dopravní situace v hlavním městě Praze tak vede k potřebě realizace řešení, které umožní odklonit tranzitní dopravu v relaci D8 – D1 mimo zastavěné území hlavního města Prahy (s využitím R7 a jižní části Pražského okruhu) již ve střednědobém horizontu. Při dlouhodobější absenci staveb severozápadního segmentu Pražského okruhu, jejichž realizace nebude s největší pravděpodobností moci být zahájena dříve než po roce 2020 (bez ohledu na dostupnost zdrojů) vykazují realizace tohoto úseku značnou přidanou hodnotu pro fungování dopravního systému v okolí hlavního města Prahy. Zároveň i po dostavbě uvedených segmentů Pražského okruhu bude mít realizace tohoto projektu své opodstatnění. V souvislosti s realizací tohoto opatření bude nezbytné provést úpravy na rychlostní silnici R7 resp. silnici I/7 mezi Prahou a Slaným tak, aby zde byla zajištěna bezpečnost při předpokládaném navýšení provozu.	Novostavba silnice délka: 12,88 km kategorie: S 9,5/80	12/2017	09/2019 a 09/2020	nerelevantní	
D1 Mirošovice - Kývalka	Hlavní dálniční tepna ČR – součást hlavní sítě TEN-T. Výrazná potřeba zlepšení technických parametrů zastaralé dálnice. Celkem byla provedena kompletní rekonstrukce 160 kilometrů D1 v obou směrech, a to včetně mostů (92 dálničních mostů, 35 nadjezdů), mimoúrovňový křižovatek, středního děličního pásu dálnice, kanalizace a několika odpočívek.	Modernizace dálnice délka: 10,330 km kategorie: D 28/120	05/2013	10/2021	nerelevantní	
D11 1106 Hradec Králové - Smiřice	Stavba řeší pokračování dálnice D11 od Hradce Králové severním směrem na Polsko. Spolu s navazujícím úsekem D11 1107 Smiřice – Jaroměř stavba odvede veškerou zbytnou dopravu ze stávající silnice I/33 v úseku Hradec Králové – Jaroměř, jejíž kapacita je zcela vyčerpána.	Novostavba dálnice délka: 15,2 km kategorie: D 27,5/120	10/2018	12/2021	nerelevantní	
D11 1107 Smiřice - Jaroměř	Stavba řeší pokračování dálnice D11 od Hradce Králové severním směrem na Polsko. Spolu s předcházejícím úsekem D11 1106 Hradec Králové – Smiřice stavba odvede veškerou zbytnou dopravu ze stávající silnice I/33 v úseku Hradec Králové – Jaroměř, jejíž kapacita je zcela vyčerpána.	Novostavba dálnice délka: 7,15 km kategorie: D 27,5/120	04/2018	12/2021	nerelevantní	
D55 5505 Otrokovice obchvat JV	Pokračování realizace postupné výstavby R55. Výstavbou tohoto úseku dojde ke krátkému prodloužení rychlostní silnice za město Otrokovice, kdy dnešní provizorní ukončení realizované s podporou EU v uplynulém období je zcela kapacitně nevyhovující a doprava pokračující směrem na jih po silnici I/55 musí stále projíždět městem Otrokovice, kde velmi negativně ovlivňuje veřejné zdraví obyvatel. Realizací tohoto úseku nebude předznamenáno další vedení trasy R55 přes Bzeneckou Doubravu. Stále bude možné navázat na tuto stavbu i jiným alternativním trasováním R55 v případě, že by změna tohoto trasování byla nevyhnutelná.	Novostavba dálnice délka: 3,14 km kategorie: R 25,5/120	10/2018	11/2021	1,137	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
D35 Opatovice nad Labem - Časy	Projekty jsou součástí významného clusteru CS023P (Opatovice nad Labem – Ostrov). Jedná se o jeden z nejvíce prioritních clusterů s jedním z nejlepších výsledků v rámci hodnocení potřeb. Jedná se o pokračování výstavby druhého kapacitního paralelního propojení mezi Čechy a Moravou, kdy předchází dílčí částí R35 (směrem k napojení na D11 do Prahy) byly vybudovány s podporou EU v uplynulém období, resp. se předpokládá jejich realizace ještě v rámci OPD I (R35 – MÚK Opatovice nad Labem, dostavba estakády). Realizací clusteru dojde k odlehčení krajských měst Hradec Králové a Pardubice od tranzitní dopravy. Výrazné časové úspory uživatelů, výrazné zlepšení stavu životního prostředí a veřejného zdraví v obou městech, stejně jako v obcích podél současné I/35, která je již kapacitně zcela vyčerpána. Dochází k častým kongescím. Vysoký podíl tranzitní nákladní dopravy. Předpokládaná ÚKD po dokončení = B.	Novostavba dálnice délka: 12,60 km kategorie: D 26,0/130	03/2019	12/2021	4,857	
D3 0309/II Ševětín - Borek	Součást významného clusteru CS006P (Veselí nad Lužnicí – Třebonín), která přiblíží dálnici D3 od severu k Českým Budějovicím a spolu s ostatními částmi, zrealizovanými s podporou EU přispěje ke zkompletování celistvého úseku D3 v Jihočeském kraji.	Novostavba dálnice délka: 10,68 km kategorie: D 27,5/120	10/2019	09/2021	1,735	
I/37 Chrudim obchvat úsek kříž. I/17 - Slatiňany	Kompletace obchvatu Chrudimi a odstranění průjezdu obcí Slatiňany. Dokončením tohoto úseku bude kompletně zmodernizován celý úsek I/37 od Hradce Králové až za Chrudim.	Novostavba silnice délka: 4,563 km kategorie: S 11,5/80	12/2019	12/2021	nerelevantní	
D35 Časy - Ostrov	Projekty jsou součástí významného clusteru CS023P (Opatovice nad Labem – Ostrov). Jedná se o jeden z nejvíce prioritních clusterů s jedním z nejlepších výsledků v rámci hodnocení potřeb. Jedná se o pokračování výstavby druhého kapacitního paralelního propojení mezi Čechy a Moravou, kdy předchází dílčí částí R35 (směrem k napojení na D11 do Prahy) byly vybudovány s podporou EU v uplynulém období, resp. se předpokládá jejich realizace ještě v rámci OPD I (R35 – MÚK Opatovice nad Labem, dostavba estakády). Realizací clusteru dojde k odlehčení krajských měst Hradec Králové a Pardubice od tranzitní dopravy. Výrazné časové úspory uživatelů, výrazné zlepšení stavu životního prostředí a veřejného zdraví v obou městech, stejně jako v obcích podél současné I/35, která je již kapacitně zcela vyčerpána. Dochází k častým kongescím. Vysoký podíl tranzitní nákladní dopravy. Předpokládaná ÚKD po dokončení = B.	Novostavba dálnice délka: 14,70 km kategorie: D 26,0/130	12/2018	2022	4,857	
I/68 Třanovice - Nebory	Projekt je součástí významného clusteru CS046P (Třanovice – Bystřice) s příhraničním významem, který je dle návrhu nařízení TEN-T již součástí této sítě. Předchází dva projekty tohoto clusteru budou zahájeny v rámci OPD I a jejich další fáze bude dokončena s využitím prostředků OPD II. Jedná se tak o projekt, kterým bude dokončena realizace uceleného clusteru. Současná silnice I/68 prochází silně urbanizovaným územím, její šířkové parametry jsou zcela nevyhovující dopravě, která je po této silnici realizována. Vysoký podíl těžké nákladní dopravy, negativní vlivy na obyvatelstvo, časté kongesce, vysoká nehodovost. Předpoklad ÚKD po dokončení = B.	Novostavba silnice délka: 5,40 km kategorie: D 24,5/100	10/2019	2022	2,708	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
D48 Frýdek Místek - obchvat vč. připojení na D56	Tento projekt je nejvýznamnějším chybějícím úsekem rychlostní silnice R48 v Moravsko-slezském kraji – součást globální sítě TEN-T. Realizací projektu bude dokončeno druhé kapacitní propojení ČR a Polska. Realizací projektu dojde ke zcelení tahu, jehož převážná část před městem i za městem byla vybudována v uplynulém období s využitím zdrojů EU. Projekt vytváří obchvat města Frýdek Místek (cca 60.000 obyvatel) a napojuje též významnou kapacitní komunikaci R56 mezi Frýdkem-Místkem a krajským městem Ostrava. Tranzitní doprava v současné době vede středem města a výrazně zatěžuje životní prostředí a negativně ovlivňuje veřejné zdraví, realizací projektu budou eliminovány tyto významné negativní vlivy. V rámci projektové přípravy byla přijata mnohá opatření pro snížení dopadů realizace této stavby na životní prostředí.	Novostavba dálnice délka: 10,75 km kategorie: R 25,5/120	2018/2019	2022	5,533	
D3 0310/II Hodějovice - Třebonín	Součást významného clusteru CS006P (Veselí nad Lužnicí – Třebonín), tyto projekty v rámci dálnice D3 vytvoří obchvat krajského města České Budějovice, které je významnou bodovou závadou na trase Praha – Linz a kde tranzitní doprava v současné době vedoucí přes město výrazně zatěžuje životní prostředí a negativně ovlivňuje veřejné zdraví. V rámci projekčního řešení tohoto úseku bylo přijato mnoho kompenzačních opatření, která minimalizují negativní vlivy nově budované komunikace na obyvatelstvo. Dojde k zásadnímu zkrácení jízdních dob v ose sever-jih a ke zlepšení všech sledovaných parametrů životního prostředí. Předpokládána ÚKD po zprovoznění = B. Obchvat zároveň budou sloužit i pro příměstské dopravní vztahy.	Novostavba dálnice délka: 12,536 km kategorie: D 27,5/120	03/2019	2023	7,342	
I/38 Havlíčkův Brod JV obchvat	edná se o zásadní bodovou závadu na páteřní silnici I. třídy. Zároveň už severovýchodní část obchvatu byla v minulosti realizována a jeho dokončení se ukazuje v rámci homogenizace tahu I/38 jako žádoucí. Velmi problematické však u stavby je ekonomické hodnocení. V případě kladných výsledků je doporučeno k realizaci.	Novostavba silnice délka: 4,124 km kategorie: S 11,5/70	12/2019	2023	2,133	
D3 0310/I Úsilné - Hodějovice	Součást významného clusteru CS006P (Veselí nad Lužnicí – Třebonín), tyto projekty v rámci dálnice D3 vytvoří obchvat krajského města České Budějovice, které je významnou bodovou závadou na trase Praha – Linz a kde tranzitní doprava v současné době vedoucí přes město výrazně zatěžuje životní prostředí a negativně ovlivňuje veřejné zdraví. V rámci projekčního řešení tohoto úseku bylo přijato mnoho kompenzačních opatření, která minimalizují negativní vlivy nově budované komunikace na obyvatelstvo. Dojde k zásadnímu zkrácení jízdních dob v ose sever-jih a ke zlepšení všech sledovaných parametrů životního prostředí. Předpokládána ÚKD po zprovoznění = B. Obchvat zároveň budou sloužit i pro příměstské dopravní vztahy.	Novostavba dálnice délka: 7,197 km kategorie: D 27,5/120	04/2019	2024	7,506	
I/42 Brno VMO Žabovřeská I.	Stavba VMO Žabovřeská je součástí realizovaného a rozestavěného Velkého městského okruhu v Brně. Její realizací bylo odstraněno úzké hrdlo mezi dvěma již vybudovanými úseky	Novostavba silnice délka: 1,8 km kategorie: MS4dc-/20,25/80	12/2020	09/2024	2,983	
I/27 Šlovice - Přeštice přeložka	Součást velmi dobře hodnoceného clusteru v blízkosti krajského města Plzeň. Realizací tohoto projektu bude zkompletována předemětná část clusteru mimo území města Plzně. Návaznost na obchvat Přeštic doporučený k realizaci z ERDF. Zlepšení dostupnosti mezi Plzní a Klatovy - zlepšení dostupnosti Klatovska na síť TEN-T. V případě dostatečné absorpční kapacity ERDF možné spojení s obchvatem Přeštic bude-li možné zkoordinovat i časově.	Novostavba silnice délka: 6,095 km kategorie: S 21,5/110 a S 11,5/80	06/2020	2024	1,334	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
D49 4901 Hulín - Fryšták	První část clusteru CS029P. Jedná se o důležitou součást hlavní sítě TEN-T v ose západ (CZ) – východ (SK). Již realizace první části tohoto clusteru přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti krajského města Zlín a spolu s další navazující částí, jejíž realizace se předpokládá v horizontu po roce 2020, zcela odkloní tranzitní dopravu z dnešního průtahu městem, který významně zatěžuje životní prostředí a veřejné zdraví.	Novostavba dálnice délka: 17,30 km kategorie: R 24,5/120	09/2008; 12/2021	2024	8,366	
D4 Háje - Mirovice	Výstavbou dálnice z Prahy minimálně do křižovatky se silnicí I/20 Nová Hospoda bude zajištěno kvalitní dopravní spojení mezi Prahou a významnými jihočeskými městy (Strakonice, po I/20 Písek a České Budějovice). Umožní se tím také oddělení dálkové a místní obslužné dopravy.	Novostavba dálnice délka: 31,9 km kategorie: D 25,5/120	6/2021	12/2024	PPP	Pilotní projekt PPP
I/57 Semetín - Bystřička, 2.stavba	Stavba výrazně zkvalitní dopravní napojení Valašska (Vsetínska) na síť TEN-T (s využitím Palačovské spojky doporučené k realizaci v rámci ERDF). Stavba je doporučena k realizaci po provedení kapacitní redukce oproti dosud sledovanému návrhu. Nutné samostatné prověření ekonomické efektivity a úpravy technického řešení. Poslední zásadní bodovou závadou v dopravním napojení Valašska (Vsetínska) tak zůstane samotné Valašské Meziříčí, jehož obchvat je nutné intenzivně připravovat k realizaci v následujícím období.	Novostavba silnice délka: 4,4 km kategorie: S 22,5/90	2022	2023	2,457	
Dálnice D6 - Nové Strašecí - Řevničov a Řevničov, obchvat			2018	2020		Opatření zařazeno pro zvýšení absorpční kapacity
Dálnice D6 Lubenec, obchvat			2018	2021		Opatření zařazeno pro zvýšení absorpční kapacity

Projekty realizované nad rámec jmenovitě sledovaných záměrů v DSS2 pro období 2014 - 2020(2023)

D7 Louny, zkapacitnění obchvat			08/2020	2023		
D55 5507 Babice - Staré Město						
D55 5508 Staré Město - Moravské Písky						
I/3 Olbramovice						
I/9; I/16 Mělník, obchvat, 2. stavba						
I/11 Dodleby nad Orlicí - obchvat						
I/11 Opava severní obchvat - západní část						
I/19 Chýnov						
I/27 Klatovy přeložka, 1. stavba						
I/34 Stráž nad Nežárkou - Lásenice						
I/38 Církvice, obchvat						
I/42 Brno, VMO - Rokytova						
I/42 Brno VMO Tomkovo náměstí						
I/44 Bludov - obchvat						
I/54, I/55 Veselí nad Moravou, křižovatka						
I/55 Kunovice, průtah, 1. etapa						
I/67 Karviná - obchvat						
- Dálnice D7 Panenský Týnec, obchvat			2019	2022		
Dálnice D10 - zkapacitnění u Mladé Boleslavi			2019	2026		
D48 Rybí - Rychaltice						

**Stavby nerealizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice**

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
I/9 Dubice - Dolní Libchava obchvat	Návaznost na I/9 MÚK Sosnová, realizované v rámci OPD. Odklon značné části dopravy z města Česká Lípa.	Novostavba silnice délka: 1,5 km kategorie: S 11,5/80	2022	2023	1,14	Stavba byla zařazena do balíků obchvatů. Z důvodu stanoviska EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. bylo nutné získat nové závazné stanovisko EIA
I/33 Jaroměř - obchvat	Obchvat města Jaroměř přímo navazuje na dálnici D11, jejíž realizace je předpokládána s využitím prostředků fondu CEF (kohezní část). Výstavba tohoto obchvatu je podmínkou pro spuštění provozu na dálnici D11, neboť do doby dostavby navazujících částí příhraničního úseku R11 na hranice s Polskem umožní svést dopravu z nově dokončené D11 na současnou silnici I. třídy směrem na Náchod. Po dokončení výstavby R11 bude mít tato komunikace i nadále svůj význam pro obsluhu Náchodska a osobní dopravu do příhraničních oblastí Polska	Novostavba silnice délka: 6,55 km kategorie: S 11,5/80	4/2022	2024	0,954	U stavby došlo k prodloužení termínu realizace z důvodu dlouho řešeného odvolání proti vydanému územního rozhodnutí, které bylo původně nepravomocně vydáno v roce 2011 a znovu pravomocně vydáno v roce 2017.
I/36 Časy - Holice	Realizací tohoto projektu dojde ke kapacitnímu napojení rychlostní silnice R35 (realizace z prostředků Fondu soudržnosti) na jihovýchodní část Královéhradeckého kraje.	Novostavba silnice délka: 3,44 km kategorie: S 9,5/70	5/2022	2024	0,261	U stavby došlo k prodloužení termínu realizace z důvodu nutnosti změny územních plánů Holic a Horní Ředice
I/43 Hradec nad Svitavou - Lačnov	S ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město. Dopravní situace na současné I/43 však není vyhovující již v současné době. Kritickým místem je především vedení dopravy přes centrum města Svitavy. Proto je vhodné již v krátkodobém horizontu realizovat tento projekt a zlepšit tak uvedenou situaci. Zároveň je žádoucí připravovat a realizovat i jednotlivá dílčí opatření pro zlepšení bezpečnosti provozu na zbylých částech silnice I/43 z příslušných balíčků určených na tento druh opatření.	Novostavba silnice délka: 9,49 km kategorie: S 11,5/70	2/2022	2024	1,01	Z důvodů změn vyplývajících z projektové přípravy D35, která má být po zrealizování napojen MÚK s I/43 byla nutná změna územního rozhodnutí a s tím spojené nové posouzení na životní prostředí, které skončilo se závěrem ve zjišťovacím řízení že není nutné stavbu dále posuzovat.
D1 0136 Říkovice-Přerov	Projekt je součástí hodnoceného clusteru CS004P (Říkovice – Přerov). Jedná se o spolu s úsekem Přerov – Lipník nad Bečvou o poslední úsek dálnice D1, kterým bude dokončena významná část hlavní sítě TEN-T v ose Vídeň – Katowice. Projekt řeší dokončení dálnice D1 v úseku kolem města Přerov, kde dnes veškerá doprava musí projíždět přímo středem města se všemi negativními dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Kapacita současné komunikace zcela vyčerpána. Předpoklad ÚKD po dokončení = C. Oblast nabídne po dokončení D1 výrazný potenciál pro další rozvoj hospodářství – urbanizovaná rozvojová osa. Stav přípravy prosinec 2021: probíhá aktualizace DSP, výkupy pozemků a inženýrská činnost pro SP.	Novostavba dálnice délka: 10,10 km kategorie: D 26,5/120	2022	2025	9,028	Důvodem tdržení realizace stavby jsou odvolání a žaloby ekologických organizací

**Stavby nerealizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice**

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
I/35 Lešná - Palačov	Stavba získala uvedené pásmo hodnocení v redukované podobě oproti dlouhodobě sledovanému řešení (provedení kapacitní redukce v místě křížení s rychlostní silnicí R48). Realizací této přeložky silnice I/35 se velmi významně zlepší dopravní dostupnost celého Valašska, neboť její realizací převezme dopravní zátěž ze dvou současných silnic I. třídy (I/35 Hranice – Valašské Meziříčí a I/57 Nový Jičín – Valašské Meziříčí). Zároveň projekt přímo navazuje na dvě stavby realizované v rámci OPD I a zajišťuje tak jejich plnohodnotné využití. Realizací projektu je zároveň zlepšena dopravní dostupnost významného města Vsetín na síť TEN-T	Novostavba silnice délka: 8,9 km kategorie: S 24,5/100; S25,5/100	8/2022	2025	4,202	Oproti původnímu předpokladu došlo ke zdržení z důvodu nutnosti změny územního rozhodnutí. Z důvodu stanoviska EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. bylo nutné získat nové závazné stanovisko EIA (původní vydáno 2001)
D3 0312/II (část clusteru Třebonín - st. hranice AUS)	Výsledky hodnocení clusteru Třebonín – státní hranice neumožňují realizovat celý tento úsek přednostně v dosud sledovaném technickém řešení. Je nicméně nezbytné zajistit funkční přeshraniční napojení na rakouskou nadřazenou silniční síť (S10) a výstavbu těchto úseků časově zkoordinovat. Proto byl přeshraniční úsek 0312/II navržen do harmonogramu realizace. Technické řešení úseku 0312/II se přizpůsobí vzájemné mezinárodní dohodě s Rakouskem a technickému řešení úseků 0312/I a 0311, které musí být připraveno a následně realizováno v technicko-ekonomicky adekvátních parametrech.	Novostavba dálnice délka: 3,543 km kategorie: R 25,5/130	2023	2025	2,113	Soudně napedeno vydané pravomocné územní rozhodnutí vydané v roce 2016. Nutnost vyřešení dočasného napojení na rakouskou stranu. V roce 2020 bylo vydané souhlasné stanovisko EIA které řeší mnoho podmínek pro všechny fáze projektu.
I/27 Přeštice, obchvat	Součást velmi dobře hodnoceného clusteru v blízkosti krajského města Plzeň. Realizací tohoto projektu, který představuje nejdůležitější část tohoto clusteru mimo území města Plzně, bude odstraněna zásadní bodová závada na trase mezi Plzní a Klatovy a výrazně tak bude zlepšena dostupnost Klatovska na síť TEN-T.	Novostavba silnice délka: 5,25 km kategorie: S 11,5/80	2023	2025	0,771	Z důvodu stanoviska EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. bylo zpracovat nové oznámení EIA (původní stanovisko EIA vydáno 2006). V roce 2017 bylo vydá závěr zjišťovacího řízení, že stavba nepodléhá dalšímu posouzení.
I/36 Sezemice obchvat	Realizací tohoto projektu dojde ke kapacitnímu napojení krajského města Pardubice na východní část R35 směrem na Moravu (realizace z prostředků Fondu soudržnosti).	Novostavba silnice délka: 6,86 km kategorie: S 11,5/80	04/2023	2025	1,143	Z důvodu stanoviska EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. bylo zpracovat nové oznámení EIA (původní stanovisko EIA vydáno 2000). V roce 2019 bylo vydá závěr zjišťovacího řízení, že stavba nepodléhá dalšímu posouzení.
I/20 Pištín - České Vrbné	Předběžně doporučeno k realizaci po provedení kapacitní optimalizace. Nutné podrobné zpracování hodnocení ekonomické efektivity a optimalizace řešení. Komunikace zajistí důležité napojení západní části Jihočeského kraje na dálnici D3 (spolu s realizací Severní spojky).	Novostavba silnice délka: 8,531 km kategorie: S 13,5/90; S 21,5/110; S 20,75/90	2023	2026	2,678	Stavba byla zařazena do balíků obchvatů. Z důvodu stanoviska EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. bylo nutné získat nové závazné stanovisko EIA. Proběhla nutná aktualizace dokumentace pro územní rozhodnutí. V 4/2019 bylo vydáno nepravomocné územní rozhodnutí proti kterému bylo podáno šest námitek. krajský úřad JČK zamítl námítky 7/2020 a tím potvrdil platnost územního rozhodnutí (po 15 měsících).



**Stavby nerealizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice**

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
D35 Ostrov - Vysoké Mýto	Stavba D35 Ostrov – Vysoké Mýto je součástí úseku budoucí dálnice D35 mezi MÚK Opatovice a MÚK Staré Město. Po dokončení by se měla dálnice D35 spolu s dálnicí D11 stát alternativní trasou k přetížené dálnici D1, čímž bude možné rozdělit dopravní zátěž z dálnice D1 mezi dvě komunikace stejného dopravního významu.	Novostavba dálnice délka: 7,0 km kategorie: D 26,0/130	2023	2026	4,552	Mírné zdržení z důvodu nutné změny technického řešení tunelu Homole. 7/2018 zahájení územního řízení, nutno doplnění podkladů. Nařízeno opětovné veřejné projednání. Vydání územního rozhodnutí 4/2020 podána odvolání. K zamítnutí odvolání došlo 10/2020 a tím se potvrdilo vydané územní řízení které nabylo právní moci.
D35 Janov - Opatovec	Stavba D35 Janov–Opatovec je součástí úseku budoucí dálnice D35 mezi MÚK Opatovice a MÚK Staré Město. Po dokončení by se měla dálnice D35 spolu s dálnicí D11 stát alternativní trasou k přetížené dálnici D1, čímž bude možné rozdělit dopravní zátěž z dálnice D1 mezi dvě komunikace stejného dopravního významu.	Novostavba dálnice délka: 11,713km kategorie: D 26,0/130	2023	2026	5,562	Běžná zdržení s ohledem na složitost stavby. Odvolání proti vydanému územnímu řízení bylo zamítnuto
D35 Vysoké Mýto - Džbánov - Litomyšl	Jedná se o dvě samostatné stavby, které jsou součástí úseku budoucí dálnice D35 mezi MÚK Opatovice a MÚK Staré Město. Po dokončení by se měla dálnice D35 spolu s dálnicí D11 stát alternativní trasou k přetížené dálnici D1, čímž bude možné rozdělit dopravní zátěž z dálnice D1 mezi dvě komunikace stejného dopravního významu.	Novostavba dálnice délka: 13,539 km kategorie: D 26,0/130	2023	2027	9,757	Změna dokumentace pro územní řízení.Odvolávání proti územním rozhodnutím.
I/55 Břeclav, obchvat	Vybudováním silničního obchvatu na silnici I/55 kolem Břeclavi dojde především k odvedení tranzitní dopravy z centra města. Zároveň bude vymístěna doprava ve směru na Lanžhot a Valtice z centra na novou přeložku. Obchvat také umožní přímou obsluhu jihovýchodní průmyslové části Břeclavi.	Novostavba silnice délka: 8,821 km kategorie: S 9,5/80 a S 11,5/80	2023	2027	1,452	Žaloby a kasační stížnost dětí ekologických sdružení. Realizují se kompenzační opatření.
I/38 Znojmo obchvat I	Dokončení dlouhodobě rozestavěného projektu obchvatu Znojma minimálně v rozsahu těchto staveb se ukazuje jako zcela nezbytné, neboť se jedná o zásadní bodovou závalu na silnici I/38 mezi Jihlavou a státní hranicí s Rakouskem. Stavbu dlouhodobě komplikují administrativní záležitosti. Její faktický význam je však po provedení lokálního posouzení zcela nezpochybnitelný.	Novostavba silnice délka: 3,037 km kategorie: S 11,5/80	2024	2026	0,337	V roce 2017 bylo odvolacím orgánem zrušeno územní rozhodnutí. Musela být zpracována aktualizace dokumentace pro územní rozhodnutí. V 6/2020 bylo vydáno nové územní rozhodnutí proti kterému byla podána odvolání o kterých se k 1/2022 stále nerozhodlo.
D0 510 Satalice - Běchovice, zkapacitnění	Stavba „D0 510 Satalice – Běchovice, zkapacitnění“ řeší rozšíření současného již provozované části Silničního okruhu kolem Prahy mezi předemnými městskými částmi. Cílem je navýšení kapacity stávajícího úseku D0.	Novostavba dálnice délka: 2,766 km kategorie: D 34,5/100	2024	2026	1,157	Běžná zdržení s ohledem na složitost stavby.
I/9 Nový Bor - Dolní Libchava	Návaznost na předchozí úsek. Realizací by byl dokončen ucelený dobře hodnocený cluster tvořící obchvat města Česká Lípa. Rozhodnutí o realizaci však bude možné až po podrobnějším prověření ekonomické efektivity.	Novostavba silnice délka: 10,3 km kategorie: S 13,5/80 (2+1)	2024	2027	3,67	
I/20 České Budějovice, severní spojka	Důležité propojení dálnice D3 do západní části Jihočeského kraje mimo hustě zastavěné území města České Budějovice, kudy prochází současná silnice I/20.	Novostavba silnice délka: 2,52 km kategorie: MS	2024	2027	2,025	

**Stavby nerealizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - silnice**

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	uvedení doprovozu	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
D0 511 Běchovice - D1	Úsek 511 Běchovice–D1 je součástí postupně realizovaného Pražského okruhu, který patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí jak tranzitní tak příměstskou dopravu po okraji města.	Novostavba dálnice délka: 12,637 km kategorie: D 34,5/100	2024	2027	15,186	
D35 Litomyšl - Janov		Novostavba dálnice délka: 10,35 km kategorie: D 26,0/130	2024	2027	4,818	
D48 MÚK Nošovice	Předmětem záměru je mimoúrovňová křižovatka, která bude umístěna na stavbě dálnice D48 v úseku "Dobrá – Tošanovice" v pracovním staničení v km 7,960 – km 9,090. Na mimoúrovňové křižovatce budou navrženy odbočovací a připojovací pruhy dle ČSN. V prostoru křížení trati ČD, rychlostní silnice D 48 a přivaděče Morávka – Žermanice jsou navrženy čtyři mostní	Předmětem záměru je mimoúrovňová křižovatka, která bude umístěna na stavbě dálnice D48 v úseku "Dobrá – Tošanovice"	2026	2027	–	
I/14 Nové Město nad Metují - přeložka		Novostavba silnice délka: 6,278 km kategorie: S 9,5/80	2028	2029	–	V 10/2018 se společně s komunálními volbami konalo místní referendum, kde obyvatelé odmítli stavbu obchvatu v trase dlouhodobě připravované ŘSD. Výsledek referenda je závazný. V roce 2020 byla zpracována studie přednádražního prostoru vč. technicko-ekonomického posouzení. Další postup v přípravě stavby bude určen po projednání ze zástupci Ministerstva dopravy. Studie prověřila i možnost zakrytí navržené trasy v prostoru před nádražím (tunel, příp. jiné alternativní řešení) včetně vyhodnocení celé trasy dle DÚR

**Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - voda**

<b>Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)</b>	<b>Popis projektu</b>	<b>Parametry projektu</b>	<b>Uvedení doprovozu</b>	<b>Investiční náklady</b>
<b>VD Velký Osek, modernizace plavební komory</b>	Zajištění splavnosti Dolní Vltavy od Mělníka za Prahu	zabezpečení splavnosti Labe mezi Mělníkem a Pardubicemi pro plavidla odpovídající klasifikační třídě IV	2015	106 mil. Kč
<b>Modernizace plavební komory Brandýs nad Labem</b>	Zajištění splavnosti Dolní Vltavy od Mělníka za Prahu	zabezpečení splavnosti Labe mezi Mělníkem a Pardubicemi pro plavidla odpovídající klasifikační třídě IV	2016	91 mil. Kč
<b>Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi</b>	Splavnění Labe do Pardubic	zabezpečení dostatečných podjezdových výšek mezi Mělníkem a Prahou, kapacita vodní cesty v Praze	2020	314 mil. Kč
<b>Úprava ohlaví PK Hořín</b>	Zajištění splavnosti Dolní Vltavy od Mělníka za Prahu	zabezpečení dostatečných podjezdových výšek mezi Mělníkem a Prahou, kapacita vodní cesty v Praze	2021	563 mil. Kč
<b>Modernizace rejd PK Štvanice</b>	Zajištění splavnosti Dolní Vltavy od Mělníka za Prahu	zabezpečení splavnosti Labe mezi Mělníkem a Pardubicemi pro plavidla odpovídající klasifikační třídě IV	2020	162 mil. Kč
<b>Dokončení VVC v úseku VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou</b>			2017	479 mil. Kč
<b>Přístav Hluboká n.V.</b>			2014	224 mil. Kč
<b>Rekreační přístav Petrov</b>			2015	39,3 mil. Kč

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba	Cílem stavby bylo uvést žst. Přerov a přiléhající traťové úseky navazující na již modernizované traťové úseky (Otrokovice – Přerov, Přerov – Hranice na Moravě, Přerov – Olomouc) do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrů stanoveným v Dohodě o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy AGC (Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích) a AGTC (Evropská dohoda o mezinárodních tratích kombinované dopravy), v plánech rozvoje železničních sítí vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC). Rekonstrukce hlavních kolejí a výhybek v hlavních kolejích v Přerově přednádraží, Rekonstrukce traťového úseku Přerov – Prosenice od km 184,240 do km 187,640, Rekonstrukce traťového úseku Přerov – Dluhonice od km 184,230 do km 188,050 včetně rekonstrukce výhybny Dluhonice, Rekonstrukce osobního nádraží v žst. Přerov včetně výstavby nového jižního podchodu.	Modernizace hlavní TEN – T trasy - II.TŽK	9/2009	1/2015	nerelevantní	
Modernizace trati České Budějovice - Nemanice I	Projekt byl součástí IV. železničního tranzitního koridoru, který zahrnoval úsek tratí z Děčína st. hranice přes Prahu a České Budějovice do Horního Dvořiště st. hranice. Stavba zahrnovala řešení osobního nádraží žst. České Budějovice (mimo jižního zhlaví) a řešení traťového úseku České Budějovice - Nemanice (mimo), zejména zdvoukolejnění úseku trati přes nadjezdy ulic Skuherského a Pekárenská a rekonstrukci zast. České Budějovice severní zastávka.	Modernizace železniční sítě TEN-T	04/2010	1/2014	nerelevantní	
Plzeň průjezd uzlem ve směru III. TŽK	Realizací stavby došlo k propojení železniční stanice Plzeň hlavní nádraží se začátkem již dokončené stavby Plzeň – Stříbro včetně modernizace železniční stanice Plzeň Jižní předměstí. Hlavními stavebními objekty byly výstavba podchodu spojujícího hl. nádraží s ulicemi Šumavská a Železniční, spolu s rekonstrukcí železničních mostů přes řeku Radbuza, Vejprnický potok a přes ulice Prokopova a Vejprnická.	Modernizace III. TŽK	2011	2014	nerelevantní	
Optimalizace tratě Praha Bubeneč - Praha Holešovice	Modernizace úseku trati v délce 4,465 km. Cíle, optimalizace bylo vyhovět současným technickým požadavkům na železniční tratě a zajistit cestujícím pohodlnější a rychlejší přepravu. Stavebně se jednalo se zejména o úpravu zemního tělesa železničního spodku v souvislosti se změnou směrového a sklonového uspořádání trati, modernizace železničního svršku a zlepšení geometrických parametrů koleje, rekonstrukce ŽST Praha Holešovice včetně výpravní budovy, nástupiště a jejich zastřešení, podchodu, zavazadlového tunelu a výtahů, vybudování nové zastávky Praha Podbaba s lepší návazností na spoje Pražské integrované dopravy než v současné době nabízí ŽST Praha Bubeneč, oprava mostů a propustků, sanace opěrných a zárubních zdí, výstavba nových protihlukových stěn.	Modernizace železniční sítě TEN-T	11/2012	01/2016	nerelevantní	
ETCS - I. koridor úsek Kolín - Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko	Projekt řešil úpravy a instalace nové infrastruktury, předmětem dodávky byly úpravy stávajících SZZ a TZZ, vývoj a dodávka osmi RBC, dodávka a montáž balíků. Radiový systém GSM-R byl vytvořen v samostatné stavbě, která předcházela „Pilotnímu projektu ETCS“, v rámci kterého byly ověřeny požadavky a způsoby implementace systému ETCS do českého národního prostředí. Mobilní část ETCS na vozidlech nebyla předmětem této stavby a bude řešena samostatně jednotlivými dopravci.	Zavádění ERTMS		2018	nerelevantní	
Rekonstrukce žel. uzlu Břeclav 2. stavba	Projekt stavby navazoval na již zrealizovanou stavbu Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba. Technickou náplň stavby představovala kompletní rekonstrukce nevyhovujícího středního zhlaví stanice a navazujících profesí. Místo stavby byla trať st.hr. Rakousko - Břeclav - Přerov v km 82,149-85,600, přičemž hlavní stavební práce probíhaly v úseku km 83,505-84,635. V průběhu stavby bylo zrekonstruováno 6 360 metrů železničního svršku, 67 výhybek s elektrickým ohřevem výměn a 22 kilometrů trakčního vedení. Dále byla provedena rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, silnoproudých rozvodů a technologie, mostních a pozemních objektů. Především rekonstrukce technologie zabezpečovacího zařízení byla velmi komplikovaná a časově náročná, protože bylo třeba přezkoušet všech 3 353 možných vlakových a 1 700 posunových cest. Stávající objekty, rozvody a zařízení byly z hlediska svého stavu již výrazně za hranicí své životnosti a tomuto stavu také odpovídaly.	Modernizace železniční sítě TEN-T	12/2012	06/2015	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí	Realizací projektu došlo k odstranění propadu rychlosti na trati, odstranění dvou nebezpečných úrovnových železničních přejezdů a dosažení třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti trati pro ložnou míru UIC GC. Železniční uzel byl vybaven novým moderním elektronickým zabezpečovacím zařízením. Byly odstraněny dosluhující stavební objekty a technologické soubory. Zvýšila se bezpečnost dopravy, snížilo se významně riziko nehod a došlo k úspoře provozních nákladů a nákladů na údržbu infrastruktury.	Modernizace železniční sítě TEN-T	12/2012	07/2015	nerelevantní	
Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 1.část, Ševětín - Horusice	Stavba "Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín - Horusice" je jednou ze souboru staveb IV. tranzitního železničního koridoru. Řešený úsek byl součástí stávající jednokolejné trati elektrizované střídavou trakční soustavou 25kV 50Hz. Traťová rychlost v úseku byla 100 km/h. V žst. Dynín bylo modernizováno veselské zhlaví a provedeny úpravy stávajícího kolejiště. Byl vybudován nový provozní objekt pro dopravní kancelář a technologická zařízení v blízkosti dnešní výpravní budovy. Úrovnový přechod za Dynínem byl zrušen, traťový úsek zdvoukolejněn, oblouk u Horusických blat přeložen a na přeložce vybudován velký mostní objekt pro křížení biokoridoru. Úrovnový přejezd v Horusících byl zdvoukolejněn a vybaven novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami. Žst. Horusice byla přestavěna na zastávku s vnějšími nástupišti s přístřešky pro cestující.	Modernizace železniční sítě TEN-T	4/2014	12/2015	nerelevantní	
Rekonstrukce trati Liberec - Tanvald	Rekonstrukcí trati Liberec – Tanvald byla zvýšena bezpečnost na železničních zastávkách a stanicích při nástupu a výstupu cestujících a také na železničních přechodech a přejezdech. Nová nástupiště na zastávkách a ve stanicích zkrátila dobu nástupu a výstupu cestujících, rovněž tak zvýšila bezpečnost a plynulost provozu při zastavení vlaku. Nové traťové zabezpečovací zařízení v kombinaci s novými přejezdovými zařízeními odstranily lokální omezení traťové rychlosti a zvýšily jak bezpečnost železničního provozu v traťových úsecích, tak i bezpečnost silničního provozu na železničních přejezdech. Informační systémy, které byly vybudovány v železničních stanicích, zvýšily informovanost a tím i atraktivitu železniční dopravy v tomto regionu. Realizací projektu bylo umožněno zkrácení jízdních dob v traťovém úseku Jablonec nad Nisou – Smržovka a zavedení 30minutového intervalu ve špičce. Celkově tak došlo ke zvýšení komfortu cestujících a k zatraktivnění železniční dopravy v tomto hustě obydlené.				nerelevantní	
Rekonstrukce a zkapacitnění tratě Studénka-Mošnov	Předmětem stavby byla rekonstrukce, zkapacitnění a elektrizace jednokolejné trati Studénka - Veřovice v úseku žst. Studénka až žst. Sedlnice (mimo), jakož i nezbytné úpravy ostatní drážní infrastruktury. Rekonstrukcí původní tratě došlo ke zvýšení traťové rychlosti, zvýšení únosnosti pražcového podloží tratě a umělých staveb, ke zlepšení prostorové průchodnosti. Rekonstrukce byla provedena s cílem zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h s lokálním omezením ve dvou obloucích (60 km/hod a 90 km/h), dosažení přechodnosti železničních vozidel traťové třídy D4 a prostorové průchodnosti UIC GC. Zvýšení propustnosti rekonstruovaného úseku trati bylo dosaženo vybudováním nové výhybny. Vybudováno bylo nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé zařízení umožňující dálkové ovládání. Došlo k vymístění zastavování vlaků osobní dopravy z železniční stanice Sedlnice do nové železniční zastávky situované v rekonstruovaném úseku tratě, čímž se zkrátila přístupová vzdálenost z obce Sedlnice k místu zastavení vlaku o cca 1 km. Elektrizace úseku trati stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV byla provedena z žst. Studénka do cca km 6,530. Hlavním cílem tohoto projektu bylo uvedení rekonstruované tratě do takového stavu, aby společně se stavbou "Letiště Leoše Janáčka Ostrava, kolejové napojení" (jejímž investorem byl Moravskoslezský kraj) bylo vytvořeno železniční propojení Ostravy a letiště přímými vlaky v elektrické trakci. Rekonstrukce a zkapacitnění trati v úseku Studénka - Sedlnice tak vytvořila podmínky pro realizaci této stavby, která zahrnovala vybudování nové jednokolejné elektrizované železniční dráhy na Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Slouží nejen osobní dopravě na letiště, ale také nákladní dopravě do rozvíjející se průmyslové zóny Mošnov – do nového kontejnerového překladiště a veřejného logistického centra.	Modernizace železniční sítě mimo TEN-T	10/2012	10/2013	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
<p><b>Revitalizace trati České Budějovice - Volary</b></p>	<p>Stavba probíhala na jednokolejné trati Volary - České Budějovice. Na trati je 14 železničních stanic a dopraven. Traťová rychlost byla 50 - 70 km/h s lokálními omezeními až na 20 km/h, zábrzdňá vzdálenost je 400 a 700 m. Trať v úseku Volary - Černý Kříž - Kájov byla provozována podle předpisu SŽDC (ČD) D3 s dirigujícím dispečerem ve Volarech, v úseku Kájov - České Budějovice podle předpisu SŽDC (ČD) D2. Předmětem stavby bylo zvýšení cestovní rychlosti a kultury cestování, zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a racionalizace řízení provozu. V celém úseku stavby je provoz podle předpisu SŽDC (ČD) D2. Provoz na trati zůstal v nezávislé trakci. V úseku Volary (mimo) - Boršov nad Vltavou je nové zabezpečovací a sdělovací zařízení stanic a dopraven pro novou konfiguraci kolejí a pro dálkové řízení z Kájova s výhledem přemístěním dispečerského centra do Českých Budějovic. Vybrané výhybky byly vybaveny elektrickým ohřevem výměn, rekonstruováno nebo nově vybudováno bylo venkovní osvětlení dopraven a zastávek.</p>	<p>Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T</p>	<p>3/2014</p>	<p>12/2015</p>	<p>nerelevantní</p>	
<p><b>GSM-R Kolín - Havlíčkův Brod - Křižanov - Brno</b></p>	<p>Projekt řešil výstavbu digitálního radiového systému GSM-R na objízdě trase 1. tranzitního železničního koridoru v traťovém úseku Kolín - Havlíčkův Brod - Křižanov - Brno. Součástí projektu bylo i vypracování projektového řešení stavby. Pokrytí území signálem GSM-R má liniovou strukturu, která je obecně směřována podél železničních tratí. Šíření signálu GSM-R je zajištěno základnovou stanicí označovanou jako BTS (Base Transceiver Station). Základnová stanice se skládá z anténního stožáru, umístěného volně v terénu na základové patce, anténního systému, umístěného na stožáru a z technologického elektronického zařízení, které je alternativně umístěno v samostatném technologickém objektu, v samostatné technologické budově, ve venkovní přístrojové skříni nebo v nově adaptovaných místnostech ve stávajících budovách. V rámci stavby byly pro umístění antén vybudovány betonové stožáry kruhového průřezu výšky, 25, 30 a 35m. V dalších čtyřech mezistaničních špatně přístupných místech pro stavební techniku jsou lehké montované příhradové stožáry do 15m. Součástí základnových stanic BTS je dále připojení na stávající železniční sdělovací kabelovou a přenosovou síť a připojení na zdroj elektrické energie.</p>	<p>Modernizace železniční sítě TEN-T - Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů</p>			<p>nerelevantní</p>	
<p><b>Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek žst. Strakonice</b></p>	<p>Jedním z největších přínosů realizace projektu je zvýšení propustnosti stanice a bezpečnosti cestujících, kteří díky nově vybudovanému podchodu a modernizovaným nástupištím získali snadnější a pohodlnější přístup k vlakům. Podchod pod kolejí umožňuje bezbariérový přístup na dvě částečně zastřešená ostrovní nástupiště. Ten zajišťuje plynulý přístup k vlakům jak ze směru od autobusového nádraží, tak i obyvatelům žijícím v lokalitách Podsrpenská a Přední Ptákovice. Nový informační systém pomáhá cestujícím rychle se zorientovat v tomto frekventovaném dopravním uzlu, bezpečnost v prostorách stanice monitoruje kamerový systém. Projekt významně zkvalitnil také provozní parametry stanice Strakonice. Došlo ke kompletní rekonstrukci železničního svršku i spodku, komunikací a zpevněných ploch, mostů a propustků, trakčního vedení a osvětlení železniční stanice.</p>	<p>Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T</p>	<p>4/2014</p>	<p>8/2015</p>	<p>nerelevantní</p>	
<p><b>Modernizace tratě Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 1. stavba zdvoukolejnění úseku Stěblová - Opatovice nad Labem</b></p>	<p>Stavba zahrnovala novostavbu druhé traťové koleje v úseku Stěblová – Opatovice nad Labem a kompletní rekonstrukci koleje stávající. Součástí téměř 8 km dlouhého modernizovaného úseku byly železniční stanice Stěblová, zastávka Čeperka a zcela nová zastávka Opatovice nad Labem. V celém úseku byla provedena výměna kolejového roštu za tvar UIC 60 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Dále stavba zahrnovala zvýšení rychlosti až do 160 km/hod včetně krajní stanice Stěblová, vybudování bezbariérových nástupišť, vybudování protihlukových stěn, instalaci nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, instalaci nového</p>	<p>Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T</p>	<p>2014</p>	<p>2016</p>	<p>nerelevantní</p>	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. - Častolovice - Solnice, 1.část, rekonstrukce nástupišť žst. Týniště n.O.	Tento projekt byl součástí celkové rekonstrukce trati Solnice - Častolovice - Týniště nad Orlicí. V rámci tohoto projektu byla řešena etapa rekonstrukce žst. Týniště nad Orlicí. Konkrétním obsahem akce bylo: vybudování dvou ostrovních a jednoho jednostranného nástupiště, vybudování podchodu pro cestující včetně výtahů pro imobilní, zastřešení části nových nástupišť a provizorní úpravy výpravní budovy, související rekonstrukce železničního spodku a svršku, rekonstrukce sdělovacího zařízení a vytvoření nového infosystému pro cestující, vyvolaná rekonstrukce trakčního vedení, vyvolaná rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení. Cílem bylo především rozšíření žst. Týniště nad Orlicí, kde zřízením vysunutých spojek byla na hradeckém zhlaví umožněna realizace záporného intervalu křižování ve směru Náchod, což umožnilo zahustit vedení vlaků v relaci Náchod - Choceň požadované objednatelem dopravy Královéhradeckého kraje. Další podstatný přínos byl v prodloužení staničních kolejí pro nákladní dopravu a možnost dopravně lepšího využití kolejíště.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	5/2014	10/2015	nerelevantní	
Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. - Častolovice - Solnice, 2.část, rekonstrukce žst. Častolovice	Stavba zahrnovala rekonstrukci železničních stanic Častolovice a Rychnov nad Kněžnou ve všech profesích. Mimo obvod těchto stanic došlo k výstavbě nových traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení a s tím související výstavbě sdělovacího zařízení a přípojek nízkého napětí. V žst. Častolovice došlo ke kolejovým úpravám v délce 1,770 km a v žst. Rychnov nad Kněžnou došlo ke kolejovým úpravám v délce 0,560 km. Byly vybudovány nové prodloužené nástupní hrany (ostrovní nástupiště) pro cestující v žst. Častolovice a Rychnov nad Kněžnou. Po celé délce stavby prošla modernizací i přejezdová zabezpečovací zařízení a byl rekonstruován jeden železniční most. Ochranu chráněných prostor v okolí dráhy před hlukem od železniční dopravy zajistila protihluková stěna. Cílem této stavby bylo zvýšení kapacity trati Týniště - Častolovice - Solnice, čehož má být dosaženo prodloužením dopravních kolejí pro nákladní vlaky v žst. Častolovice a Rychnov nad Kněžnou, umožněním jízdy nákladních vlaků od / do Rychnova nad Kněžnou na všechny staniční koleje v žst. Častolovice a zkrácením následného mezidobí v traťových úsecích zvýšením počtu prostorových oddílů.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	10/2015	12/2015	nerelevantní	
Optimalizace trati Cheb (mimo) - státní hranice SRN, 1. stavba	Trať Cheb - státní hranice SRN je jednokolejná, neelektrizovaná (částečně), zabezpečená zařízením II. kategorie. Traťová rychlost byla 90 km/h s místními omezeními. Vzhledem k dlouholeté nedostatečné údržbě byl zejména železniční spodek včetně mostních objektů ve špatném stavu. Projekt řešil optimalizaci trati od km 140,587 do km 150,540. Z technického hlediska stavba znamenala rekonstrukci železničního spodku a svršku a umělých staveb a úpravu směrových poměrů v kolejích pro rychlost 120 km/h pro klasické vlakové soupravy a 160 km/h pro soupravy s výkyvnými skříněmi, dosažení třídy zatížení D4 UIC, zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, modernizaci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, úpravu trakčních, silnoproudých, slaboproudých, přípojních a ostatních vedení. Součástí optimalizace byly rovněž nezbytné související rekonstrukce stávajících a výstavba nových inženýrských a pozemních objektů a sítí. V celém nově rekonstruovaném úseku byla zřízena bezстыková kolej na betonových bezpodkladnicových pražcích s pružným šroubovým upevněním.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T			nerelevantní	
Elektrizace Kadaň Pruněřov - Kadaň předměstí	Stavba řeší elektrizaci úseku střídavou soustavou. Projekt se připravoval podle požadavků Ústeckého kraje na zajištění přímé linky osobních vlaků v úseku Děčín – Kadaň novými elektrickými jednotkami. Jeho součástí jsou také kolejové úpravy ve stanici Kadaň, současně vznikne nová zastávka Kadaň-Bystřice. Projekt je spolufinancovaný EU v rámci Operačního programu Doprava.	Modernizace železniční sítě TEN-T/Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	12/2018		nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mln. Kč)	Poznámka
<p><b>Rekonstrukce žst. Horažďovice předměstí</b></p>	<p>Železniční stanice Horažďovice předměstí leží v km 289,610 železniční trati Plzeň - České Budějovice, jež představuje nejvýznamnější železniční trasu propojující Plzeňský a Jihočeský kraj. Vybavení stanice z hlediska pohybu a odbavení cestujících neodpovídalo standardům, technologické zařízení bylo na prahu životnosti, stanice Horažďovice předměstí bylo z důvodu směrového vedení železniční trasy místem lokálního propadu rychlosti. V žst. byla rekonstruována obě zhlaví, v sudé i v liché kolejové skupině byly nově trasovány tři dopravní koleje. V rámci projektu bylo zřízeno ostrovní nástupiště, které bylo částečně zastřešeno, včetně zastřešení výstupů z podchodu. Staniční zabezpečovací zařízení je elektronické 3. kategorie. Traťové zabezpečovací zařízení je automatické hradlo bez oddílových návěstidel, volnost je zjišťována pomocí počítači náprav a to v úsecích: Střelské Hoštice – Horažďovice předměstí, Horažďovice předměstí - Pačejov, Horažďovice předměstí - Horažďovice. Informačními tabulemi byly vybaveny nástupiště, čekárny a pokladny byly vybaveny monitory. Realizací tohoto projektu došlo ke zvýšení rychlosti, komfortu cestování (bezbariérový přístup, vybudování podchodu, nový informační a rozhlasový systém pro cestující), odstranění nevyhovujícího technického stavu stavebních objektů a provozních souborů.</p>	<p>Modernizace železniční sítě TEN-T</p>	<p>2/2015</p>	<p>12/2015</p>	<p>nerelevantní</p>	
<p><b>Rekonstrukce koleje č.2 Brno Maloměřice – Brno Královo Pole</b></p>	<p>Stavba byla umístěna na dvoukolejně celostátní trati Brno - Kutná Hora a je elektrifikována střídavou trakcí 25 kV, 50 Hz. Celá stavba se nacházela v intravilánu města Brna. Obsahem projektu byla rekonstrukce železničního spodku a svršku ve 2. traťové koleji a zvýšení rychlosti v úseku Brno-Maloměřice - Brno-Královo Pole včetně opravy mostů, propustků a tunelů v této koleji, rekonstrukce trakčního vedení a rekonstrukce traťového zabezpečovacího zařízení (jednosměrný autoblok) na obousměrný centralizovaný autoblok s kolejovými obvody s vstrojí v přilehlých stanicích. Současně se v těchto stanicích vybudovaly nové trafostanice z trakčního vedení 25 kV, 50 Hz pro napájení nového autobloku. Kolejové úpravy probíhaly v km 3,014 - km 8,313 (přesah mimo kilometrický obvod stavby byl dán technickými parametry jednotlivých objektů a nutností zajistit provázanost se sousedícími úseky trati). Součástí tohoto projektu byla i modernizace 35 ks speciálních železničních vozidel typu MUV 69.</p>	<p>Modernizace železniční sítě TEN-T</p>	<p>1/2015</p>	<p>2/2016</p>	<p>nerelevantní</p>	
<p><b>Rekonstrukce koleje č.2 Brno Královo Pole – Kuřim</b></p>	<p>Předmětem plánované investice je rekonstrukce koleje č. 2. dvoukolejně železniční trati Brno – Židenice – Havlíčkův Brod a to v traťovém úseku Brno Královo Pole – Kuřim, od km 9,283 do km 17,962. Obsahem předmětné stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku v 2. traťové koleji (v určitých úsecích i v 1. traťové koleji – zastávky Česká a Řečkovice, vybrané mostní objekty a v místech s neúnosným železničním spodkem), včetně rekonstrukce mostů a propustků v této koleji, rekonstrukce trakčního vedení a úprav stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení - obousměrného autobloku. Současně se provedou rekonstrukce sdělovacího zařízení a napájení a další drážní infrastruktury. V rámci stavby se vybudují nová nástupiště v zastávkách Řečkovice a Česká. Vzhledem ke kategorii a zařazení tratě z celoevropského hlediska ve vybrané síti TEN – T (nákladní koridor) je nezbytné splnit požadavky předpisů a směrnice EU o interoperabilitě železničního systému – splnění požadavků směrnice 2008/57/ES u stavbou dotčených subsystémů, třídu zatížitelnosti D4 a průjezdný průřez Z-GC a zajištění provozuschopnosti. Blížší specifikace předmětu plnění veřejné zakázky je upravena v dalších částech zadávací dokumentace. Cílem rekonstrukce je zvýšení bezpečnosti, spolehlivosti a v neposlední řadě i zvýšení traťové rychlosti a s tím spojené zkrácení jízdních dob pro osobní dopravu.</p>	<p>Modernizace železniční sítě TEN-T</p>	<p>6/2015</p>	<p>?/2015</p>	<p>nerelevantní</p>	
<p><b>GSM-R uzel Praha (Beroun - Praha – Benešov)</b></p>	<p>Předmětem veřejné zakázky je zpracování projektu, zajištění pravomocného stavebního povolení a realizace stavby, včetně potvrzení autorizovanou osobou z hlediska interoperability na stupni projektu a dokončeného díla, která rozšiřuje stávající síť pozemních základnových stanic a rozsah tratí pokrytých signálem radiotelefonní sítě GSM-R o cca 110 km v úseku Praha Krč – Praha Braník – Praha Malá Chuchle – Beroun – Králův Dvůr, Praha Uhřetěves – Benešov, Praha Vysočany – Praha Horní Počernice – Čelákovice – Lysá nad Labem a ústřednovou část sítě GSM-R, která má být se stávající již vybudovanou a provozovanou sítí GSM-R kompatibilní.</p>	<p>Modernizace železniční sítě TEN-T</p>	<p>3/2014</p>	<p>12/2015</p>	<p>nerelevantní</p>	



Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mln. Kč)	Poznámka
Revitalizace trati Praha Smíchov - Rudná - Beroun	V rámci projektu došlo k odstranění nevyhovujícího technického stavu železniční trati Praha - Smíchov - Rudná u Prahy - Beroun. Byla provedena rekonstrukce nevyhovujícího železničního svršku i spodku, zejména náhrada dožitého železničního svršku regenerovaným materiálem, zřízení bezstykové koleje a rekonstrukce výhybek. Zastaralé zabezpečovací zařízení bylo nahrazeno zařízením 3. kategorie s dálkovým řízením provozu, současně byl vybudován nový informační systém. Ve stanicích byla odstraněna zbytná dopravní infrastruktura. Projektem došlo k zapojení 7 železničních stanic do dálkového ovládní do dispečerského řízení železničního provozu této trati, proběhla modernizace 34 železničních přejezdů, čímž došlo ke zvýšení bezpečnosti silničního a železničního provozu na těchto přejezdech.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	2/2015	8/2015	nerelevantní	
Modernizace trati Tábor - Sudoměřice-u Tábora	Realizací projektu došlo ke zdvoukolejnění tohoto úseku trati a rovněž k výstavbě dvou směrových přeložek trati. První z nich přemostila dálnici D3 a na druhé byl zbudován nový dvoukolejný tunel o délce 430 m. Zbudovány byly rovněž mimoúrovňové přístupy pro osoby se sníženou pohyblivostí a realizovány byly i úpravy omezující působení hluku ze železničního provozu formou protihlukových stěn a individuálních opatření na jednotlivých objektech.	Modernizace železniční sítě TEN-T	3/2013	7/2016	nerelevantní	
Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí, 2.část, Horusice - Veselí	Předmětem akce byla realizace stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí“. Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí - 2. část, Horusice - Veselí“ je jednou ze souboru staveb IV. mezinárodního železničního koridoru, který zahrnuje úsek trati ČD z Děčína st. hranice přes Prahu a České Budějovice do Horního Dvořiště st. hranice. Účelem stavby je uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Tyto parametry vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC k jejichž plnění se ČR zavázala. Stavba „Modernizace trati Ševětín - Veselí nad Lužnicí - 2. část, Horusice - Veselí“ z hlediska náplně obsahuje úpravy kolejí železniční stanice Veselí nad Lužnicí včetně zapojení odbočných železničních tratí ve směru na České Velenice a Jihlavu. Ve směru na České Budějovice bude železniční trať až do prostoru zastávky Veselí nad Lužnicí vedena po nové přeložce trati. Zbývající úsek stavby do železniční stanice Horusice bude zdvoukolejněn. Součástí stavby jsou i stavební úpravy v areálu napájecí stanice trakčního vedení.	Modernizace železniční sítě TEN-T	3/2013	5/2016	nerelevantní	
Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., I. část - žst. Praha Hostivař	Stavba „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ je jednou ze souboru staveb v uzlu Praha. Propojuje soubor stavby IV. TŽK, který dle vládou schváleného programu končí ve směru od Českých Budějovic před ŽST Praha-Hostivař, a vede přes prostor Strašnic a Vršovic do ŽST Praha hl. n. Traťový úsek Praha Hostivař – Praha hl. n. je vstupem IV. TŽK do uzlu Praha a je součástí „Studie proveditelnosti zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha“.	Modernizace železniční sítě TEN-T	1/2016	7/2016	nerelevantní	
Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly	Předmětem stavby bylo řešení úseku trati ŽST Úvaly - Praha Běchovice odbočka Blatov - Praha Běchovice os. n. Do řešení byla zahrnuta i část trati Praha Běchovice odbočka Blatov - Praha Běchovice vjezdová kolej a Praha Běchovice odbočka Blatov - Praha Běchovice odjezdová kolej, které jsou podle sdělení MD č. 111/2004 Sb. též zařazeny do evropského železničního systému TEN-T. Byla provedena rekonstrukce železničního svršku, včetně odvodnění. Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla provedena sanace a zvýšení únosnosti železničního spodku. Byla provedena rekonstrukce železničních mostů, podchodů, propustků, opěrných zdí, výstavba nového podchodu v zast. Praha Klánovice. Byly vybudovány nové návěstní lávky, nová nástupiště v ŽST Úvaly a zast. Praha Klánovice, přístřešky a přístupy na nástupiště. Dále bylo vybudováno nové trakční vedení. Byla provedena pokládka energetických, sdělovacích, zabezpečovacích a optických kabelů podél tratě, výstavba traťového zabezpečovacího zařízení včetně osazení návěstidel a sdělovacího zařízení pro cestující. Byly provedeny přeložky a úpravy dotčených inženýrských sítí a zařízení. Byla provedena rekonstrukce stávající technologické budovy pro umístění železniční technologie a stavební úpravy ve stávající výpravní budově ŽST Úvaly a rekonstrukce stávající trakční měřírny Běchovice.	Modernizace železniční sítě TEN-T	10/2013	12/2015	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
Optimalizace trati Bystřice n.O. - Č. Těšín, 2. část - žst. Český Těšín	V rámci projektu byla realizována rekonstrukce železničního svršku a spodku a nástupišť především v hlavních kolejích. Předmětem rekonstrukce nebo výstavby byly objekty pozemních staveb, kde stavební program byl dán umístěním technologických prostor a místností pro zaměstnance. Významným liniovým objektem byla stavba kabelovodu. Do stavební části byla dále zahrnuta rekonstrukce trakčního vedení a ukolejnění, elektrický ohřev výhybek, přeložky, úpravy a přípojky kabelových vedení, osvětlení. V nezbytně nutné míře byly provedeny přeložky a ochrany dotčených inženýrských sítí a to i mimo správu objednatele. V rámci technologické části stavby bylo realizováno zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a silnoproudá technologie včetně DŘT. Zabezpečovací zařízení bylo navrženo a provedeno včetně zařízení traťového v úseku do Louk na Olší a do Albrechtic. Sdělovací zařízení zahrnovalo kabelizaci včetně přenosových systému, vnitřní sdělovací zařízení a vnitřní instalace, informačního zařízení	Modernizace železniční sítě TEN-T	2014	2016	nerelevantní	
Rekonstrukce žst. Olomouc	Předmětem stavby byla rekonstrukce kolejiště žst. Olomouc (přednádraží, vnitřní nádraží a osobní nádraží). Traťová rychlost v úseku přednádraží je po rekonstrukci do 160 km/h, v osobním nádraží do 140 km/h. Byla provedena rekonstrukce žel. svršku v celkové délce 16 777 m a 96 ks výhybek. Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla provedena sanace železničního spodku vč. nového odvodnění. Byla provedena rekonstrukce 3 mostních objektů, stávajícího podchodu a 2 propustků. Jižní podchod byl vyústěn na nové ostrovní nástupiště a byly upraveny výstupy na nástupiště, včetně výtahů. Hlavní koridorové koleje jsou vedeny přes osobní nádraží v nové poloze, čímž se získává větší vyváženost mezi sudou a lichou kolejovou skupinou, při posílení liché kol. skupiny o jednu kolej. Zhlaví v přednádraží a osobním nádraží byly přeuspořádány tak, aby se zabránilo zbytečnému přechodu vlaků a posunování. Byla vybudována nová nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. Bezbariérový přístup cestujících k nástupišťům je zajištěn jižním podchodem s výtahy. Všechna nástupiště byla nově zastřešena. Byly zrekonstruovány silnoproudé rozvody, osvětlení žel. stanice a trakční vedení. Bylo zřízeno elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie s ovládním z jednotného obslužného pracoviště. Ve stavbě byla provedena příprava pro implementaci ERTMS/ETCS dle národního plánu nasazení ERTMS. Použité zabezpečovací zařízení umožňuje rozšíření o zařízení jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS. Byla vybudována nová místní kabelizace, sdělovací zařízení vč. informačního systému a dispečerská řídicí technika. Byl rekonstruován stávající a vybudován nový kabelovod v celkové délce 3549 m. Byly rekonstruovány trafostanice, které jsou osazeny novou technologií. Z důvodu ochrany obytné zástavby před hlukem způsobeným železniční dopravou byly vybudovány protihlukové stěny o celkové délce 442 m a u vybraných obytných domů provedena individuální protihluková opatření.		9/2013	8/2016	nerelevantní	
Modernizace trati Rokycany - Plzeň	Jedním z hlavních cílů modernizace koridorů na rameni z Prahy do Plzně je dosáhnout jízdní doby pod jednu hodinu při jízdě z hlavního nádraží v Praze na hlavní nádraží v Plzni a též v opačném směru. V samotném úseku Rokycany–Plzeň se i díky Ejpovickému tunelu předpokládá oproti stávajícímu stavu časová úspora pro spěšné vlaky a rychlíky přibližně devět minut. Navrženým směrovým a výškovým vedením trasy a z toho vyplývajícími stavebními úpravami se podaří v úseku Rokycany–Ejovice dosáhnout traťové rychlosti 120 km/h a na přeložce z Ejpovic rychlosti 160 km/h pro klasické vozové jednotky. Jednotky s naklápacími skříněmi budou moci tuto rychlost vyvinout v celém úseku. Před vjezdem do železničního uzlu Plzeň dojde k poklesu traťové rychlosti na 80 km/h, která je uvažována jako minimální pro průjezd celým uzlem po jeho modernizaci.	Modernizace železniční sítě TEN-T	8/2013	12/2018	nerelevantní	
Optimalizace trati Český Těšín - Dětmarovice	Realizace projektu přinesla zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h a především zajistila bezpečnější, komfortnější a spolehlivější dopravu. Kromě rekonstrukce železničního spodku a svršku zahrnuje stavba modernější technické vybavení, nová nástupiště i další objekty. Jistým specifickým projektem je, že se musel vypořádat s následky poddolování celého území. Železniční trať Český Těšín – Dětmarovice totiž leží částečně na území, které v minulosti zasáhla rozsáhlá důlní činnost.	Modernizace železniční sítě TEN-T	8/2017	12/2019	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví	Projekt "Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví" je jedním z prvků modernizace sítě TEN-T. Leží v trase III. TŽK a představuje nejen významné vnitrostátní spojení, ale také tranzitní spojení z Německa na Slovensko. Cílem stavby je zajistit základní parametry modernizovaných tratí včetně modernizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení. Realizace projektu je soustředěna do lokalit osobního nádraží, kolejiště Lobzy a seřaďovacího nádraží.	Modernizace železniční sítě TEN-T	1/2016	6/2018	nerelevantní	
Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba	Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ řeší úpravy v úseku mezi ŽST Luštěnice – ŽST Mladá Boleslav, hlavní nádraží. Přináší výrazné zlepšení kultury cestování. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících (bezpečnější přístupy ve stanicích, mimoúrovňová nástupiště s bezbariérovými přístupy a řešení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, orientační a informační systém). Dalším cílem stavby bylo zajištění technického stavu infrastruktury podle požadavků platných zákonů, vyhlášek a norem a minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty a v neposlední řadě pak zajištění požadované kapacity dráhy.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	10/2015	11/2016	nerelevantní	
Revitalizace trati Klatovy - Železná Ruda	Stavba přinesla zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob vlaků. Zvýšila se propustnost trati a také její bezpečnost. Mezi nejviditelnější přínosy projektu patří výstavba nových nástupišť a rekonstrukce či úprava osvětlení ve stanicích. Ve všech železničních stanicích s výjimkou Klatov a na dotčených traťových úsecích bylo vybudováno nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie a moderní sdělovací zařízení. Z hlediska provozu došlo k rekonstrukci železničního svršku a spodku.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	2014	2016	nerelevantní	
Rekonstrukce koleje č.1 a 2 Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou	Cílem byla rekonstrukce železničního svršku tvarem 60 E2 (UIC 60) na betonových pražcích B91/S1 z bezpodkladnicovým pružným upevněním. Směrové prvky trasy byly optimalizovány pro rychlost do 120 km/h. Byla provedena rekonstrukce pláň železničního spodku zřízením sanačních vrstev s ochranou proti promrzání a vybudováním nového odvodnění pražcového podloží v zářezích. Byly rekonstruovány mostovky mostů a propustků pro třídu zatížení D4 s rozšířením volného mostního průjezdu na 3,0 m, byly sanovány mostní podpěry. Byla vybudována nová vnější mimoúrovňová nástupiště včetně osvětlení, v délce 140 m, s nástupní hranou 550 mm nad spojnici TK, s bezbariérovým přístupem. Trakční vedení bylo rekonstruováno pro rychlost 120 km/h. Traťové zabezpečovací zařízení bylo nahrazeno novým TZZ elektronického typu s novými kolejovými obvody 75 Hz.	Modernizace železniční sítě TEN-T	8/2014	9/2015	nerelevantní	
Modernizace traťového úseku Brno Maloměřice (včetně) – Brno Židenice (mimo)	Obsahem projektu byla modernizace úseku I. tranzitního koridoru železniční trati Brno - Česká Třebová zařazeného v systému konvenčních transevropských tratí TEN-T procházejících ČR. Cílem stavby byla komplexní rekonstrukce traťového úseku Odbočka Brno-Židenice - Brno-Maloměřice, tj. kolejí č. T1, T2 od km 158,771 (most na ulici Markéty Kuncové) po km 161,454. Současně s modernizací těchto kolejí byla provedena i modernizace traťových kolejí T1a, T2a trati Brno - Havlíčkův Brod, kdy modernizace těchto kolejí začínala na mostě Markéty Kuncové a končila v místě konce osového souběhu kolejí obou tratí. Náplní stavby bylo i nové trakční vedení, protihlukové stěny, rekonstrukce mostních objektů a propustku, zrušení podchodu ve stanici Brno-Maloměřice a úpravy zabezpečovacího i sdělovacího zařízení na trati i odbočce Brno-Židenice.	Modernizace železniční sítě TEN-T	1/2015	11/2015	nerelevantní	
Modernizace traťového úseku Modřice (mimo) – Brno Horní Heršpice (mimo)	Obsahem stavby byla rekonstrukce železničního svršku a spodku v obou traťových kolejích, včetně rekonstrukce propustku a úrovňového přejezdu, rekonstrukce trakčního vedení, přeložky kabelových vedení a podpěr trakčního a napájecího vedení v prostoru zemních prací na železničním spodku a odvodnění. Současně se provedly úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a napájení. Traťová rychlost v obou kolejích daného mezistaničního úseku byla zvýšena na 160 km/h, zábrzdňá vzdálenost v obou kolejích zůstala 1 000 m.	Modernizace železniční sítě TEN-T	2/2015	12/2015	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice	Předmětem zakázky je především výstavba nového staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) na stanici v Lovosicích a úpravy traťových zabezpečovacích zařízení (TZZ) na přilehlých úsecích, konkrétně na trati Lovosice - Prackovice, Lovosice - Čížkovice, Žalhostice - Lovosice a Lovosice - Chotiměř. Součástí zakázky je i vybudování kamerového a informačního systému na lovosickém nádraží, výměna rozhlasového a sdělovacího zařízení, neboť to současně neumožňuje automatický provoz, nebo zřízení nových kabelových tras mezi Lovosicemi a přilehlými stanicemi.	Modernizace železniční sítě TEN-T	9/2015	8/2017	nerelevantní	
Rekonstrukce koleje Ostrov nad Oslavou - Žďár nad Sázavou, 1. část	Stavba se nachází v km cca 77,526-86,486 trati Brno-Židenice - Havlíčkův Brod. Jedná se o celostátní trať zahrnutou do systému tratí TEN-T. Stavbou bude provedena rekonstrukce a modernizace úseku ve stávající stopě. Území dotčené stavbou má charakter pozemků dráhy se stávající dvoukolejnou tratí. Trať prochází územím s polními, lučnými i lesními pozemky. Střídavě se těleso dráhy nachází v zářezu a náspu. Cíle projektu jsou v souladu s prioritní osou 1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu a v souladu se specifickým cílem 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy. Cíle projektu jsou zejména: zvýšení rychlosti do 150 km/h pro naklápací techniku a do 130 km/h pro klasické soupravy, zvýšení bezpečnosti železniční dopravy implementací moderního zabezpečovacího zařízení, zvýšení spolehlivosti železničního provozu uvedením infrastruktury do nového stavu, odpovídajícímu současně platným normám.	Modernizace železniční sítě TEN-T	3/2016	7/2017	nerelevantní	rozpor v ukončení viz odkazy <a href="https://www.spravazeleznice.cz/prehled-projektu/-/projekt/detail/55009043">https://www.spravazeleznice.cz/prehled-projektu/-/projekt/detail/55009043</a>
Rekonstrukce Negrelliho viaduktu	Projekt řešil kompletní rekonstrukci viaduktu. V rámci stavby vybourány a opětovně vystavěny některé mostní klenby, došlo k výměně vybraných kamenů. Byl zřízen nový železniční svršek, stejně tak i trakční vedení. Na většině délky mostu byl uvolněn prostor pod klenbami. Hlavními součástmi stavby byla celková rekonstrukce nosné konstrukce, zajištění dostatečného prostoru na viaduktu pro výhledové rozmístění návěstidel, přestavníků, výstroje kolejových obvodů a kolektoru pro související kabelizaci, obnova novodobějších přemostění Bubenského nábřeží a Pernerovy ulice, nové mostní konstrukce přes Křižkovu ulici a ulici Prvního pluku.	Modernizace železniční sítě TEN-T	4/2017	5/2021	nerelevantní	
Optimalizace tratí Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)	Realizace této stavby bude mít značný dopad zejména na zlepšení dopravní situace v okolí velmi vytížené železniční trati na hranicích Prahy, dojde k navýšení kapacity dráhy a zvýšení traťové rychlosti i bezpečnosti železničního provozu. Náplní stavby bude především rekonstrukce železničního spodku a svršku, mostů, propustků i nástupišť, proběhne také modernizace technologických zařízení v celé délce stavby a dalších částí železniční infrastruktury. Součástí stavby je posun (novostavba) zastávky Praha – Velká Chuchle a komplexní rekonstrukce stanice Praha-Radotín. Projekt bude spolufinancovaný EU z programu Nástroj Evropské unie pro propojení Evropy (CEF).	Modernizace železniční sítě TEN-T	8/2019	??/2022?	nerelevantní	v realizaci
Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., II. část	V optimalizovaném úseku koridoru byla navýšena traťová rychlost (v oblasti Strašnic na 120 km/h, ve Vršovicích pak na 85 až 105 km/h), což vede ke zkrácení jízdní doby. Zároveň byly zlepšeny přestupní vazby mezi železniční dopravou a MHD. Bezbariérové přístupy k novým či rekonstruovaným nástupištím usnadnily pohyb jak osobám se sníženou schopností pohybu, tak například i maminkám s kočárky. Díky nástupišti se zvýšenou nástupní hranou je nyní snazší i výstup z vlaků a nástup do nich. Významnou částí projektu je navržena modernizace mostů a propustků, které se nacházejí v daném rozsahu stavby. Jejich přestavbou došlo k výraznému zlepšení průjezdného prostoru pod mosty pro pěší, osobní automobilovou i hromadnou dopravu.	Modernizace železniční sítě TEN-T	5/2018	10/2021	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. - Praha Smíchov	Jedná se o modernizaci úseku, po kterém procházejí železniční trati č. 122, 171 a 173 a je součástí III. tranzitního železničního koridoru. Zároveň jde o úsek procházející oblastí někdejších pražských předměstí Nusle a Smíchov, které v současnosti patří k žádaným rezidenčním lokalitám. V rámci stavby nedojde k výstavbě nového nebo domolici současného přemostění Vltavy a kapacita tratě se tak výrazně nezvýší. Významným počinem bude výstavba zastávky Praha-Výtoň na předpolí Výtoňského železničního mostu. V souvislosti s památkovou ochranou lokalit, kterými trať prochází nelze počítat s výstavbou protihlukových opatření (zdí) jako na jiných podobně modernizovaných tratích, přesto dojde ke snížení hlukové zátěže vlivem nového kolejového svršku. Komplexní přestavbou projde žst. Praha-Smíchov. V souvislosti s opuštěním areálu Severní nástupiště bude sjednoceno zastavování vlaků jedoucích po tratích 122, 171 a 173 do jediné železniční stanice, čímž bude výrazně zlepšena možnost přestupů.	Modernizace železniční sítě TEN-T			nerelevantní	
Optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha Vysočany, 2. stavba	Rekonstrukcí železniční stanice Čelákovice došlo ke zvýšení kapacity tratě, které umožní zavedení pravidelného intervalu osobních vlaků 15 minut, zvýšila se bezpečnost cestujících při přístupu k vlakům, přístup na nová nástupiště je plně bezbariérový. Projekt je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).	Modernizace železniční sítě TEN-T	1/2017	6/2019	nerelevantní	
Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská	Modernizace, která výrazně vylepšila podmínky železniční dopravy v Plzni byla rozdělena do pěti etap. Část plzeňského hlavního nádraží získala důstojnou podobu při první etapě, během které bylo mimo jiné zrekonstruováno kolejové rozvětvení v severní části nádraží. Důležitá součást dopravního systému západočeské metropole se dočkala dalšího vylepšení, které přispěje ke zkvalitnění cestování a zároveň ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti železničního i silničního provozu. Součástí stavby jsou drážní objekty na plochách současného kolejiště, modernizace se týká také rekonstrukce části Mikulášské ulice. Právě nad ní vede dvojice mostů (severní a jižní), jejichž přestavbu projekt rovněž zahrnuje.	Modernizace železniční sítě TEN-T	12/2016	12/2018	nerelevantní	
Rekonstrukce žst. Přerov 2.stavba	Stavba navazuje na již realizované modernizace traťových úseků z Přerova do Hranic na Moravě a do Olomouce i na dokončenou první etapu přestavby přerovského uzlu. Jejím účelem je především zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob, stejně jako zvýšení bezpečnosti provozu, například zrušením stávajících přejezdů. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku. Zrušené přejezdy budou nahrazeny silničním nadjezdem a lávkami pro pěší. Dále bude provedena rekonstrukce železničních mostů a propustků, v nezbytném rozsahu projdou úpravami elektrická zařízení včetně osvětlení dopravní (výhybny) v Dluhonicích. Práce se budou týkat rovněž zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a současně i trakčního vedení. Hlavním cílem projektu je přestavba výhybny Dluhonice a navazujících mezistaničních úseků Přerov – Prosenice, Dluhonice – Prosenice a Přerov – Dluhonice. Projekt je spolufinancovaný EU z programu Nástroj Evropské unie pro propojení Evropy (CEF).	Modernizace železniční sítě TEN-T	4/2019	3/2022	nerelevantní	
Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati	Projekt zahrnuje kombinaci modernizace, rekonstrukce a rozšíření stávající dopravní infrastruktury. Hlavní náplní je modernizace křížení již zmíněných tratí. V rámci rekonstrukce trati Plzeň-Domažlice dojde k jejímu rozšíření z jednokolejné na dvojkolejnou. Zároveň proběhne příprava na její budoucí elektrifikaci. Trať Plzeň-Cheb zůstane i nadále dvojkolejná. Pro umožnění realizace přeložky domažlické trati je nutná také přeložka stávající silnice I/26 v Domažlické ulici.	Modernizace železniční sítě TEN-T	12/2017	10/2020	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mld. Kč)	Poznámka
Modernizace trati Sudoměřice - Votice	Dvacetkilometrový úsek čtvrtého tranzitního koridoru leží na trase Praha – České Budějovice a jeho modernizace je jednou z největších a nejdůležitějších současných investic. Cílem je zvýšení rychlosti, tím i plynulosti a efektivnosti dopravy, komfortu a bezpečnosti. Kromě zrychlení bude dalším výrazným pozitivem zvýšení komfortu, které zajistí vybudování nového železničního spodku, svršku i kolejového lože. V neposlední řadě přinese instalace moderních zařízení a technologií zvýšení bezpečnosti provozu. Vzhledem k přeložení trati do nové trasy zároveň dojde k odstranění všech stávajících úrovnňových křížení, což zcela zabrání možnému střetu se silničními vozidly. Dalším významným přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC a zajištění požadované propustnosti.	Modernizace železniční sítě TEN-T	5/2018	12/2022	nerelevantní	v realizaci
Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba	Cílem projektu je zvýšit provozní kapacitu stávající jednokolejné železniční trati Nymburk – Mladá Boleslav zejména pro potřeby intenzivní nákladní dopravy. V rámci stavby se prodlouží dopravní koleje ve stanici Čachovice a zřídí nová výhybna Straky. V obou dopravních bude sanován železniční spodek a rekonstruován železniční svršek. Projekt je spolufinancovaný EU v rámci Operačního programu Doprava.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	7/2018	12/2019	nerelevantní	
Optimalizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek - Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace žst. Č. Těšín, 2. část	Optimalizace řeší rekonstrukci trati, včetně její elektrizace. Stavba navazuje na připravované koridorové stavby „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ a „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“. V tomto úseku je podrobně je řešena rekonstrukce staničních, mezistaničních a přejezdových zabezpečovacích zařízení, dálkové ovládání zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v žst. Frýdek-Místek a žst. Dobrá u Frýdku-Místku. Z pozemních objektů byly realizovány 3 nové objekty trakčních měničů (žst. Dobrá u Frýdku-Místku, žst. Český Těšín, žst. Albrechtice) a provozně technologická budova u nákladového nádraží v oblasti průmyslové zóny Nošovice.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	2007	2012	nerelevantní	
Železniční uzel Brno modernizace průjezdu a I. část osobního nádraží	Navrhovanou modernizací Železničního uzlu Brno se trasy železničních tratí na území Židenic ve směru trati Židenice - Brno nové osobní nádraží (dříve Brno dol. nádr.) - Horní Heršpice nijak nemění. V úseku mezi ulicemi Nezamyslovou a Bubeníkovou však dojde ke zkapacitnění dosavadní trati rozšířením na čtyři koleje ze současných dvou a mezi Nezamyslovou a novým osobním nádražím se trať rozšíří na šest kolejí. Dnešní železniční násep vysvahovaný na obě strany trati bude rozšířen vybudováním oboustranných opěrných zdí založených na velkopřůměrových pilotách. Součástí modernizace trati bude kromě rozšíření kolejiště na novém šterkovém loži také modernizace a rozšíření všech mostů. Drážní zabezpečovací systémy budou rovněž modernizovány. Musí splňovat i všechny podmínky hygienických předpisů pro ochranu obyvatelstva a jeho bydlení. Pro zajištění těchto přísných podmínek bude celá trať realizována s užitím bezstykové koleje. Mosty budou opatřeny antivibračními rohožemi a na základě akustické studie budou v potřebných místech navrženy podél trati protihlukové stěny. Vlastní opěrné zdi budou navrženy na hlubinných velkopřůměrových pilotách, což sníží vliv vibrací na okolní zástavbu.	Modernizace železniční sítě TEN-T			nerelevantní	částečně - nerealizováno komplet
Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno - Zastávka u Brna	Předmětem stavby je modernizace, zkapacitnění a elektrizace traťového úseku Brno – Zastávka u Brna, snížení negativních vlivů z železniční dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo i zvýšení bezpečnosti železničního provozu. V rámci stavebních prací projdou rekonstrukcí i nástupiště ve stanicích a na zastávkách, nově na ně bude zajištěn bezbariérový přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Zkvalitnit dopravní obslužnost pak pomohou nové zastávky Brno-Starý Lískovec a Ostopovice. Maximální rychlost vlaků bude 120 km/h. Projekt bude spolufinancovaný EU v rámci Operačního programu Doprava.	Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	4/2020	12/2023	nerelevantní	
Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr	Předmětem projektu je komplexní rekonstrukce trati řešící rovněž modernizaci osobního nádraží ŽST Beroun a přestavbu zastávky Králův Dvůr. Mezi Berounem a zmíněnou železniční zastávkou se nachází seřaďovací nádraží, na jehož okraji leží dvě hlavní traťové koleje. Právě těsné sousedství osobního a nákladového nádraží vyvolalo potřebu zásadně modernizovat i východní část seřaďovacího nádraží. Částečnou přestavbu pak bylo nutné realizovat i v západní části tohoto nádraží. Součástí projektu byla i rekonstrukce čtyř kolejí v nákladovém nádraží. Projekt je spolufinancovaný Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy (CEF).	Modernizace železniční sítě TEN-T	8/2016	3/2021	nerelevantní	

Projekty realizované v období 2014 - 2020(2023) dle předpokladu v DSS2 - železnice

Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)	Popis projektu	Parametry projektu	Zahájení realizace	Ukončení realizace	Investiční náklady (mln. Kč)	Poznámka
Modernizace tratě Brno - Přerov, I.etapa Blažovice - Nezamyslice	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.	Modernizace železniční sítě TEN-T			nerelevantní	Stavba „Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“ byla do „Plánu investiční výstavby“ zařazena 5. změnou plánu vydanou 1. 12. 2015. Identifikační číslo (Sub.ISPROFIN) 5003520003. Původně toto identifikační číslo bylo přiřazeno akci „Modernizace trati Brno-Přerov, 1. stavba, I. etapa Blažovice - Nezamyslice - úsek Blažovice – Vyškov“, zařazené do Plánu IV r. 2014, 1. změnou vydanou 26. 2. 2014. <a href="https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/50156832/00318-vyřízení.pdf">https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/50156832/00318-vyřízení.pdf</a>
Modernizace trati Ústí nad Orlicí - Choceň	Úsek železniční tratě mezi Ústím nad Orlicí a Chocní je jedním z posledních nemodernizovaných mezistaničních úseků na I. tranzitním železničním koridoru ČR. Konfigurace terénu a přírodní hodnota údolí Tiché Orlice neumožňuje zlepšení parametrů tratě v údolí a bylo navrženo nové vedení tratě. Nová trať se odpojuje ze stávající za ŽST Ústí nad Orlicí, překonává železniční estakádou údolí Tiché Orlice a vstupuje do tunelu Oucmanice délky téměř 5 km. Za tunelem trať znovu překonává údolí Tiché Orlice estakádou po jihozápadním okraji Brandýsa nad Orlicí, na estakádě je umístěna zastávka. Následuje tunel Hemže délky 1,2 km a před Chocní se nová trať napojuje zpět na stávající. Účelem stavby „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ je okamžité zvýšení rychlosti v daném úseku na V = 160 km/h po stavbě a dosažení připravenosti na zvýšení rychlosti až na V <sub>výj</sub> = 200 km/h bez dodatečných úprav trasy a rozhodujících objektů. Zvýšení rychlosti přinese zkrácení jízdních dob, zvýšení komfortu cestování a nárůst konkurenceschopnosti železniční dopravy. Realizací stavby „Ústí nad Orlicí – Choceň, nová trať“ vznikne spojitý úsek s rychlostí V = 160 km/h v délce 45,5 km od ostrovního nástupiště v ŽST Ústí nad Orlicí po vjezd do ŽST Pardubice hl. n.	Modernizace železniční sítě TEN-T	2021	2023	nerelevantní	
Průjezd železničním uzlem Česká Třebová	Investiční akce má snížit negativní vlivy železniční dopravy a zvýšit bezpečnost provozu a komfort cestujících. Získají bezbariérový přístup na nástupiště, která díky výšce 550 milimetrů nad kolejí umožní pohodlný nástup do vlaků. Přestavbu podstoupí nejen celé osobní nádraží v České Třebové, alelepší se také technické parametry pro potřeby nákladní dopravy. Zmodernizují se i navazující úseky do Třebovic v Čechách, Opatova a Dlouhé Třebové. Součástí prací bude mimo jiné i rekonstrukce mostních objektů zajišťujících mimoúrovňové křížení kolejí z nákladové části stanice s traťovými kolejemi a další finančně náročné stavební úpravy. Celá železniční stanice bude zapojena do dálkového ovládní z Centrálního dispečerského pracoviště Praha.	Modernizace železniční sítě TEN-T			nerelevantní	