

DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE

3. FÁZE

STŘEDNĚDOBÝ PLÁN ÚDRŽBY, ROZVOJE A FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PRO OBDOBÍ 2024 – 2033 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050

Návrhová část

30. 6. 2023

Obsah:

1	Úvod.....	3
2	Seznam projektů a jejich rozdělení do klastrů a balíčků.....	6
2.1	Klastry	9
2.1.1	Seznam klastrů a jejich popis	10
2.2	Projektové balíčky	51
3	Prioritizace klastrů	64
3.1	Popis kritérií k multikriteriální analýze	64
3.2	Soubor kritérií.....	64
3.2.1	Soubor kritérií: Územní význam	64
3.2.2	Soubor kritérií: Stav klastru	67
3.2.3	Soubor kritérií: Životní prostředí	68
3.2.4	Soubor kritérií: Časová dostupnost	70
3.2.5	Soubor kritérií: Kapacita	70
3.2.6	Soubor kritérií: Zlepšení podmínek pro multimodalitu.....	71
3.2.7	Soubor kritérií: Technologie	71
3.2.8	Soubor kritérií: Vyváženost rozvoje multimodálního klastru	72
3.3	Vyhodnocení prioritizace klastrů.....	72
4	Finanční analýza	75
4.1	Výdajové plány.....	76
4.2	Stanovení výdajů na projektové balíčky.....	79
4.3	Závěry finanční analýzy	82
4.4	Přílohy Finanční analýzy	83
5	Pojmy a zkratky	84

1 Úvod

Dopravní sektorové strategie 3. fáze pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050 jsou hlavním plánem zaměřeným na stanovení priorit rozvoje dopravní infrastruktury železniční, silniční a vodní dopravy se zohledněním finančních zdrojů, stavebních kapacit a materiálových zdrojů včetně zajištění kvalitní údržby. Návrhová část vychází ze základních strategických principů uvedených v části Východiska, kapitola 3. Hlavním cílem dopravních sektorových strategií je:

1. vytvořit databázi všech známých záměrů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury všech druhů dopravy ve vlastnictví státu; pro regionální infrastrukturu zjistit rozsah finančních potřeb,
2. s využitím prognózy (pro rok 2050) sestavené s využitím národního multimodálního dopravního modelu určit metodou multikriteriálního hodnocení a zjednodušeného hodnocení přínosů a nákladů důležitost záměrů; záměry jsou členěny na projekty a náměty (hranice mezi oběma druhy záměrů není ostrá, obě kategorie se liší stavem přípravy a množstvím dostupných informací),
3. prognóza finančních možností,
4. rozdělení finančních prostředků pro potřeby oprav, údržby a provozování infrastruktury a pro rozvojové záměry,
5. stanovení harmonogramu přípravy a realizace projektů a námětů seřazených do klastrů na základě pořadí důležitosti a dostupnosti finančních zdrojů.

V kapitole 2 je definována struktura klastrů (ucelených tahů) a projektových balíčků, které jsou sestaveny z jednotlivých projektů. Jednotlivé klastry jsou následně vyhodnoceny z hlediska jejich stavu, tzn. je vyhodnoceno, které části klastru byly již v minulosti vybudovány, modernizovány nebo optimalizovány, které části klastru jsou pokryty navrženými projekty, a které části klastru případně nejsou zatím realizačně pokryty. Klastry jsou posouzeny Národním multimodálním dopravním modelem. Z tohoto posouzení vyplývají návrhy na případné doplnění nebo přehodnocení parametrů projektů. Samotná prioritizace klastrů na základě multikriteriální analýzy je provedena v kapitole 3. Cílem prioritizace klastrů sestávajících se z jednotlivých dílčích projektů je zajistit hlavní potřeby ČR v rozvoji dopravní infrastruktury. Na rozdíl od předchozích strategií je prioritizace stanovena multimodálně a nikoliv pro každý druh dopravní infrastruktury samostatně a současně je doplněna finanční analýza (kapitola 4). Přehled klastrů k realizaci v jednotlivých obdobích je uveden v příloze K10T2.

S ohledem na posouzení vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění je nutné brát na zřetel následující skutečnosti:

- V rámci zpracování vyhodnocení SEA a "naturového" hodnocení byly prověřovány ve spolupráci s pořizovatelem koncepce varianty předkládaného návrhu koncepce, neboť u několika z dílčích záměrů, zahrnutých v DSS3 byl vyhodnocen významně negativní vliv na předměty ochrany lokalit a soustavy Natura 2000. V rámci prověření byl vyloučen záměr "Plavební stupeň Děčín", neboť u tohoto záměru byl již vyhodnocen významný negativní vliv v Konceptu vodní dopravy, pro který byl současně prokázán veřejný zájem, nicméně dle orgánu ochrany přírody kompenzační opatření nelze stanovit. Bez těchto kompenzačních opatření v souladu s ust. § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nelze koncepci schválit. U dalšího dílčího záměru RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov byly předkladatelem prověřovány jiné varianty, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané DSS3 předložit. Po předběžných konzultacích s AOPK RP SCHKO Poodří je dotčený předmět ochrany čolek velký (*Triturus cristatus*) možno kompenzovat, v rámci DSS3 je tedy předkládána varianta s nejmenším možným vlivem.

- V případě plánování obchvatů obcí s realizací po roce 2030, které dosud nejsou v přípravě, platí nutnost je plánovat s ohledem na polohu lokalit soustavy Natura 2000.
- V případě variant řešení záměrů, u kterých je identifikován významně negativní vliv na soustavu Natura 2000, nebudou realizovány a budou hledány nové varianty řešení.
- Navržená řešení jsou jediná možná řešení s nejmenším možným vlivem na Natura 2000.

V rámci procesu posouzení koncepce na životní prostředí (SEA) byl zjištěn významný negativní vliv na EVL Poodří, resp. její předmět ochrany čolka velkého a jeho biotop, a to z důvodu zahrnutí záměru RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov do této koncepce. Tento významný negativní vliv byl shledán ve stanovisku Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů DSS3 na životní prostředí podle § 10g odst. 1 ZPV, č. j.: MZP/2024/710/2401 ze dne 15. 4. 2024 (Příloha: Stanovisko SEA_DSS3).

Další nezbytnou podmínkou pro schválení DSS3 postupem podle § 45i odst. 4 a násl. ZOPK je existence naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu. U koncepcí s celostátní působností schvalované vládou České republiky, tedy i DSS3, je nutné, aby veřejný zájem na jejím schválení a jeho naléhavé důvody byly posouzeny a stanoveny právě na úrovni vlády České republiky. K tomuto kroku došlo dne 3. dubna 2024, kdy vláda České republiky na svém jednání projednala a vzala na vědomí materiál „Dopravní sektorové strategie, 3. fáze – Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050 a jejich významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000, popis a zhodnocení dotčených veřejných zájmů z hlediska směrnice Rady 92/43/EHS“ a ve svém usnesení č. 213 na základě zhodnocení a porovnání intenzity obou dotčených veřejných zájmů v bodě II. konstatovala, že „souhlasí, že ve vztahu k ochraně významně negativně ovlivněných lokalit soustavy Natura 2000 existují naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu na schválení koncepce Dopravní sektorové strategie, 3. fáze vč. opatření RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava - Svinov“. I tato zákonná podmínka pro stanovení kompenzačních opatření, resp. schválení DSS3 byla naplněna (Příloha: UV_usnesení vlády_2024_213).

Agentura ochrany přírody a krajiny v souladu s § 45i odst. 6 ZOPK jakožto orgán ochrany přírody věcně a místně příslušný k výkonu státní správy v ochraně přírody a krajiny na území chráněné krajinné oblasti Poodří a EVL Poodří podle § 78 odst. 1 ZOPK ve spojení s § 78 odst. 5 ZOPK stanovila kompenzační opatření, včetně návrhu opatření k jejich zajištění pro účely DSS3 tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto stanoviska (Příloha: KO_Kompenzační opatření). Ve výroku tohoto stanoviska je doslovně uvedeno:

„Ve vztahu k negativnímu ovlivnění Evropsky významné lokality Poodří a jejího předmětu ochrany čolka velkého (Triturus cristatus) a celistvosti v důsledku schválení DSS3 stanovuje Agentura následující kompenzační opatření:

1. *Na rybníku Spasitel v k. ú. Polanka nad Odrou (pozemek parc. č. 541): Odbahnění vodní nádrže, v podstatné části nádrže vysvahování pozvolných břehů, adekvátní vyspádování dna nádrže, realizace obnovy nápusťního a výpusťního zařízení, vykácení všech vzrostlých dřevin z východní a jihovýchodní strany nádrže a úprava terestrického biotopu na rybníku. Doba realizace těchto opatření: od 20. 8. do 30. 9. kalendářního roku.*
2. *Na ploše navazující na rybník Palarňový v k. ú. Polanka nad Odrou (pozemky parc. č. 3077/1, 3077/2, 3078 a 3079): Vybudování soustavy tůní s diverzifikovanou břehovou linií, různou výškou vodní hladiny a pozvolným sklonem břehů, s možností částečného vypouštění, demolice stavby, vykácení dřevin v místech realizace tůní a ponecháním ploch se vzrostlými dřevinami pro zachování terestrického biotopu a vybudování napájecí strouhy od vodoteče. Doba realizace těchto opatření: kdykoli během kalendářního roku*
3. *V lokalitě „V trojúhelníku“ v k. ú. Pustějov (pozemky parc. č. 1190/74, 1190/59, 1190/60, 1190/62, 1191/1, 1188/1 a 1190/1): Vybudování soustavy tůní s diverzifikovanou břehovou linií, různou výškou vodní hladiny a pozvolným sklonem břehů, částečné odbahnění již existující tůně včetně částečného vykácení křovin. Doba realizace těchto opatření: na pozemcích parc. č. 1191/1 a 1188/1 od 20. 8. do 30. 9. kalendářního roku, na ostatních pozemcích kdykoli během kalendářního roku.*

4. *V lokalitě „Louka u Bažantuly“ v k. ú. Studénka nad Odrou (pozemek parc. č. 2224/2): Vybudování tůní s diverzifikovanou břehovou linií, různou výškou vodní hladiny a pozvolným sklonem břehů. Doba realizace těchto opatření: kdykoli během kalendářního roku.“*

2 Seznam projektů a jejich rozdělení do klastrů a balíčků

Cílem této kapitoly je stanovit strukturu rozvojových projektů dopravní infrastruktury a stanovit priority rozvoje. Kapitola má za cíl stanovit strukturu rozvojových projektů dopravní infrastruktury a připravit podklady pro stanovení priorit rozvoje, neboť s ohledem na dostupnost finančních prostředků, stavebních kapacit a materiálových zdrojů a proces přípravy není možné vše vybudovat v podobném čase v nejbližších 5 až 7 letech. Na strategické úrovni není možné posuzovat priority každého projektu samostatně, neboť tyto projekty jsou vždy součástí klastru (funkčního celku), přičemž ekonomické přínosy se budou dosahovat v plné míře až po dokončení celého klastru (funkčního celku), kterého je projekt součástí. V rámci zpracování je používán pojem klaster, neboť tento pojem byl zaveden již v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze. Kromě toho existuje řada specifických nebo malých projektů, které nelze řešit v rámci jednotlivých klastrů, a jsou proto řazeny do projektových balíčků.

Při definování klastrů je nutné zohlednit priority vycházející:

- z politiky TEN-T, kde bude nutné striktně plnit termíny 2030, 2040 a 2050, EK si k tomu na základě nařízení vyžádá notifikaci dokumentu,
- z cílů Strategie regionálního rozvoje, jejíž ambicí je zastavit rozvírání nůžek ekonomického rozvoje regionů, a naopak snížit tlak na centrální metropoli decentralizací funkcí do ostatních regionů ITI. Jednou z podmínek řešení regionálních rozdílů je mimo jiné i dopravní dostupnost území, a to nejen dálniční a silniční infrastrukturou, ale obdobný význam má i spojení železniční, a to ve dvou fázích – zajištění základních potřeb konvenční železnicí, tak dále spojení jako cílové potřeby na bázi Rychlých spojení (vysokorychlostní tratě nebo konvenční tratě vyšších parametrů). V některých případech je rovněž stanoveno rozdělení na základní a cílové potřeby i v případě silniční sítě nebo konvenční železnice.

Srovnatelné podmínky z hlediska dostupnosti železniční i silniční dopravou je nutné zajistit pro všechny regiony ITI, aby se na decentralizaci funkcí mohly podílet všechny tyto regiony bez výjimky. SRR 21+ definuje strukturálně postižené kraje, kde je nedostatečné napojení hlavních center obzvláště naléhavé, z hlediska dopravní infrastruktury je nedostatečné zejména napojení karlovarské a mostecko-chomutovské oblasti. Vedle těchto krajů jsou uvedeny regiony obcí s rozšířenou působností, které jsou identifikovány jako hospodářsky a sociálně ohrožená území. Tyto regiony jsou, s výjimkou Středočeského kraje, identifikovány ve všech krajích ČR, patří mezi ně např. Tepelsko, Toužimsko, Žluticko, Hranicko a Kraslicko v Karlovarském kraji; Šluknovský výběžek a Podbořansko v Ústeckém kraji a Bruntálsko, Krnovsko a Jablunkovsko v Moravskoslezském kraji. Jejich napojení na krajská centra má regionální charakter a je zajišťováno silnicemi I. a II. třídy a zpravidla železničními tratěmi mimo hlavní železniční tahy. Tato spojení regionálního charakteru je nutné rovněž postupně zkvalitňovat, a to v rámci balíčků Dopravních sektorových strategií definovaných k řešení silnic I. třídy, silnic II. a III. třídy (dotace ze SFDI a podpora prostřednictvím IROP) a balíčku pro železniční tratě mimo definované klastry.

Zohlednění těchto principů je popsáno příloze K6T4.

Postup pro definování jednotlivých klastrů je následující:

- V první úrovni jsou stanoveny multimodální koridory, pomocí kterých jsou určeny nejdůležitější dálkové tahy sítě národního významu. Multimodální koridory vycházejí z multimodálních koridorů definovaných v rámci sítě TEN-T a jsou rozšířeny o další koridory z hlediska napojení aglomerací ITI. Obvykle propojují více důležitých míst (aglomerací ITI) a mají vazby na mezinárodní síť. Multimodální koridory a jejich dílčí sekce (části) slouží ke stanovení prioritní sítě České republiky a pomocí těchto

koridorů budou zajištěny mezinárodní vztahy České republiky a vztahy jednotlivých regionů definovaných ve Strategii regionálního rozvoje a v rámci regionů ITI. Na základě multimodálních koridorů jsou odvozeny multimodální klastry a klastry jednotlivých druhů dopravy, klastry jsou pak předmětem prioritizace. Multimodální koridory jsou specifikovány v příloze K6T5.

- V druhé úrovni jsou z multimodálních koridorů odvozeny multimodální klastry, které se skládají ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a případně vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou sousedních metropolí nebo aglomerací nebo slouží k zajištění dalších významných funkcí. Multimodální koridory se skládají z klastrů jednotlivých druhů dopravy, propojení těchto klastrů do multimodálních klastrů je navrženo z důvodů posuzování doprovodných opatření v rámci jednotlivých klastrů a z důvodů mezioborového multimodálního propojení provozu. Klastry sdružují jmenovité projekty, které spolu úzce souvisí a společně přispívají k vybudování souvislého dopravního tahu požadovaných parametrů. Definice multimodálních klastrů a klastrů je uvedena v příloze K6T6.
- Projektové balíčky tvoří menší projekty obdobného zaměření nebo projekty specifického zaměření, které nejsou zařazeny do klastrů. Pro každý projektový balíček je stanovena samostatná prioritizace projektů v něm obsažených, a to buď v rámci akčních plánů Dopravní sektorové strategie, nebo v rámci samostatné koncepce. Pro jednotlivé projektové balíčky je pro každé časové období alokována konkrétní částka. Seznam projektových balíčků je uveden v příloze K6T6.
- V přílohách K6T1 - 3 je uveden seznam připravovaných projektů k 30. 6. 2023, které jsou přiděleny k jednotlivým klastrům nebo projektovým balíčkům.

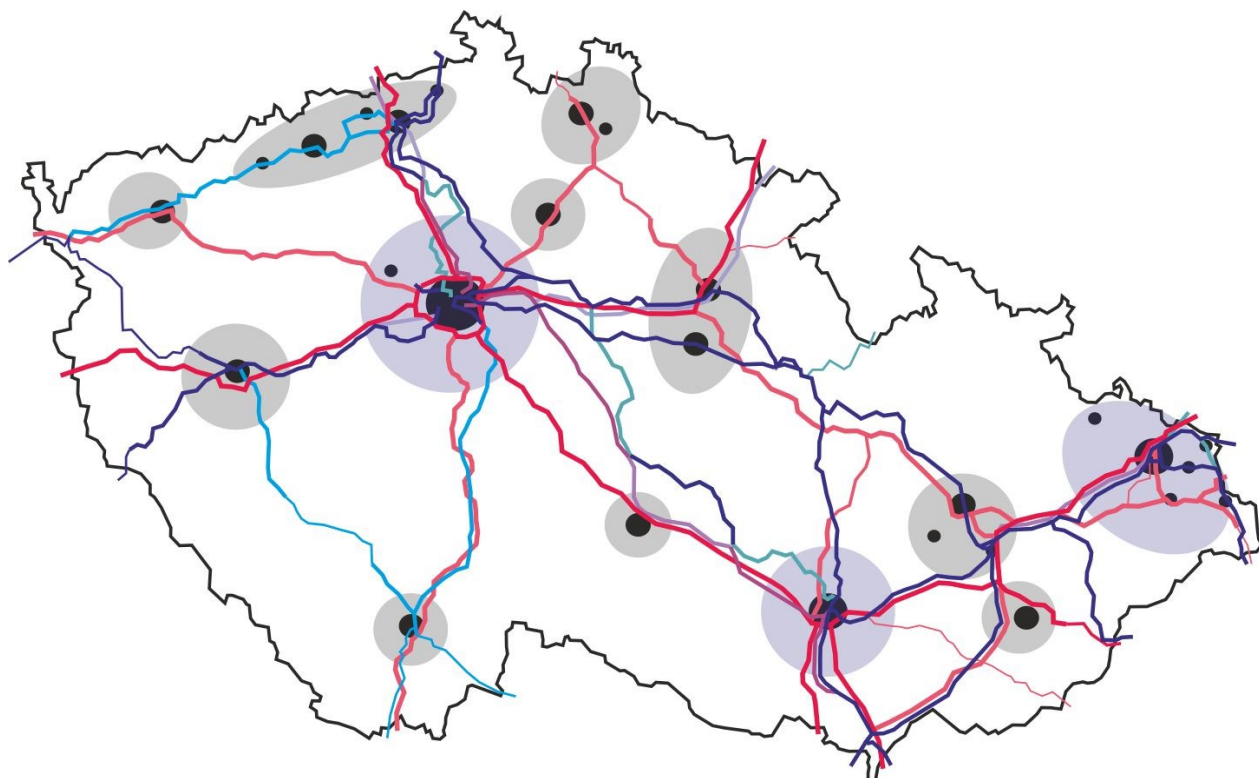
Klastry jsou definovány na základě jejich dopravní funkce, a nikoli na základě stavu jejich realizace. To znamená, že jsou nedefinovány i v těch případech, kdy jsou již vybudovány nebo modernizovány, kdy jsou v přípravě, nebo existují jako ideový záměr (námet). Klastry jsou proto členěny dle svých charakteristik do tří skupin:

- Klastry základních potřeb jsou klastry „klasické“ infrastruktury takových parametrů, aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce. Jde o zajištění spojení konvenční železnicí v konkurenceschopné podobě z hlediska cestovních dob a kapacity a o silniční spojení odpovídající kapacity a vedení trasy mimo intravilány obcí.
- Klastry doplňkových potřeb jsou klastry, které dále dílčím způsobem zlepšují stav odstraňováním úzkých míst z hlediska rychlosti nebo kapacity nebo další nabídky služeb v rámci již realizovaných klastrů základních potřeb nebo zajišťující příslušné propojení alternativním způsobem.
- Klastry cílové jsou klastry dalšího významného zkvalitnění dopravního spojení nad rámec základních potřeb, které umožní zvýšit konkurenceschopnost příslušného regionu ve smyslu plnění funkce „pól růstu“. Jde například o budování vysokorychlostních železničních tratí nebo dalších silničních komunikacích umožňujících další rozšíření nabídky služeb.

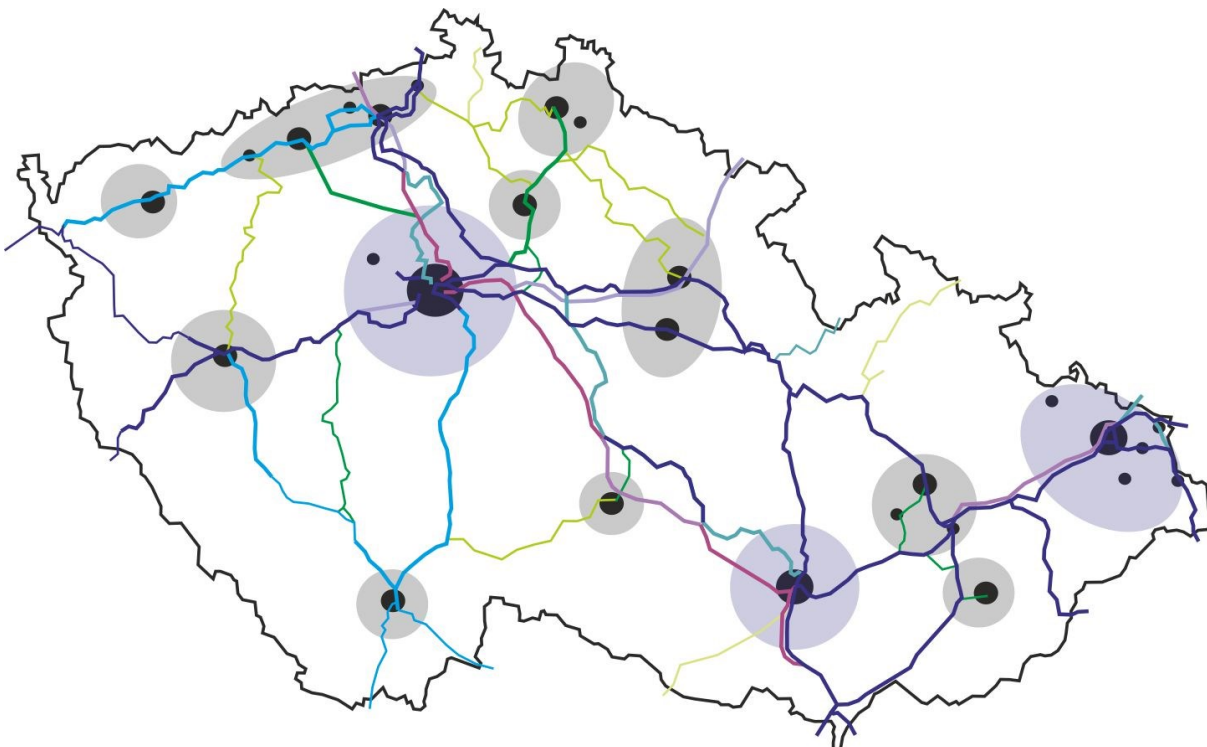
V současné době je sledováno v různých stádiích přípravy cca 900 projektů/staveb dopravní infrastruktury. Projekty byly navrženy na základě:

- Zákonných povinností vůči evropské politice TEN-T,
- Potřeby zajistit srovnatelnou dopravní dostupnost regionů,
- Potřeb jednotlivých regionů,
- Logistických potřeb národního a evropského hospodářství.

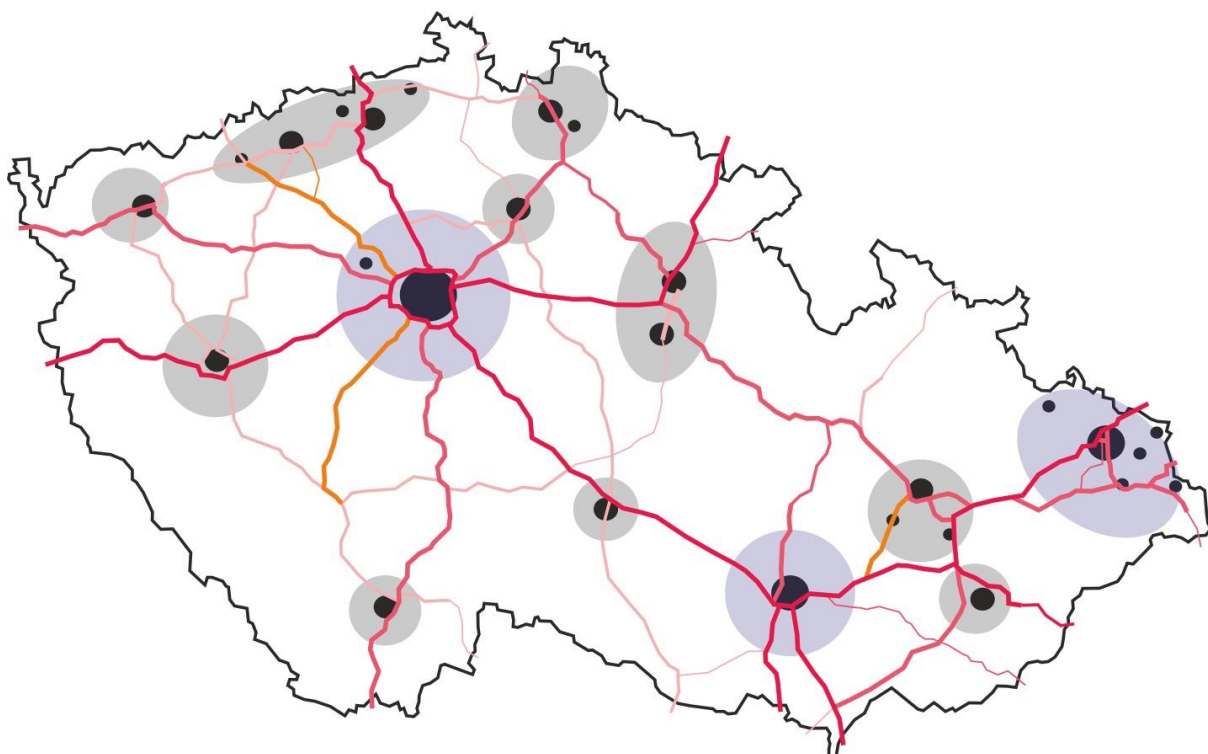
Obrázek 1 Transevropská dopravní síť



Obrázek 2 Železniční síť s meziregionálními vazbami



Obrázek 3 Silniční síť s meziregionálními vazbami



Na strategické úrovni není možné posuzovat priority každého projektu samostatně. Z tohoto důvodu jsou projekty rozděleny do dvou základních skupin:

- Projekty, které jsou součástí souvislého dopravního tahu (klastru);
- Specifické nebo malé projekty, které nelze zařadit v rámci jednotlivých klastrů, a jsou proto řazeny do projektových balíčků.

Projekty na silnicích I. třídy jsou řazeny do klastrů nebo balíčků na základě jejich klasifikace, která je popsána v příloze K6T7 a vyplývá z ní, že projekty na silnicích I. třídy v typu A, B, C a D jsou sledovány jako samostatný klaster a typu E, F, G jsou sledovány v rámci projektového balíčku.

2.1 Klastry

Klastry sdružují projekty, které spolu úzce souvisí a společně přispívají k vybudování souvislého dopravního tahu nebo funkčního dopravního celku. Ekonomických přínosů bude v plné míře dosaženo až po dokončení každého celého klasteru, nikoli každého jednoho projektu, který je jeho součástí.

Klastry jsou definovány na základě své dopravní funkce nikoliv na základě aktuálního stadia realizace projektů, které se v klasteru nacházejí. To znamená, že klastry jsou definovány i v těch případech, kdy jsou již některé (nebo i všechny) stavby z definovaného klasteru vybudovány nebo modernizovány, nebo naopak jsou teprve v přípravě, nebo existují zatím jen jako ideový záměr (námět). Klasterem je tedy například:

- D3 Praha – ČB (včetně odpočívek)
- D3 ČB – Dolní Dvořiště st. hranice
- D1 Praha – Brno
- Železniční uzel Praha

Dohromady je v silničním, železničním a vodním dopravním módu definováno 161 klastrů. Způsob stanovení klastrů je uveden v přílohách K6T5 a K6T6.

Klastry různých dopravních módů propojující stejné oblasti se sdružují do multimodálních klastrů. Multimodální klastry se skládají ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a případně vodní dopravu a vytvářejí podmínky pro multimodální spojení dvou nebo více významných oblastí. Multimodální klastry nejsou v rámci prioritizace hodnoceny, definujeme je proto, aby bylo možné sledovat a navrhovat doprovodná opatření tak, aby v souladu s evropskou a národní dopravní politikou bylo možné vytvářet podmínky pro vhodnou dělbu přepravní práce ve prospěch šetrnějších druhů dopravy. Multimodální koridory vytvářejí podmínky pro mezioborovou dopravní spolupráci formou intermodální dopravy v nákladní dopravě a většího využívání osobní železniční dopravy zejména v případě dálkové dopravy a páteřních linek regionální, příměstské a městské dopravy. Soulad rozvoje dopravní infrastruktury jednotlivých druhů dopravy je sledován v rámci prioritizace klastrů v rámci jednoho z kritérií.

Jednotlivé klastry jsou pak v kapitole 3 popsány z hlediska svého stavu, tzn. je uvedeno, které části klastru byly již v minulosti vybudovány, modernizovány nebo optimalizovány, které části klastru jsou pokryty navrženými projekty a které části klastru zatím nejsou realizačně pokryty. Klastry jsou posouzeny celostátním Multimodálním dopravním modelem¹ (úroveň podrobnosti odpovídá celostátnímu modelu, který nemůže postihnout místní vztahy) a to tak, že je modelován stav k roku 2050 ve variantě, kdy jsou všechny evidované projekty teoreticky uvedeny do provozu, a zjišťuje se soulad parametrů jednotlivých klastrů s prognózovaným zatížením. Na základě tohoto modelování je v případě zjištěného nesouladu navržen podnět pro následné přezkoumání parametrů příslušného klastru. Vzhledem ke skutečnosti, že celkové potřeby na rozvoj dopravní infrastruktury převyšují investiční prostředky doposud pro rozvoj dopravní infrastruktury uvažované, je nutné navrhovat možná úsporná opatření. Tato opatření jsou u všech druhů dopravní infrastruktury navrhována v rámci této části dokumentu.

Klastry byly prioritizovány pomocí multikriteriální analýzy (viz podrobněji kapitola 4). Výsledky prioritizace jsou zobrazeny v příloze K8T3, kdy přehledně shrnutí po pásmech hodnocení (v rámci každého pásma hodnocení jsou klastry, které získaly shodný počet bodů) je uvedeno v listu *Klastry pořadí*.

V prvním pásmu hodnocení se umístil klaster 305Z VRT Praha – Poříčany. Ve druhém pásmu se umístily klastry 104S Dokončení dálnice D0, 302Z Konvenční železnice Velký Osek – Choceň – Ústí n/O a 501Z Konvenční železnice Česká Kubice st. hr. – Plzeň – Praha. Ve třetím až pátém pásmu jsou železniční spojení hlavní sítě TEN-T, která mají zajistit napojení letiště Václava Havla, vytvořit páteřní moravskou trasu propojující Brno s Ostravou, Olomoucí a Zlínem a vyřešit podmínku pro rozvoj celé sítě v podobě vybudování brněnského uzlu. Šesté a sedmé pásmo zahrnuje propojení české a polské dálniční sítě v oblasti Čech (D11) a zkapacitnění železničního uzlu Praha, atd. Všechny 161 klastrů je na základě multikriteriální analýzy rozděleno do 50 pásem hodnocení.

2.1.1 Seznam klastrů a jejich popis

Úplný seznam projektů přiřazených k jednotlivým klastrům identifikovaných k 30. 6. 2023 je uveden v příloze K6T1 – 3, níže v textu jsou uvedeny příklady nejdůležitějších projektů.

1000 Multimodální klaster uzlu Praha

101Z Zkapacitnění a modernizace železničního uzlu Praha

¹ Dopravní model není z důvodu velkého rozsahu přímo součástí materiálu. Výstupy jsou k dispozici na Ministerstvu dopravy.

Zkapacitnění železničního uzlu Praha je nutnou podmínkou pro realizaci systému Rychlých spojení (RS), neboť pro výhledové počty vlaků nového systému není k dispozici dostatečná provozní i opravárenská základna. Jedná se tzv. základní, neboli nutnou potřebu. Druhou důležitou prioritou je zajištění vyšší kapacity pro příměstskou osobní dopravu, která musí být z hlediska udržitelné městské mobility postavena právě na příměstských železničních linkách (osobní a spěšné vlaky). Hlavní město nemá dostatek ploch pro parkování, jakož i kapacitních komunikací pro každodenní dojíždějící, a to ani v systému PaR u koncových stanic metra. Z hlediska městské mobility proto patří zkapacitnění železničního uzlu a příměstských tratí k největší prioritě. Z hlediska kapacity bude postupně nutné zavést technologie automatického řízení vlaků, neboť optimalizovat kapacitu je nutné za předpokladu velmi přesného vedení vlaků.

V současnosti se zpracovává studie proveditelnosti pro Železniční uzel Praha, jejíž cíle jsou následující:

- Zajistit kapacitu pro výhledové nové vlaky systému RS,
- Zajistit interval osobních vlaků příměstské dopravy 10 minut a spěšných vlaků příměstské dopravy 30 minut,
- Zajistit dostatečnou kapacitu pro nákladní dopravu (na tazích hlavní sítě TEN-T alespoň 2 páry nákladních vlaků délky 740 m za hodinu s výjimkami ve špičkových hodinách²).
- Zajistit kapacitu pro nové konvenční dálkové linky.

V současnosti se připravují projekty:

- Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov
- Zdvoukolejnění tratě Branický most – Praha Krč – Spořilov
- Rozšíření odstavných kapacit ŽUP - lokalita Malletova
- Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba
- Dopravní komplex Smíchov
- Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)
- Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem
- Modernizace ŽST Praha-Krč
- Zdvoukolejnění trati odb. Spořilov – Praha – Zahradní Město
- Zdvoukolejnění trati Hrdlořezy – Praha – Malešice – Praha – Hostivař
- Modernizace trati v úseku výhybna Skály – Praha – Čakovice (mimo)
- Rozšíření odstavných kapacit ŽUP – lokalita Malletova
- Rozšíření odstavných kapacit ŽUP – lokalita Trnkova/Slatiny
- ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n. (mimo)
- RS 1 VRT Praha-Zahradní město – Praha – Běchovice

Dostatečnost těchto opatření bude možné posoudit až na základě výsledků Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha. V každém případě je klíčová časová koordinace tohoto projektu s projektem VRT Praha – Poříčany.

Dopravní model prognózuje pro úseky v centrální části uzlu přepravu více než 250 tis. osob za den.

102Z Konvenční železnice Praha Masarykovo nádraží – Letiště Václava Havla

² Na dvoukolejných tratích je možné nákladním vlakům o délce alespoň 740 m přidělit alespoň jednu vlakovou trasu vlaku za dvě hodiny a směrem a minimálně 24 vlakových tras na každodenní bázi, požádá-li o to železniční podnik.

Kolejové napojení Letiště Václava Havla, které umožní přivedení dálkových vlaků, je vedeno jako samostatný klastr, byť je součástí železničního uzlu Praha, a to pro svou specifickou. Vzhledem k významu letiště vyplývá z nařízení o TEN-T povinnost napojení na kolejovou dopravu. Jedná se o klastr základních (nutných) potřeb.

V současnosti se připravují projekty:

- Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha – Výstaviště (včetně)
- Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží
- Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha – Dejvice (včetně)
- Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha – Veleslavín (mimo)
- Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha – Ruzyně (včetně)
- Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště Václava Havla (mimo)
- Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla
- Zaokruhování železničního spojení letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno

Projekt umožní v kombinaci s modernizovaným spojením do Kladna vytvořit další kapacitní směr pro příměstskou dopravu Prahy a umožní podstatně zlepšit obsluhu Letiště Václava Havla veřejnou dopravou. Navržená opatření plně pokrývají potřeby tohoto dosud neexistujícího klustru. Návrhy projektů jsou z hlediska potřebné kapacity a vynaložených investic vyvážené a nedoporučuje se proto přezkoumání parametrů projektů.

Dopravní model prognózuje pro tento klastr přes 50 tis. cestujících denně, což ze strategického pohledu je dostatečný přepravní proud pro novou dvoukolejnou trať.

103Z Konvenční železnice Nové spojení II

Jedná se o klastr, který se rovněž týká pražského železničního uzlu, tentokrát nejde o základní (nezbytné) potřeby, ale o projekty dalšího zlepšení funkcí železničního uzlu, tedy o tzv. cílové potřeby. Klastr se prověřuje rovněž ve Studii proveditelnosti ŽUP a sleduje se několik variant:

- Varianta s podzemním vedením dálkové dopravy a příměstské na povrchu s obsluhou letiště formou konvenční železnice
- Varianta s podzemním vedením dálkové dopravy s cílem přivést vysokorychlostní vlaky na Letiště Václava Havla
- Varianta s podzemním vedením příměstské dopravy, která umožní přivést příměstské vlaky na klíčová místa v centru hlavního města (Václavské náměstí, Karlovo náměstí).

Vzhledem k prioritám udržitelné městské mobility by měla větší význam varianta příměstské dopravy, protože by se tím zvýšila konkurenceschopnost železnice v rámci denní dojížděky ze suburbánní oblasti, a zároveň by projekt umožnil odlehčit přetížený systém metra v centru hlavního města. Projekty tohoto klustru zatím nejsou v DSS navrženy, jejich budoucnost se bude odvíjet od výsledků probíhající studie proveditelnosti, v každém případě půjde o projekty pro vzdálenější časové horizonty.

Národní dopravní model pro tento klastr není zpracován, projekt by převzal vedle příměstské dopravy rovněž významnou část městské dopravy a bylo by nutné modelování dopravním modelem hlavního města Prahy (dopravní model TSK).

104S Dokončení dálnice D0

Dálnice D0 plní funkci obchvatu hlavního města a její význam je posílen konfigurací dálniční sítě v Čechách, kde z hlavního města vychází devět radiál (ve srovnání s jinými evropskými metropolemi jde o jeden z největších

počtů radiál), na druhou stranu chybí tangenciální směry kapacitních komunikací. Proto se ve středočeském prostoru spojují silné příměstské vztahy se silnou tranzitní dopravou. Dálnice D0 je proto velmi důležitá zejména jako ochrana hlavního města před silnou tranzitní dopravou. Dokončení úseku mezi dálnicemi D1 a D11 (stavba č. 511) umožní kapacitně propojit všechny dálnice zaústěné do hlavního města a umožní z hlediska životního prostředí odlehčit situaci na sídlišti Spořilov, které patří k nejméně zaťaženým místům z hlediska vlivů z dopravy v rámci celé České republiky.

V rámci klastru se připravují následující projekty:

- Dálnice D0 511 Běchovice – D1
- Dálnice D0 518 Ruzyně – Suchdol
- Dálnice D0 519 Suchdol – Březiněves
- Dálnice D0 520 Březiněves – Satalice
- Dálnice D0 510 zkapacitnění úseku Běchovice – Satalice
- Dálnice D0 515 zkapacitnění úseku Slivenec – Třebonice
- D0 SSÚD Říčany
- D0 MÚK Třebonice 0. etapa

Celá dálnice dle těchto projektů bude řešena v uspořádání 3+3 pruhu, což je vzhledem očekávaným intenzitám opodstatněný parametr.

Dopravní model prognózuje pro tento klastr 60 – 100 tis. lehkých a těžkých vozidel denně, což ze strategického pohledu je dostatečný přepravní proud pro šestiproudé uspořádání dálnice D0 v celé délce.

2000 Multimodální klastr Státní hranice SRN – Ústí nad Labem – Praha / Kolín

2012 Konvenční železnice Praha – Děčín st. hr.

Železniční trať byla v rámci modernizace tranzitních železničních koridorů modernizována s výjimkou železničního uzlu Kralupy n/V a navazujících Nelahozeveských tunelů, které nesplňují podmínky TEN-T pro průjezdný profil. Modernizace proběhla před čtvrt stoletím, a je nutné proto přistoupit k dílčím optimalizačním opatřením a k novému technologickému vybavení. Klastr je řazen do kategorie základních (nezbytných) potřeb. Proto se sledují následující projekty:

- ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n Vlt.
- Optimalizace traťového úseku Prackovice nad Labem (mimo) – Ústí nad Labem (mimo)
- Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) – Prackovice nad Labem (včetně)
- Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice
- Modernizace žst. Kralupy nad Vltavou
- Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů

Z hlediska vyváženosti investic se jedná o investice opodstatněné, nevykazují poddimenzovanost, ani předdimenzovanost, a to ani s ohledem na plánovanou souběžnou výstavbu vysokorychlostní tratě.

Dopravní model prognózuje pro tento klastr po zprovoznění vysokorychlostní tratě 7,5 tis. osob denně (v příměstských oblastech je přesnost celostátního modelu omezená) a 19 tis. tun nákladu denně. To je ze strategického pohledu dostatečný přepravní proud pro dořešení omezujících úseků klastru, zejména v Nelahozeveských tunelech.

2022 Konvenční železnice Děčín Prostřední Žleb – Lysá n/L – Kolín

Jedná se o tzv. pravobřežní trať, jejíž význam je prioritně pro nákladní dopravu. Trať je nutné zmodernizovat, v rámci modernizace se počítá i se změnou trakční soustavy na 25 kV. Důležité je rovněž technologické vybavení a zajištění provozu vlaků délky 740 m. Klastř je řazen do kategorie základních (nezbytných) potřeb.

Počítá se s následujícími projekty:

- Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)
- Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)
- Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky
- Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – Lysá nad Labem (včetně)
- Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)
- Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo)
- Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)
- Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží
- Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město – Velké Žernoseky

Vzhledem k důležitosti tratě jsou investice v odpovídajících parametrech, a to i přes to, že nové tunely – Středohořský a Krušnohorský – jsou sledovány i z hlediska využití pro nákladní dopravu.

Dopravní model prognózuje pro tento klastř 2 - 12 tis. cestujících a 130 tis. tun nákladu denně, což ze strategického pohledu je dostatečný přepravní proud.

203Z VRT Praha – Odb. Nová Ves; 204Z VRT odb. Nová Ves – Lovosice

Jedná se o součást napojení České republiky na evropskou síť vysokorychlostních tratí, která je součástí hlavní sítě TEN-T, a proto jsou oba klastřy zařazeny do základních (nezbytných) potřeb. V rámci klastřů se připravuje následující projekt:

- RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice

Dopravní model prognózuje pro tyto klastř 63 tis. resp. 40 tisíc cestujících denně, což ze strategického pohledu je dostatečný přepravní proud pro novou dvoukolejnou vysokorychlostní trať.

205Z VRT Ústí n/L – st. hr.

Jedná se o součást napojení České republiky na evropskou síť vysokorychlostních tratí, která bude nově součástí sítě TEN-T. Je součástí tzv. základních potřeb, tedy dalšího důležitého zlepšení dopravní infrastruktury v místě tvořícím významné úzké hrdlo z hlediska kapacity přeshraničního spojení. Trasa bude procházet dlouhým Krušnohorským tunelem, který si vyžádá dlouhou dobu realizace. Počítá se se smíšeným provozem pro osobní i nákladní dopravu, čímž dojde k redukci hluku v Labském údolí. Větší část projektu se bude realizovat na německé straně.

V rámci klastřu se připravuje následující projekt:

- VRT Ústí n/L – st. hr.

Dopravní model prognózuje pro tento klastř 12 tisíc cestujících denně a téměř 100 tisíc přepravených tun denně (149 nákladních vlaků), což ze strategického pohledu je dostatečný přepravní proud pro novou dvoukolejnou vysokorychlostní trať.

206Z VRT Lovosice – Ústí n/L

Jedná se o součást napojení České republiky na evropskou síť vysokorychlostních tratí, která je součástí globální sítě TEN-T. Je součástí tzv. cílových potřeb, tedy dalšího důležitého zlepšení dopravní infrastruktury. Trasa bude

procházet dlouhým Středohořským tunelem, který si vyžádá dlouhou dobu realizace. Počítá se se smíšeným provozem pro osobní i nákladní dopravu, čímž dojde k redukci hluku v Labském údolí.

V rámci klastru se připravuje následující projekt:

- VRT Lovosice – Ústí n/L

Dopravní model prognózuje pro tento klastr 32 tisíc cestujících denně a 120 tisíc přepravených tun denně, což ze strategického pohledu je dostatečný přepravní proud pro novou dvoukolejnou vysokorychlostní trať. Pokud by bylo nutné hledat případná úsporná opatření (identifikováno v Knize 9 a 10 v rámci finančních a rozvojových scénářů) z hlediska omezených finančních zdrojů, přichází v úvahu časový posun realizace a dočasné využití kapacity levobřežní i pravobřežní tratě.

207S D8 Praha – Petrovice st. hr.

Dálnice D8 je součástí základních potřeb a jedná se o dokončenou dálnici v plném provozu. Počítá se s dalším zkapacitněním vybraných úseků:

- Dálnice D8 MÚK Zdiby II. etapa
- MÚK Zdiby, III. etapa
- Dálnice D8 – zkapacitnění u Zdiby – Nová Ves

V prvním úseku se dle prognózy dopravního modelu počítá s intenzitami 50 tis. osobních aut denně a 7tisíci nákladními auty, tedy 57tisíci vozidly denně. Pro druhý úsek se počítá s celkem s 40tisíci vozidly. Přestavba MÚK Zdiby je nutná. Intenzity ve směru na Novou Ves umožňují rozšíření dálnice, nicméně to neřeší obecně problém přivedení velkého počtu aut do hlavního města, kde je nedostatek prostoru. Počet 40 tisíc aut v roce 2050 indikuje, že nezbytnost zkapacitnění by měla být znovu posouzena, a to i v kontextu toho, aby stát byl schopen zajistit finanční prostředky na realizaci všech prioritních projektů.

208V Labsko–vltavská vodní cesta

Vodní doprava je nedílnou součástí dopravní soustavy ČR, z hlediska udržitelné dopravy je bezesporu přínosem, citlivá je ale otázka vlivu vodní cesty na vodní ekosystémy a na vodohospodářské funkce. Disponuje stále volnou kapacitou pro realizaci zejména nákladních přeprav. Prognóza pro přepravu zboží přeshraničním úsekem činí až cca 4 100 t (teoretická kapacita infrastruktury až 20 tis. tun) přepraveného zboží denně. Spolehlivost Labské vodní cesty je narušena úsekem “Ústí nad Labem – státní hranice se SRN“, kde dochází k častému výskytu nízkých vodních stavů, které jsou limitujícím faktorem pro realizaci přeprav. Proto je nezbytné realizovat opatření, které zajistí i v popisovaném úseku celoročně stabilní plavební podmínky. Nedostatečná plavební hloubka klesající pod limity technické i ekonomické plavby ve volně tekoucím regulovaném úseku Labe vede k narušování přepravního řetězce, neefektivnímu plánování a neumožňuje dostatečné vytížení lodí, byť regulovaná vodní cesta znamená časové ztráty z důvodu pobytu lodí v plavebních komorách a s tím spojené vyšší náklady s větší časovou náročností (odpisy a náklady na posádky lodí respektive zboží).

Pro klastr se v současnosti připravují následující projekty:

- Stupeň Přelouč II
- Modernizace plavebního stupně Srnojedy
- Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice
- Ochranná stání na Labské vodní cestě
- Rozvoj říčních a informačních systémů
- VD Kostomlátky, rekonstrukce dělicích zdi PK
- VD Týnec n. L., modernizace plata plavební komory

- LVC, modernizace daleb na středním Labi
- Příprava opatření na DI pro přepravu NTK pro NJZ EDU - Povodí Labe s.p.
- Zabezpečení podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě
- Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě
- Plavební komora Praha - Staré Město
- Zajištění plavebních hloubek pod VD Štěchovice a VD Vrané nad Vltavou
- VVC, Modernizace řídicích systému VD a PK
- PD Zvíkov – modernizace provozního zázemí VVC
- PK Roztoky - modernizace plat
- PK Dolánky - modernizace plat
- PK Modřany - modernizace plat
- PK Modřany - modernizace horní rejdy
- Příprava opatření na DI pro přepravu NTK pro NJZ ETE - ŘVC ČR
- Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Miřejovice, Dolánky, Roztoky)
- Modernizace provozního zázemí VVC Mlazice
- Příprava opatření na DI pro přepravu NTK pro NJZ ETE - Povodí Vltavy s.p.
- MPK Štvanice - modernizace
- PK Smíchov - optimalizace velínu
- VD Vrané – modernizace portálového jeřábu
- Zabezpečení Vraňansko - Hořínského kanálu při povodních
- Citylogistika vodní dopravou v pražské aglomeraci
- Vltava, VD Miřejovice - modernizace mostu.

Chybějící plavební stupeň Děčín je tak kritickým místem dalšího rozvoje vodních cest. Jedná se o projekt v sevřeném údolí, proto jeho vliv na vodní bilanci v krajině je zanedbatelný, stejně tak jako vliv na plošně rozlehlejší ekosystémy, které mají velký vliv na ekologickou stabilitu území. Jiná je situace v případě nížinných úseků řek, zejména v případě Labe nad Mělníkem.

Vodní cesta z Hřenska přes Mělník do pražského Radotína je tedy z hlediska nákladní dopravy včetně pražské městské logistiky velmi potřebná a využití má i v rekreační plavbě. Využití středního Labe nad Mělníkem je nutné posuzovat ze všech aspektů – dopravního, vodního režimu v krajině (hydrogeologický režim), zemědělského a ekosystémového. Projekt Plavebního stupně Děčín se z hlediska významného negativního vlivu na soustavu Natura 2000 řeší v samostatném procesu a současně v připravované nové Koncepti vodní dopravy. Realizace v rámci Dopravních sektorových strategií je podmíněna nalezením kompenzačních opatření. Pokud nalezena nebudou, zůstanou parametry vodní cesty v současné podobě.

Zatím blíže nespécifikovaným a proto z hlediska vlastností v rámci tohoto dokumentu nesledovaným klastrem je splavnění Odry v úseku Kožle-Bohumín. Pro tento projekt je nutnou podmínkou zajištění ekonomické efektivity a environmentální průchodnosti. Problematika bude řešena v Koncepti vodní dopravy. Česká republika bude pokračovat v jednání s Polskem o možnostech splavnění Odry až na území ČR.

3000 Multimodální klastr Praha – Brno

301Z Konvenční železnice Praha – Česká Třebová – Brno

Železniční trať byla v rámci modernizace tranzitních železničních koridorů modernizována s výjimkou úseku Choceň – Ústí n/O a uzlů Pardubice (v realizaci) a Česká Třebová. Modernizace proběhla před čtvrt stoletím a je nutné proto přistoupit k dílčím optimalizačním opatřením (v dílčích úsecích realizace probíhá) a k novému technologickému vybavení. Klastř je řazen do kategorie základních potřeb. Proto se sledují následující projekty:

- Choceň – Uhersko, BC
- Modernizace železničního uzlu Česká Třebová
- Výstavba uzlové trakční napájecí stanice Brno-Černovice
- DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)
- DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová
- Rekonstrukce ŽST Opatov
- Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň
- Rekonstrukce železniční trati Uhersko – Pardubice pro zavedení rychlosti 200 km/h
- ETCS Modřice – Adamov
- Úprava infrastruktury 1. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav – Praha

Nedostatečná kapacita vybraných úseků bude řešena projekty na paralelních úsecích (VRT Praha – Brno, Velký Osek – Choceň). Dopravní model předpokládá denně přepravu 20 – 35 tis. osob denně (v příměstských oblastech je přesnost celostátního modelu omezená) a 40 – 55 tis. tun nákladu denně, v dílčím úseku Choceň – Česká Třebová pak 28 tis. cestujících denně a 100 tis. tun nákladu denně.

302Z Konvenční železnice Libice n/C / Velký Osek – Choceň – Ústí n/O

Trať bude nově zařazena do sítě TEN-T jako řešení nedostatečné kapacity současného úseku Kolín – Česká Třebová, a patří proto do základních (nezbytných) potřeb. Klastř obsahuje následující projekty:

- Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (včetně)
- Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)
- Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)
- Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň

Libická spojka je součástí klastřu 202Z.

Nové železniční spojení dle prognózy zajistí přepravu téměř 60 tisíc tun denně (90 nákladních vlaků) a investice je proto nutná v navrhovaných parametrech.

303Z Železniční uzel Brno

Obdobně jako železniční uzel Praha i uzel Brno je nutným předpokladem realizace sítě Rychlých spojení a pro zajištění brněnské příměstské dopravy (důvody jsou popsány v klastřu 101Z, byť požadavky v případě Brna na příměstskou dopravu jsou adekvátně nižší). Jedná se o základní (nezbytnou) potřebu. Pro klastř se připravují následující projekty:

- Železniční uzel Brno
- Rekonstrukce ŽST Brno – Královo Pole
- Modernizace ŽST Brno – Židenice a úpravy v ŽST Brno – Maloměřice
- Modernizace traťového úseku Brno-Židenice (mimo) – odbočka Brno-Černovice

Náklady na přestavbu uzlu budou vysoké, ale nezbytné. Schválení její výsledné podoby předcházela diskuse, která probíhala mnoho let. Uzlem projde až 70 tis. tun nákladu denně a 130 tis osob denně (v příměstských a zejména městských oblastech je přesnost celostátního modelu omezená).

304Z Konvenční železnice Kolín – Havlíčkův Brod – Brno

Jedná se o doplňkovou trať k trati přes Českou Třebovou, neboť pro nákladní dopravu má méně výhodné parametry (sklonové poměry, horší prostorová průchodnost, není dodržen plný kód P400 a maximální délka vlaku 674m), pro které jsou nasazována státem hrazené postrky, a pro osobní dopravu vykazuje delší jízdní doby. Proto je zařazena do kategorie doplňkových potřeb, a to i přes to, že dočasně budou vybrané úseky ve střední části plnit funkci hlavního spojení osobní dopravy mezi Prahou a Brnem v souladu s etapizací realizace nového vysokorychlostního spojení. S ohledem na tyto skutečnosti se připravují projekty:

- Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova (mimo) – Křižanov (mimo)
- Rekonstrukce ŽST Vlkov u Tišnova
- ETCS+DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín
- Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.
- Rekonstrukce traťového úseku Kuřim (mimo) – Tišnov (mimo)
- Rekonstrukce ŽST Tišnov
- Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod
- Modernizace traťového úseku Světlá nad Sázavou (mimo) – Leština u Světlé (mimo)
- Modernizace traťového úseku Okrouhlice (včetně) – Světlá nad Sázavou (mimo)
- Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)
- Modernizace traťového úseku Pohled (mimo) – Havlíčkův Brod (mimo)

Dopravní model předpokládá denní přepravy přes 30 tis. t nákladu a 5 – 15 tis. osob denně. Všechny projekty v navrhovaných parametrech jsou odůvodněné.

305Z VRT Praha – Poříčany

Význam tohoto úseku spočívá nejen v tom, že je součástí VRT Praha – Brno a případně i VRT Praha – Hradec Králové, ale rovněž v tom, že umožní přesunout konvenční dálkové vlaky ze současné tratě, což uvolní kapacitu pro nákladní dopravu a umožní zkrátit interval příměstské dopravy Praha – Český Brod na 10 minut. Dále uvolní kapacitu tratě Praha – Lysá n/L převedením dálkových vlaků do Hradce Králové, Nymburka a Poděbrad, což umožní zavést vlaky Praha – Mladá Boleslav bez zastavení v taktu 30 minut a spěšné vlaky do Milovic rovněž v taktu 30 minut. Z těchto důvodů se jedná o nejdůležitější projekt pražské příměstské dopravy a jedná se tak o základní (nezbytnou) potřebu.

Klastr se skládá z následujícího projektu:

- VRT Praha – Poříčany.

Kromě těchto projektů bude nutné zajistit:

- Zečtyřkolejnění úseku Praha-Libeň – Praha Běchovice

Dopravní model předpokládá pro tento úsek více než 100 tisíc přepravených osob denně, návrhové parametry jsou proto opodstatněné. Projekt umožní zároveň uvolnit kapacitu pro příměstskou dopravu v úseku Praha – Poříčany – Kolín a umožní zavést dálkovou dopravu ve směru z Prahy do Mladé Boleslavi a Liberce.

306Z VRT Poříčany – Brno

Nové vysokorychlostní spojení Poříčany – Brno je na pomezí mezi základními a cílovými potřebami, neboť okrajové části klastru budou spadat do hlavní sítě TEN-T s dokončením do roku 2030. V nejméně zatíženém úseku model počítá denně s 58tisíci přepravenými osobami.

Klastr obsahuje projekty:

- RS 1 VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou
- RS 1 VRT Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš
- RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno

307S D1 Praha – Brno

Jedná se o nedávno modernizovanou dálnici s výjimkou úseku plnicího funkci obchvatu Brna, který je zahrnut do klastru 806S. Jedná se o dokončený klastr, který je postupně doplňován menšími projekty. Dopravní model předpokládá denní zatížení 35 – 70tisíci vozidly denně (po dokončení VRT Praha – Brno a dálnice D35). Zbývají následující projekty:

- Dálnice D1 most Šmejka
- Dálnice D1 Modernizace SSÚD Bernartice

308S I/43 / I/73 Brno – Moravská Třebová; Skalice n/S – Lačnov

Výslední řešení tohoto klastru prošlo složitým vývojem s výsledným kompromisem, kterým je novostavba nové silnice (I/73) a modernizace stávající silnice I/43, jejíž část bude výhledově přeřazena do nižší třídy. Předpokládají se následující projekty:

- I/43 Hradec nad Svitavou – Lačnov
- I/43 Krhov – Voděrady
- I/43 Letovice – Rozhraní
- I/43 Závist, stoupací pruhy
- I/43 Lom Černá Hora
- I/43 Perná – Krhov, bodová závada
- I/43 MÚK Lipůvka
- I/43 MÚK Kuřim, východ
- I/43 Podlesí, obchvat
- I/43 Svitávka, odbočovací pruh
- I/43 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/73 D1 – Bořitov
- I/73 Bořitov – Svitávka
- I/73 Svitávka – Staré Město

Obě komunikace denně obslouží 20 – 30 tis. vozidel denně (více v příměstské oblasti Brna). Návrhové parametry odpovídají předpokládaným intenzitám dopravy.

4000 Multimodální klastr Brno – Břeclav st. hr. Slovensko / Rakousko

401Z Konvenční železnice Brno – Břeclav – Lanžhot st. hr.

Konvenční železnice byla modernizována, v příměstském úseku do Rakvic bude její kapacita posílena výstavbou souběžné VRT. Zbytek tratě do Břeclavi bude modernizován pro zvýšení rychlosti na 200 km/h. Je tak nalezeno

vhodné řešení pro zajištění podmínek pro příměstskou i vysokorychlostní dopravu. Jedná se o základní (nezbytnou) potřebu. Připravují se následující projekty:

- Dokončení I. žel. koridoru v trať. úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)
- Úpravy železniční infrastruktury pro zavedení rychlosti 200 km/h v úseku Rakvice – Břeclav
- Úprava infrastruktury 1. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav – Kolín

Předpokládá se přeprava 20 tis. osob a 58 tis. tun nákladu denně.

402Z VRT Brno – Rakvice

Nová vysokorychlostní trať kapacitně doplní stávající konvenční železnici v nejzatíženějším příměstském úseku (viz klastr 401Z), s ohledem na nutnost zajištění dostatečné kapacity nejen pro dálkovou, ale i příměstskou dopravu, jde o základní potřebu. Předpokládá se přeprava 16 tis. osob denně (v příměstských oblastech je přesnost celostátního modelu omezená). Připravuje se následující projekt:

- RS 2 VRT Brno (Modřice) – Šakvice

403S D2 Brno – Břeclav st. hr.

Dálnice D2 je jednou z nejstarších dálnic v ČR. V příměstské oblasti Brna je nutné řešit přetížení jižního objezdu Brna v rámci základních (nezbytných) potřeb pomocí tangenty, kdy dojde k propojení tahů D2 a D52. Připravuje se následující projekt:

Předpokládá se provoz 30 tisíc vozidel denně, na společném úseku D2 a D52 kolem 50 tis. vozidel denně.

5000 Multimodální klastr St. hr. Bavorsko – Plzeň – Praha

501Z Konvenční železnice Česká Kubice st. hr. – Plzeň – Praha

Vzhledem k tomu, že je česká ekonomika silně vázána na ekonomiky západoevropských zemí, zejména na Německo, je velkým handicapem české železniční sítě existence pouze jediného kapacitního elektrizovaného železničního přechodu. Proto je velmi důležité vytvořit v rámci základní potřeby druhý přechod ve směru do Bavorska, nejvhodnějším řešením je spojení přes Českou Kubici.

V úseku mezi Prahou a Plzní byl z větší části v minulosti klastr modernizován v rámci 3. tranzitního železničního koridoru s výjimkou úseku Praha – Beroun. Trať mezi Plzní a státní hranicí vyžaduje výrazné zkapacitnění a elektrizaci. Pohraniční přechod v České Kubici by mělo využívat denně 20 nákladních vlaků (14 tis. tun nákladu). Další využití je závislé na kapacitě tohoto spojení na německé straně.

Klastr obsahuje následující připravované projekty:

- Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)
- Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)
- Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)
- Uzel Plzeň, 4. stavba – seřadovací nádraží Doubravka
- Zvýšení rychlosti v úseku Ejpovice (mimo) – Plzeň (mimo)
- Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)
- Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)

- Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)
- Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN

502Z Berounský (Tachlovický) tunel

V rámci cílových potřeb se připravuje nové tunelové železniční spojení Prahy s Berounem, které pomůže zklidnit údolí Berounky od nákladní dopravy a umožní výrazně urychlit dopravu osobní do Berouna, Plzně, do Německa a umožní vytvořit konkurenceschopné spojení Prahy s Příbramí. Předpokládá se přeprava 33 tis. osob a 26 tis. tun nákladu denně.

Klastr se skládá z jednoho projektu:

- Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun

503S D5 Rozvadov st. hr. – Plzeň – Praha

Dálnice D5 je součástí základních (nezbytných) potřeb a jedná se o dokončenou dálnici v plném provozu. Počítá se s dalším zkapacitněním vybraných úseků:

- Dálnice D5 – zkapacitnění Praha – Králův Dvůr

V příměstském úseku se dle prognózy dopravního modelu počítá s intenzitami 57 tis. osobních aut denně a 8tisíci nákladními auty, tedy 65tisíci vozidly denně. Pro úsek kolem Berouna se počítá s celkem s 40tisíci vozidly. Intenzity kolem Berouna a za ním umožňují rozšíření dálnice, nicméně to nevyřeší problém přivedení velkého počtu aut do hlavního města, kde je nedostatek prostoru. Počet 40 tisíc aut v roce 2050 ukazuje, že projekt by měl být pro úsek Rudná – Králův Dvůr opět s ohledem na schopnost státu zajistit finanční prostředky pro prioritní stavby případně znovu posouzen, a to i s ohledem na náročný terén v řešeném území.

504S I/20, I/29, I/19, I/34 Plzeň – Písek – Tábor – Pelhřimov – Humpolec - Havlíčkův Brod

Uvedené spojení po modernizaci může odlehčit tranzitní dopravě v příměstské oblasti Prahy v tranzitu mezi dálnicemi D1 a D5. Jeho dílčí části zároveň zajišťují spojení Českých Budějovic s Brnem (propojením dálnice D3 a D1) a Českých Budějovic s Plzní. Jedná se o základní (nezbytné) potřeby.

V rámci klastru jsou připravovány následující projekty:

- I/19 Starý Pelhřimov – obchvat
- I/19 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/19 Čížkov, obchvat
- I/19 Drhovice - Tábor, přeložka
- I/19 Obrataň, obchvat
- I/20 Hněvkov – Sedlice
- I/20 Kasejovice, obchvat
- I/20 Losiná, obchvat
- I/20 Chválenice, přeložka
- I/20 Vlčtejn, stoupací pruhy
- I/20 Životice, křižovatka se silnicí II/188
- I/20 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030

- I/34 Věž – Skála
- I/34 Havlíčkův Brod, JZ obchvat
- I/29 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030

6000 Multimodální klastr Praha – Ostrava (nad rámec Praha – Brno a Brno – Ostrava)

601Z Konvenční železnice Česká Třebová – Přerov / Prosenice

Jedná se o modernizovanou trať s výjimkou uzlů Česká Třebová a Přerov, které jsou zahrnuty do klastrů 301Z a 801Z. Proto jsou navrhovány pouze projekty zavádění ETCS:

- Úprava infrastruktury 3. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Česká Třebová – Přerov

Očekává se přeprava 15 tis. osob a 55 tis. tun nákladu denně.

602S D11 Praha – Opatovice n/L

Dálnice D11 v úseku z Prahy do Hradce Králové je součástí základních potřeb a jedná se o dokončenou dálnici v plném provozu. Počítá se s dalším zkapacitněním vybraných úseků:

- Dálnice D11, zkapacitnění Praha – Jirny
- Dálnice D11, zkapacitnění Jirny – Poděbrady

V příměstském úseku se dle prognózy dopravního modelu počítá s intenzitami 52 tis. osobních aut denně a 8tisíci nákladními auty, tedy 60 tisíci vozidly denně. Pro úsek mezi Sadskou a Poděbrady se počítá s celkem s 42tisíci vozidly. Intenzity za Sadskou umožňují rozšíření dálnice, nicméně to nevyřeší problém přivedení velkého počtu aut do hlavního města, kde je nedostatek prostoru. Počet 42 tisíc aut v roce 2050 ukazuje, že projekt by měl být s ohledem na příjmové a výdajové scénáře Knihy 9 a 10 případně znovu posouzen.

603S D35 Opatovice n/L – Olomouc – Lipník n/B

Druhé, severní, česko-moravské dálniční spojení podle dopravního modelu ukazuje, že jeho zatížení bude větší, než se počítá na dálnici D1, což je dáno větší hustotou osídlení, kterým prochází, sever je i více průmyslový. Jedná se o základní potřebu, parametry dálnice jsou navrženy vyváženě. Předpokládá se provoz až 25 - 35 tis osobních a 5 – 10 tis. nákladních vozidel. Klastr obsahuje následující připravované projekty:

- Dálnice D35 Ostrov – Vysoké Mýto
- Dálnice D35 Vysoké Mýto – Džbánov
- Dálnice D35 Džbánov – Litomyšl
- Dálnice D35 Litomyšl – Janov
- Dálnice D35 Janov – Opatovec
- Dálnice D35 Opatovec – Staré Město
- Dálnice D35 Staré Město – Mohelnice
- Dálnice D35 Křelov – Slavonín 2. etapa
- Dálnice D35 SSÚD Opatovec
- D35 Mohelnice - Olomouc, modernizace

7000 Multimodální klastr Ostrava – st. hr. Slovensko

701Z Konvenční železnice Ostrava hl. n. – Ostrava Kunčice – Havířov – Český Těšín – Mosty u J. st. hr.

Úsek Český Těšín – Mosty u Jablunkova st. hr. byl modernizován, je nutná optimalizace úseku z Ostravy přes Havířov do Českého Těšína. Celou trasu je nutné vybavit evropským zabezpečovacím zařízením:

- ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmorovice
- Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)
- Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína (včetně)
- Optimalizace traťového úseku Albrechtice u Českého Těšína (mimo) – Havířov (mimo)
- ETCS + DOZ Ostrava – Havířov – Český Těšín

702Z Konvenční železnice Dětmorovice – Český Těšín

Jedná se o modernizovanou trať, projekty nejsou připravovány.

703S I/68, I/11 Třanovice – Mosty u J. st. hr.

Modernizace silničního spojení probíhá a postupně se v rámci základní potřeb dokončuje. Předpokládá se provoz 11 tisíc vozidel denně. Rozestavěný je následující úsek:

- I/68 Třanovice – Nebory
- I/11 Mosty u Jablunkova, ekodukt

704S D56, I/56 Ostrava – Frýdek-Místek

Jedná se o součást sítě TEN-T, které zajišťuje multimodální napojení intermodálního terminálu Paskov. Předpokládá se provoz 26 tis. vozidel denně. Větší část projektu byla dokončena, v rámci základních potřeb se připravuje poslední projekt:

- I/56 Ostrava - prodloužená Místecká III. stavba

705S I/58 Příbor – Ostrava

Jedná se o součást sítě TEN-T, které zajišťuje multimodální napojení mezinárodního Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově. Jedná se o základní potřebu, realizuje se projekt:

- I/58 Mošnov – obchvat

706Z Konvenční železnice Paskov - Ostrava Kunčice - Ostrava Svinov / Polanka n/O

Jedná se o součást sítě TEN-T, které zajišťuje multimodální napojení intermodálního terminálu Paskov. V rámci základních (nezbytných) potřeb se připravuje projekt:

- Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou
- Výstavba zastávky Ostrava-Zábřeh

8000 Multimodální klastr (Viedeň) st. hr. Rakousko – Přerov – Ostrava – st. hr. Polsko (nad rámeček Brno – Břeclav st. hr.)

801Z Konvenční železnice Břeclav st. hr. – Otrokovice – Přerov – Ostrava – Bohumín – Petrovice u K. st. hr.

Jedná se o modernizovanou hlavní větev 2. tranzitního železničního koridoru, v rámci základních potřeb se připravují projekty spojené s obnovou tratě, dokončuje se modernizace železničních uzlů Přerov a Ostrava a řeší se další dílčí úpravy.

V úseku Břeclav – Přerov se očekává přeprava 30 tisíc tun nákladu a 10 tis. osob denně, v úseku Přerov – Ostrava 75 tis. tun nákladu a 8 tis. osob denně.

Připravují se následující projekty:

- Rekonstrukce žst. Přerov, 3. stavba
- Polom – Suchdol n. O., BC

- Zvýšení disponibility výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV
- Lipník n. B. – Drahotuše, BC
- Modernizace železničního uzlu Ostrava
- Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice, 2. stavba
- Úprava infrastruktury 2. TŽK pro výhradní provoz ETCS v úseku Břeclav – Petrovice u Karviné

802Z Konvenční železnice Brno – Přerov

Současná zcela nevyhovující železniční trať bude v rámci základních potřeb zásadně modernizována a stane se součástí sítě Rychlých spojení. V současnosti trať z kapacitních důvodů neumožňuje zavést příměstské linky v rámci brněnské aglomerace. Prognózuje se přepravní proud 30 tisíc cestujících a 12 tisíc tun zboží denně.

V rámci klastru se připravují následující projekty:

- Modernizace trati Brno-Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice
- Modernizace trati Brno-Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov
- Modernizace trati Brno-Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice
- Modernizace trati Brno-Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín
- Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov
- ETCS+DOZ+GSM-R Brno – Blažovice

803Z VRT Brno – Přerov – Ostrava

Jedná se o klaster základních potřeb, neboť současný úsek je úzkým hrdlem. Úsek Prosenice – Ostrava se připravuje v rámci samostatného pilotních projektů VRT a vedle zrychlení dopravy jeho hlavní význam spočívá ve vytvoření nové kapacity, což pomůže řešit nedostatečnou kapacitu souběžné konvenční tratě. Úsek Brno – Přerov bude znamenat další zvýšení parametrů v tomto úseku, nicméně z hlediska důležitosti se jedná v porovnání se severní částí klastru o nižší prioritu a záměr bude nutné posoudit po uvedení do provozu konvenční tratě (klastr 802Z). V úseku Přerov – Ostrava se denně počítá s přepravou 24 tis. osob denně.

V rámci klastru se připravují následující projekty:

- RS 1 VRT Prosenice – Hranice na Moravě (včetně)
- RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov
- RS 1 (M2) Brno – Přerov

804Z nová železniční trať Ostrava – Katovice

V rámci cílových potřeb se připravuje nové železniční spojení do Polska navazující na VRT Brno – Přerov – Ostrava. Spojení ulehčí současnému přetíženému železničnímu přechodu v Petrovicích u Karviné.

V rámci klastru se připravuje projekt:

- RS 1 VRT Ostrava hl. – St. hranice Polsko

805S D52 Mikulov st. hr. – Brno

Jde o modernizovaný tah vedený mimo intravilány obcí. Úsek z Pohořelic na státní hranici je v dvoupruhovém uspořádání. Vzhledem k prognózovaným intenzitám 17 tisíc osobní aut a 7 tisíc nákladních aut denně za

Pohořelicemi je nutné dobudování dálnice 2+2 v celém úseku v rámci základních potřeb. Pro klastr se připravují následující projekty:

- Dálnice D52 Brno – jižní tangenta
- Dálnice D52 Pohořelice – státní hranice (bez přechodu VN Nové Mlýny)
- Dálnice D52 Přechod VN Nové Mlýny
- Dálnice D2 – zkapacitnění u Brna (po exit 5) - součástí D52 Brno, jižní tangenta
- Dálnice D52 SSÚD Pohořelice

806S D1 Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín - st.. hr.

Dálnice D1 není dokončena v úseku Říkovice – Přerov, nicméně dálniční spojení Brno – Ostrava existuje i v současnosti (s využitím D46, D35). Chybějící úsek tak přinese zlepšení spíše v relaci Zlín – Ostrava. Dálnice musí být dokončena jako základní potřeba i přes to, že dálniční síť na střední Moravě byla od počátků navržena v poněkud naddimenzované podobě, v chybějícím úseku se počítá se 40 tis. vozidly denně (do značné míry jde o převod z dálnice D46 a D35). Do klastru je zahrnuto i zkapacitnění jižní objízdny Brna.

V rámci klastru se připravují projekty:

- Dálnice D1 0136 Říkovice – Přerov
- Dálnice D1 Modernizace SSÚD Bernartice
- Dálnice D1 01191.C Brno centrum – Brno jih
- Dálnice D1 01191.A MÚK Brno jih
- Dálnice D1 01313 Připojení BPZ Černovická terasa na D1
- Dálnice D1 01171 MÚK Kývalka – Brno západ
- Dálnice D1 01311 Brno jih – Brno východ
- Dálnice D1 01191.B Brno západ – Brno centrum
- Dálnice D1 SSÚD Ostrava, rozšíření administrativní budovy
- Dálnice D1 01312 MÚK Brno východ - MÚK Holubice

807S D48 Bělotín – Chotěbuz st. hr.

Dálnice D48 je zahrnuta do doplňkových potřeb, neboť i před modernizací byla ve čtyřpruhovém uspořádání, byť bez dělicího pásu, což znemožňovalo zvýšit povolenou rychlost. Dostavba na plný dálniční profil je především prvkem ke zvýšení bezpečnosti provozu. Počítá se denně až s 25tisíci vozidly.

Klastr obsahuje následující projekt:

- Dálnice D48 Frýdek-Místek - obchvat I. etapa
- Dálnice D48 Frýdek-Místek - obchvat I. etapa, D56 Frýdek-Místek - připojení na D48
- Dálnice D48 Frýdek-Místek - obchvat II. etapa
- Dálnice D48 MÚK Bělotín - Rybí
- Dálnice D48 MÚK Bělotín - Rybí II.etapa
- Dálnice D48 MÚK Nošovice
- I/35 SSÚD Poruba
- D48 SSÚD Frýdek Místek

808S D55 Břeclav (D2) – Hulín

Dálnice D55 je zařazena do doplňkových potřeb, protože sama o sobě nevytváří nové propojení mezi aglomeracemi (dochází ke zkrácení některých vazeb a k odlehčení dálnic v okolí Brna), na druhou stranu prochází poměrně hustě osídleným územím, proto intenzity dosahují dle dopravního modelu 20 – 25 tisíc vozidel denně. Čtyřpruhové uspořádání je proto odůvodnitelné.

Pro klastr se připravují projekty:

- Dálnice D55 Napajedla – Babice
- Dálnice D55 Babice – Staré Město
- Dálnice D55 Staré Město – Moravský Písek
- Dálnice D55 Moravský Písek – Bzenec
- Dálnice D55 Bzenec – Bzenec Přívoz
- Dálnice D55 Bzenec Přívoz – Rohatec
- Dálnice D55 Rohatec – Lužice
- Dálnice D55 Lužice – Břeclav
- Dálnice D55 Napajedla - Babice, most SO 201
- D55 SSÚD Napajedla

809S I/55 Břeclav (D2) – Břeclav st. hr.

Jedná se o doplňkové spojení k D52 ve směru do Rakouska, jde zejména o vymístění tranzitní dopravy z města Břeclav.

- I/55 Břeclav, obchvat

9000 Multimodální klastr (Praha) – Hradec Králové – Trutnovsko st. hr.

901Z Konvenční železnice Poříčany (VRT) – Nymburk

Nová VRT trať Praha – Poříčany umožní přeměrovat rovněž dálkové vlaky směrem na Hradec Králové ještě před realizací VRT Praha – Hradec Králové, umožní přeměrovat spěšné vlaky a rychlíky směr Nymburk, Poděbrady a Chlumec n/C, umožní zavést nové spojení Praha – Jičín a uvolní tak kapacitu tratě Praha – Lysá n/L pro směr Mladá Boleslav. Podmínkou je zkapacitnění současné jednokolejné tratě v úseku Sadská – Nymburk, který je do projektu zahrnut.

902Z VRT Poříčany – Hradec Králové / (Pardubice) – st. hr. Polsko

Vysokorychlostní spojení Praha – Wrocław zkrátí v rámci cílových potřeb spojení do Hradce Králové a Polska. V úseku severně od Hradce Králové bude trať určena pro smíšený provoz s denní přepravou až 30 tis. tun zboží (za předpokladu dosažení vyhovujících sklonových poměrů) a 7 tisíc cestujících denně. V úseku do Hradce Králové se počítá až s 27 tis. přepravenými osobami denně.

Klastr obsahuje projekty:

- RS 5 Poříčany – Hradec Králové
- RS 5 Hradec Králové – st. hranice

Výsledné parametry tohoto klastru budou navrženy na základě studie proveditelnosti, která se v současné době zpracovává. Týká se to jednak rozhodnutí, zda má být vybudováno propojení do Pardubic z vysokorychlostní tratě Poříčany – Hradec Králové, tak rozhodnutí o výsledných parametrech tratě z Hradce Králové severním směrem. Studie proveditelnosti bere v úvahu skutečnost, že pro nákladní dopravu do Polska v západní části společné hranice lze částečně využít rovněž projekt železničního spojení Praha – Liberec –

Zhořelec s vazbou na nově vznikající železniční uzel v polsko – německo – českém trojmezí. Ekonomika provozování nákladní dopravy je totiž významně ovlivněna sklonovými parametry jednotlivých tratí.

903S D11 Opatovice n/L – Královec st. hr.

Jedná se o dálniční spojení do Polska patřící mezi základní priority. Současné spojení přes Náchod a Kladsko není vyhovující, polská strana kapacitní spojení do Královce již dokončuje. V Úseku Trutnov – státní hranice model předpokládá 5 tisíc osobních a 7 tisíc nákladních aut denně. Je zde tedy vysoký podíl nákladní dopravy, proto je vhodné plný profil připravovat.

Klastr obsahuje projekty:

- Dálnice D11 Jaroměř – Trutnov
- Dálnice D11 Trutnov – státní hranice
- Dálnice D11 MÚK Beranka
- Dálnice D11 SSÚD Střítež

10000 Multimodální klastr střední Morava – st. hr. Slovensko

1001Z Konvenční železnice Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr.

Dvoukolejná elektrizovaná trať nebyla modernizována ve stylu tranzitních železničních koridorů, proto vyžaduje revitalizaci určitých úseků a počítá se s dílčími přeložkami tratě. Je nutné vybavení evropským zabezpečovacím systémem. V přeshraničním úseku se počítá denně s přepravou 4 tisíc osob a 6 tisíc tun nákladu.

Sledují se následující projekty:

- GSM-R + ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná
- Milotice nad Bečvou – Hranice na Moravě (mimo), přeložka trati
- Revitalizace traťového úseku Vsetín (mimo) – Valašské Meziříčí (včetně)

1002S D49 / I/49 Hulín – Horní Lideč st. hr.

Jedná se vedle dálnice D2 o druhé dálniční spojení na Slovensko, které zatím neexistuje, a to v základní potřebě. Vzhledem k tomu, že modely ukazují nižší intenzity dopravy v přeshraničním úseku, je úsek Vizovice – státní hranice navržen ve třípruhovém/dvoupruhovém uspořádání se stoupacím pruhem (12 tis. vozidel denně).

Pro klastr se sledují následující projekty, které návrhově odpovídají předpokládaným intenzitám dopravy:

- Dálnice D49 Hulín – Fryšták
- Dálnice D49 Fryšták – Lípa 1. etapa
- Dálnice D49 Fryšták – Lípa 2. etapa
- Dálnice D49 Fryšták - Lípa 3. etapa
- Dálnice D49 4903 Lípa - Pozděchov
- Dálnice D49 4904 Pozděchov - Horní Lideč
- Dálnice D49 4905 Horní Lideč - hranice ČR/SR

11000 Multimodální klastr Brno – Olomouc

1101Z Konvenční železnice Nezamyslice – Olomouc

V souvislosti s modernizací tratě Brno – Přerov je nutné zajistit dostatečné parametry i pro odbočující trať napojující Prostějov a Olomouc v rámci základních potřeb.

Připravují se následující projekty:

- Modernizace trati Prostějov – Nezamyslice
- Modernizace trati Olomouc – Prostějov
- GSM-R Nezamyslice – Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n.

1102S D46 Vyškov - Olomouc

Jde o existující dálnici, pro kterou jsou sledovány úpravy.

- D46 MÚK Držovice
- D46 soubor staveb v km 0,000 - hranice kraje
- D46 Vyškov - Olomouc, nouzové zálivy

MÚK zahrnující připojovací odbočovací pruhy, stejně tak celková homogenizace trasy z hlediska šířkového uspořádání.

12000 Multimodální klastr Brno – Zlín

1201Z Konvenční železnice Kojetín – Hulín

V souvislosti s modernizací tratě Brno – Přerov je nutné zajistit dostatečné parametry i pro odbočující trať napojující Kroměříž a Zlín v rámci základních potřeb.

Připravuje se následující projekt:

- Modernizace a elektrizace trati Kojetín (mimo) – Hulín

1202Z Konvenční železnice Otrokovice – Zlín

Železniční spojení napojuje Zlín na hlavní železniční koridor, v nákladní dopravě obsluhuje intermodální terminál v Lípě.

Připravuje se následující projekt:

- Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice

13000 Multimodální klastr Olomouc – Zlín

1301S D55 Olomouc – Přerov

V rámci řešení dálniční sítě na střední Moravě se spojení Olomouc – Přerov – Zlín nestalo součástí žádného z dálkových tahů, proto je navržena dálniční spojka propojující Olomouc s Přerovem se zatížením 19 tisíc vozidel denně.

Sledují se následující projekty:

- Dálnice D55 Olomouc – Kokory
- Dálnice D55 Kokory – Přerov

14000 Multimodální klastr Praha – České Budějovice

1401Z Konvenční železnice Praha – Tábor – České Budějovice

4. tranzitní železniční koridor je z větší části dokončen, nezahájen byl poslední z projektů, který je nejnáročnější z hlediska investičních nákladů i přípravy. Mimo pražskou příměstskou oblast se předpokládá přeprava 11 tisíc osob a 12 tisíc tun nákladu denně. V příměstské dopravě pak 19 tis. tun nákladu a 28 tis. osob denně. Tah je nutné dokončit, aby byl funkční, jde o součást základních potřeb.

Klaster obsahuje následující projekty:

- Modernizace trati Nemanice I – Ševětín
- ŽST České Budějovice podchod
- Modernizace uzlu České Budějovice

1402Z Konvenční železnice Beroun – Zdice – Písek

V rámci cílových potřeb je navrženo řešit paralelní tah k dálnici D4. V návaznosti na vybudování Tachlovického (Berounského) tunelu bude možné výrazně zlepšit železniční spojení mezi Prahou a Příbramí. Pro celou trať bude potřebné vyřešit problematiku elektrické vozby s využitím prosté elektrizace v celé délce pro nasazení elektrických vozidel. Vzhledem ke skutečnosti, že dokončení Tachlovického (Berounského) tunelu se nepředpokládá dříve než v roce 2035, nebyly žádné projekty v tomto klastru zatím připravovány.

Navrhuje se nový projekt:

- Optimalizace trati Zdice – Příbram

1403Z Zkapacitnění úseku Praha Hostivař – Benešov (nová trať)

V rámci cílových potřeb se uvažuje o zkapacitnění příměstského úseku u Prahy na 4. tranzitním železničním koridoru, a to s ohledem na jeho nedostatečnou propustnost, neboť v tomto úseku jsou v rámci příměstské dopravy nejsilnější přepravní proudy, dopravní model s ním zatím nepočítá:

- Praha – Bystřice u Benešova

Z důvodů případných úsporných opatření (identifikováno v Knize 9 a 10 v rámci finančních a rozvojových scénářů) přichází v úvahu případné posouzení zkrátit trasu do Strančic a tím projekt zlevnit. Ve Strančicích se snižuje rozsah příměstské dopravy ukončením části spojů v této stanici.

1404S D4 Praha – Nová Hospoda

Jedná se o první dálniční spojení na jih Čech, které bude dokončeno, v současnosti probíhá výstavba dálnice v režimu PPP. Po jejím dokončení bude 4pruhová komunikace spojovat Prahu s Pískem. Navazující silnice I/20 je zároveň součástí spojení Českých Budějovic s Plzní, v minulosti byla částečně modernizována a připravuje se další zkapacitnění. Zároveň se připravuje zkapacitnění a modernizace příměstského úseku u Prahy. Vzhledem ke stavu realizace je tento klaster zařazen do základních potřeb:

- Dálnice D4 – zkapacitnění u Prahy a modernizace Pražský okruh – Příbram
- Dálnice D4 Háje – Mirovice (PPP)

Na dokončovaném úseku se předpokládá průměrná denní intenzita 15 tis. vozidel denně, což je na spodní hranici pro existenci plného dálničního profilu, po dokončení v mezidobí do dostavby dálnice D3 bude ale využito vyšší.

1405S D3 Praha – Tábor – České Budějovice

Středočeská část dálnice D3 nebyla dosud realizačně zahájena a s ohledem na pokračující výstavbu dálnice D4 je proto zařazena do cílových potřeb. Po jejím dokončení se očekává denní intenzita kolem 20tis. osobních a 4 tisíc nákladních vozidel denně, po dokončení tedy část intenzit z dálnice D4 bude přesměrována na dálnici D3.

V současnosti se připravují následující projekty:

- Dálnice D3 0301 Praha - Jílové
- Dálnice D3 0302 Jílové - Hostěradice
- Dálnice D3 0303 Hostěradice - Václavice
- Dálnice D3 0304 Václavice - Voračice
- Dálnice D3 0305/I Voračice - Nová Hospoda
- Dálnice D3 0310/I Úsilné - Hodějovice

15000 Multimodální klastr České Budějovice – Dvořiště st. hr.

1501Z Konvenční železnice České Budějovice – Horní Dvořiště st. hr.

Trať byla v rámci 4. tranzitního železničního koridoru optimalizována ve stávající stopě a elektrizována. Jsou úvahy o výraznějším zvýšení parametrů tratě, projekt v rámci DSS sledován není. Připravuje se projekt na vybavení evropským zabezpečovačem:

- ETCS České Velenice - České Budějovice - Horní Dvořiště
- Nová trať České Budějovice – Horní Dvořiště – st. hr.

Z důvodu potřeby zvýšení kapacity a rychlosti spojení České Budějovice – Linec je v současnosti s rakouskou stranou prověřována nová trať pro rychlost 200 km/h. S projektem bude možné počítat k realizaci až po roce 2050.

1502S D3 České Budějovice – Dolní Dvořiště st. hr.

Dopravní model předpokládá v tomto úseku denně 8 tisíc osobních a 2,5 tisíc nákladních vozidel, což jsou hodnoty, které by z koncepčního pohledu vyžadovaly přehodnocení parametrů. Jde ale o přeshraniční úsek a o homologaci dálkové trasy, proto projekty v pokročilém stádiu přípravy nebudou přehodnoceny. Jde o následující projekty v rámci základní potřeby:

- Dálnice D3 0310/II Hodějovice – Třebonín
- Dálnice D3 0311 Třebonice - Kaplice nádraží
- Dálnice D3 0312/I Kaplice nádraží - Nažidla
- Dálnice D3 0312/II Nažidla - Dolní Dvořiště st. hranice
- Dálnice D3 SSÚD Kaplice
- Dálnice D3 SSÚD Borek

16000 Multimodální klastr Praha – Most – Karlovy Vary

1601Z Konvenční železnice Most – Karlovy Vary – Cheb – Cheb st. hr.

Konvenční železnice Most – Cheb st. hr. patří k základním potřebám a plní několik funkcí. Jedná se o možné spojení pro nákladní dopravu, které se může vyhnout přetíženému pražskému uzlu, podmínkou je elektrizace trati z Chebu alespoň do Hofu. Trať je zařazena do tohoto klastru z toho důvodu, že zajišťuje spojení z Prahy do Karlovarské aglomerace, význam tohoto spojení vzroste po dokončení VRT Praha – Most. Model předpokládá denní přepravu cca 13 tis. tun nákladu a 5 – 11 tis. osob.

Pro klastr se připravují projekty:

- Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov

- Výstavba TT Třebošice

V návaznosti na dokončení VRT Praha - Most bude potřebná další modernizace:

- Optimalizace tratě Most - Karlovy Vary

1602Z VRT (Praha) – Nová Ves – Most

S ohledem na základní propojení Prahy na aglomeraci Chomutovsko-mosteckou a Karlovarskou, je VRT Praha – Most zařazena do základních potřeb. Trať by měla být vybudována pro smíšenou dopravu, není ještě definitivně rozhodnuto o způsobu napojení této tratě v Podřipsku na pravobřežní trať tak, aby mohl být lépe využit tranzitní potenciál pro nákladní dopravu míjející pražský uzel. Dopravní model toto propojení v sobě nemá zatím zahrnuto. Model v osobní dopravě předpokládá přepravu cca 17 tisíc osob denně. Navrhuje se projekt:

- VRT Odbočka Nová Ves – Most

S ohledem na využití tratě pro nákladní dopravu je potřebné doplnit projekt:

- Propojení Odb. Nová Ves – Dřísy

1603S D7 Praha – Chomutov

Dálnice D7 je jednou z mála, která není součástí TEN-T. Zajišťuje napojení Mostecko-chomutovské aglomerace na Prahu.

Klaster obsahuje následující projekty:

- Dálnice D7 MÚK Aviatická - MÚK Ruzyně, 1. etapa
- Dálnice D7 MÚK Aviatická - MÚK Ruzyně, 2. etapa
- Dálnice D7 MÚK Knovíz - MÚK Slaný - západ
- Dálnice D7 MÚK Slaný - západ - Kutrovice
- Dálnice D7 Kutrovice - Panenský Týnec
- Dálnice D7 Chlumčany, zkapacitnění
- Dálnice D7 Louny, zkapacitnění obchvatu
- Dálnice D7 Postoloprty zkapacitnění obchvatu
- Dálnice D7 MÚK Kněževes, přídatné pruhy
- Dálnice D7 MÚK Středokluky, přídatné pruhy
- D7 Praha - Makotřasy, modernizace
- D7 SSÚD Slaný

Mezi Louny a Chomutovem dopravní model předpokládá denně dopravní proud cca 13 tis. osobních a 2 tis. nákladních aut, což je z hlediska koncepčního na spodní hranici dopravního proudu pro 4pruhovou dálnici, projekt se s ohledem na stav přípravy nebude z hlediska parametrů přehodnocovat, dalším důvodem je dosažení soudržnosti regionů, neboť se jedná o propojení strukturálně postiženého regionu.

1604S I/28 Louny – Most

Silnice zajišťuje napojení Mostu na dálnici D7, v minulosti byla modernizována. Připravuje se projekt:

- I/28 Dobroměřice, OK I/28 a III/25013

Dopravní model předpokládá cca 8 tis. osobních a 1,5 tis. nákladních aut denně, což je v souladu s parametry komunikace.

1605S D6 Praha – Karlovy Vary – Pomezí st. hr.

Dálnice propojuje Karlovarský kraj, jakožto nejvíce strukturálně postižený region ČR. Dopravní model pod Doupovskými horami předpokládá denní dopravní proud 13 tis. osobních a necelých 3 tis. nákladních vozidel, což je z hlediska koncepčního na spodní hranici dopravního proudu pro 4pruhovou dálnici, projekt se s ohledem na stav přípravy nebude z hlediska parametrů přehodnocovat. Rovněž v tomto případě jde o dosažení soudržnosti regionů, neboť se jedná o propojení strukturálně postiženého regionu.

V klastru jsou připravovány následující projekty:

- Dálnice D6 Krupá, přeložka
- Dálnice D6 Hořesedly, přeložka
- Dálnice D6 Hořovičky, obchvat
- Dálnice D6 Petrohrad - Lubenec
- Dálnice D6 Knínice - Bošov
- Dálnice D6 Žalmanov - Knínice
- Dálnice D6 Olšová Vrata - Žalmanov
- Dálnice D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata
- Dálnice D6 SSÚD Lubenec
- Dálnice D6 SSÚD Sokolov
- Dálnice D6 SSÚD Tuchlovice

17000 Multimodální klastr Praha – Liberec – st. hr. Polsko / SRN

1701Z Konvenční železnice Praha – Lysá n/L – Čachovice – Mladá Boleslav – Liberec

V současnosti se dokončuje studie proveditelnosti pro úsek Mladá Boleslav – Liberec, studie pro úsek Praha – Mladá Boleslav byla dokončena. Zároveň probíhá vyjednávání o zařazení tohoto železničního spojení do sítě TEN-T. Liberecký kraj (Liberecká aglomerace a sousedící Mladoboleslavská aglomerace) se vyznačuje nejhorsími parametry železniční infrastruktury, a to i přes rozvinutý průmysl v regionu a vysoký rekreační potenciál širšího regionu. Faktická neexistence konkurenceschopné železnice se projevuje ve velkých nárůstech intenzit na dálnici D10. Dopravní model ukazuje cca 11 tisíc přepravených osob a 3 200 tun zboží denně před Libercem, v úseku před Mladou Boleslaví se přepraví až 25 tis. osob denně, v úseku Praha – Lysá n/L pak 35 tis. osob denně.

V klastru jsou identifikovány projekty:

- Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně)
- ETCS Milovice - Praha hl. n. (mimo)
- Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ
- Rekonstrukce traťového úseku Mladá Boleslav město (včetně) - Mladá Boleslav hl. n. (včetně)
- Všejsanská spojka
- Modernizace a elektrizace trati Nymburk – Nepřevázka

Na základě výsledků studie proveditelnosti bude nutné doplnit další projekty:

- Modernizace tratě Mladá Boleslav - Liberec

1702Z Konvenční železnice Liberec – Hrádek n/N st. hr.

Jde o jedno z možných pokračování tahu z Liberce do Zhořelce, kde vzniká významný železniční uzel TEN-T s vazbami do Německa a Polska. Železniční spodek byl v minulosti vybudován pro dvoukolejnou trať, dnešním parametrům by už šířkově nevyhovoval. S tímto spojením se nepočítá do sítě TEN-T, neboť v Žitavě by byla úvrať. Trať zajišťuje rychlíkové spojení Liberce s Drážďany, což je v současnosti nejkvalitnější napojení Liberce na síť TEN-T. Trať byla v minulých letech optimalizována, kritickým problémem je dlouhodobě špatný technický stav dvoukilometrového úseku na polském území, v důsledku čehož nelze zatím dosáhnout taktový uzlový bod v Žitavě. Identifikovány jsou následující projekty:

- Rekonstrukce ŽST Hrádek nad Nisou
- Rekonstrukce ŽST Chrastava

1703Z Konvenční železnice Liberec – Frýdlant – Zawidów st. hr.

Trať je navržena do sítě TEN-T na základě společného přístupu Rady EK. Trať je i v současnosti využívána v mezinárodní nákladní dopravě, její technický stav na polské straně je špatný. Vzhledem k tomu, že na trati je mezi Libercem a Frýdlantem zaveden 30minutový takt, bude nutné zkapacitnění vybudováním nebo rozšiřováním výhyben (dokončuje se studie proveditelnosti).

Trať byla v minulém období částečně optimalizována, nové projekty se v současnosti nepřipravují. Do budoucna lze očekávat projekt:

- Zvýšení propustnosti železniční tratě Liberec – Frýdlant – Zawidów st. hr.

1704S D10 Praha – Ohrazenice

Dálnice je v provozu, připravuje se zkapacitnění v příměstské oblasti Prahy a Mladé Boleslavi:

- Dálnice D10 - zkapacitnění Praha - Mladá Boleslav
- Dálnice D10 MÚK Kosmonosy
- Dálnice D10 - modernizace Mladá Boleslav – Turnov
- Dálnice D10 SSUD Brodce

V okolí Benátek nad Jizerou model prognózuje cca 39 tis. osobních a 4 tis. nákladních vozidel denně. Rozšíření na 6 pruhů mezi Starou Boleslaví a Bezděčínem je vhodné znovu posoudit.

1705S I/35 Ohrazenice – Liberec – Bílý Kostel n/N

Silnice je plnohodnotnou 4pruhovou komunikací s usměrněnými nájezdy a výjezdy a jedná se tedy o komunikaci dálničního typu. Silnice je po dobudování MÚK Rádelský mlýn ve vyhovujících parametrech, nutná je obnova estakády v centru Liberce. Nejsou předkládány nové projekty.

1706S I/35 Bílý Kostel n/N – Hrádek n/N st. hr.

Silnice je součástí TEN-T, v minulých letech byla vybudována v nové stopě. V současnosti se nesledují nové projekty, pokud v novém návrhu nařízení k TEN-T nebude schválena povinnost na dělicí střední pás oddělující jednotlivé směry.

21000 Multimodální klastr Plzeň – Karlovy Vary

2101Z Konvenční železnice Plzeň – Cheb

Železnice je součástí 3. tranzitního železničního koridoru, byla modernizována, většina trati s výjimkou koncových úseků je jednokolejná. Předpokládá se denní přeprava 8 500 tun a 3 – 6 tisíc osob. Navazující úsek Cheb – Karlovy Vary je součástí klastru 1601Z. Postupně by měl funkci hlavního přechodu do Bavorska převzít přechod Česká Kubice, proto nejsou identifikovány další projekty.

2102S I/20 Plzeň – Karlovy Vary

Model předpokládá v tomto úseku denně cca 7 tis. osobních aut, nákladní doprava by neměla být příliš významná. Jedná se o meziregionální spojení, byť pro některé funkce z hlediska dostupnosti Karlovarského kraje je významná (cca 500 vozidel denně), navíc multimodální železniční spojení nebude dostupné. Je proto důležité odstranit úzká místa na tahu a vyřešit východní průchod Plzní. Proto jsou v přípravě následující projekty:

- I/20 Plzeň, Jasmínová - Jateční
- I/20 Plzeň, Jateční - Na Roudné
- I/20 Bečov, serpentiny
- I/20 Jenišov, úprava křižovatky Globus
- I/20 Toužim – Žalmanov

22000 Multimodální Klastř Plzeň – České Budějovice

2201Z Konvenční železnice Plzeň – České Budějovice

Jedná se o jednokolejnou trať s dvoukolejnými úseky. Ty by se měly rozšířit i plzeňské příměstské oblasti z důvodů větších možností využití pro příměstskou dopravu. Očekává se denně přeprava cca 6 tis. osob a 6 tis. tun zboží. Připravuje se následující projekt:

- Modernizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)
- Schválena byla aktualizace studie proveditelnosti obsahující modernizaci pro rychlost úsekově až 200 km/h
- Modernizace tratě Nemanice – Protivín (včetně) – Písek město (včetně)
- Modernizace tratě Protivín (mimo) – Horažďovice předm. (mimo)

2202Z Konvenční železnice Písek – Protivín

Úsek zajišťuje napojení města Písek na železniční tah Plzeň – České Budějovice ve směru do Českých Budějovic. Jedná se o elektrizovanou jednokolejnou trať, nové projekty budou sledovány v návaznosti na schválení aktualizace SP Plzeň-České Budějovice.

2203Z Konvenční železnice Putim – Ražice

Úsek zajišťuje napojení města Písek na železniční tah Plzeň – České Budějovice ve směru do Strakonice a Plzně. Jedná se o elektrizovanou jednokolejnou trať, nové projekty budou sledovány v návaznosti na schválení aktualizace SP Plzeň-České Budějovice.

2204S I/20 Písek – České Budějovice

Silnice je součástí nejen spojení České Budějovice – Plzeň, ale rovněž spojení České Budějovice – Praha (viz klastř 1404S). Zbývající úsek I/20 Nová Hospoda – Plzeň je řešen v klastřu 504S. Silnice byla postupně modernizována, chybí dořešit obchvaty zbývajících dvou obcí. Model předpovídá cca 7 500 osobních a 1 500 nákladních vozidel denně. Přejíždě bude zatížení vyšší, a to v období mezi dokončením dálnice D4 a dálnice D3. Pro toto období by mělo význam zvýšení kapacity (vystřídané třípruhové uspořádání). Připravují se projekty:

- I/20 Pištín - České Vrbné

- I/20 České Budějovice, severní spojka
- I/20 Písek - Protivín
- I/20 Protivín - Vodňany
- I/20 Vodňany - Nová Hospoda
- I/20 Nová Hospoda - Pištín
- I/20 České Budějovice, Okružní ulice
- I/20 Protivín, most ev. č. 20-075

23000 Multimodální klastr České Budějovice – st. hr. Rakousko (Vitorazsko)

2301Z Konvenční železnice České Budějovice – České Velenice st. hr.

Jde o součást napojení jižních a západních Čech ve směru do Dolních Rakous, v případě železnice jde o součást TEN-T. Jedná se o jednokolejnou elektrizovanou trať. Nepředpokládá se významnější vytížení, proto nejsou identifikovány nové projekty.

2302S I/34, I/24 České Budějovice – Třeboň – Halámky st. hr.

Jde o součást napojení jižních a západních Čech ve směru do Dolních Rakous. Nepředpokládá se významnější vytížení s výjimkou příměstského úseku Českých Budějovic (cca 6 tis. os. aut a 800 nákladních vozidel denně). Spojení Českých Budějovic s dálnicí D1 by měla postupně převzít dálnice D3 a silnice I/19. Přesto se připravují projekty, které budou plnit funkci obchvatů:

- I/34 Lišov – Vranín
- I/34 Vranín – Třeboň

24000 Multimodální klastr Plzeň – Most

2401Z Konvenční železnice Plzeň – Žatec – Chomutov

Železniční trať má význam pro plzeňskou příměstskou dopravu a pro meziaglomerační spojení Plzeňské a Mostecké aglomerace. Její využití v meziúseku Podbořany – Plasy je ale omezené, proto se v tomto případě počítá s dokončením elektrizace mezi Chomutovem a Žatcem. V ostatních úsecích se počítá s využitím bateriových nebo vodíkových vozidel. Proto se počítá pouze s následujícím projektem:

- Elektrizace úseku Březno u Chomutova – Chomutov

Další projekty prosté elektrizace budou řešeny v rámci samostatné koncepce elektrizace tratí a koncepce změny trakční soustavy a jsou zahrnuty do balíčků 121000 a 122000.

2402S I/27 Plzeň – Most

Rovněž silniční spojení je v meziúseku s nižším využitím, kolem 5 tis. vozidel. Projekty jsou zaměřené na průtah Plzní, narovnání nebezpečných míst a obchvaty:

- I/27 Žiželice - obchvat a přemostění
- I/27 Plasy, obchvat
- I/27 Kaznějov, obchvat
- I/27 Plzeň, Sukova - Borská
- I/27 Havraň, obchvat
- I/27 Plzeň, Přemyslova - Karlovarská
- I/27 Kaznějov - Třemošná
- I/27 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030

25000 Multimodální klastr Karlovy Vary – Ústí nad Labem

2501 Konvenční železnice Most – Ústí n/L

Konvenční železnice Most – Cheb st. hr. patří k základním potřebám a plní několik funkcí. Jedná se o možné spojení pro nákladní dopravu, které se může vyhnout přetíženému pražskému uzlu, v úseku Bílina – Ústí n/L je nákladní tah veden přes Úpořiny, hlavní přepravní proud osobní dopravy je veden přes Teplice. Podmínkou je elektrizace trati z Chebu alespoň do Hofu. Trať je páteří Ústecko-mostecké konurbace. Model předpokládá denní přepravu cca 29 000 tun nákladu a 15 000 osob.

Pro klastr je sledován a zvažován projekt:

- Peronizace ŽST Ústí nad Labem-západ

V souvislosti s výstavbou VRT Praha – Drážďany a Praha - Most bude nutné připravit i modernizační projekty na trati Ústí n/L – Most.

2502S I/13 Karlovy Vary – Teplice; I/63 Teplice – Řehlovice

Jedná se v úseku Řehlovice – Chomutov a Karlovy Vary - Ostrov až na výjimky o čtyřproudovou silniční komunikaci s usměrněnými nájezdy a výjezdy, jde tedy o komunikaci dálničního typu. Jde o základní potřebu dopravního spojení. Největším problémem je průtah městem Bílina, který je nevyhovující. Počítá se v nejzatíženějších úsecích až s 20tisíci vozidly denně.

Připravují se následující projekty:

- I/13 Kladrubská spojka
- I/13 Bílina, tunel
- I/13 Klášterec nad Ohří, obchvat
- I/13 Klášterec - Chomutov
- I/13 Ostrov - Smilov

26000 Multimodální klastr Ústí nad Labem – Liberec

2601Z Konvenční železnice Děčín - Česká Lípa – Liberec

Trať Mladá Boleslav - Česká Lípa – Děčín (v úseku Česká Lípa – Mladá Boleslav viz klastr 2701Z) má potenciál v nákladní dopravě pro obsluhu podniku Škoda Auto ve vztahu ke koncernu ve Spolkové republice Německo, podmínkou je dílčí zkapacitnění (zejména v úseku Benešov n/P. – Děčín východ) a elektrizace tratě. Úsek Česká Lípa – Liberec je nutné postupně elektrizovat, v mezičase s využitím bateriové technologie. Klastr patří do základních potřeb, připravují se následující projekty související se zvýšením traťové rychlosti a propustnosti:

- Revitalizace Liberec - Česká Lípa (mimo)
- ETCS na trati Liberec (mimo) - Česká Lípa (mimo)

Dále je nutné posoudit projekt:

- Revitalizace tratě Česká Lípa – Děčín východ

2602S I/13 D8 – Děčín – Bílý Kostel n/N

Na trase jsou dva obtížné úseky, jejichž řešení není zcela jednoznačné. Prvním z nich je úsek Děčín – Nový Bor, kde se uvažuje o nové trase silnice směrem na Manušice (zaústění do obchvatu České Lípy). Dle dopravního modelu se zde očekává denní intenzita 7 tis. vozidel denně. Jedná se o poměrně významný zásah do CHKO České středohoří, proto bude projednání procesu EIA obtížné. Na současné trase je nejproblematictější místem průtah České Kamenice. Druhým problémovým úsekem je napojení Děčína na dálnici D8, kde současná trasa prochází intravilánem Děčína, Jílového a Libouchce, nová trasa prochází opět CHKO České středohoří,

některé tunelové varianty jsou značně nákladné. Tah patří k základním potřebám. Na současné trase se připravují následující projekty:

- I/13 Rynoltice - Lvová přeložka silnice
- I/13 Děčín - Ludvíkovice
- I/13 MÚK Bor, přídatné pruhy
- I/13 Děčín, OK Benešovská
- I/13 výstavba obchvatů nerealizovaných do roku 2030

Vzhledem k nejasnosti variant nejsou do seznamu projektů zařazeny následující úseky, které si vyžadají další posouzení:

- I/13 Děčín – Manušice, novostavba
- I/13 Děčín – D8, novostavba nebo modernizace.

27000 Multimodální klastr Ústí nad Labem – Mladá Boleslav

2701Z Konvenční železnice Česká Lípa – Bakov nad Jizerou

Trať Mladá Boleslav – Česká Lípa – Děčín (v úseku Česká Lípa – Děčín viz klastr 2601Z) má potenciál v nákladní dopravě pro obsluhu podniku Škoda Auto ve vztahu ke koncernu ve Spolkové republice Německo, podmínkou je dílčí zkapacitnění a elektrizace tratě. Řešený úsek má rovněž dílčí potenciál pro přímé železniční spojení Praha – Česká Lípa – Šluknovský výběžek. Patří k základním potřebám.

Není zatím připravován žádný projekt. Navrhuje se doplnění:

- Revitalizace tratě Bakov n/J – Česká Lípa

2702S I/16 Nová Ves – Bezděčín

Silnice I/16 v rámci základních potřeb napojuje průmyslovou oblast Mladé Boleslavi, přístav s trimodálním intermodálním terminálem Mělník a dálnici D8. Tah se postupně modernizuje. Připravují se následující projekty:

- I/9, I/16 Mělník obchvat 2. stavba
- I/16 Jizerní Vtelno – přeložka
- I/16 Mělnické Vtelno, obchvat
- I/16 Vavříneč, obchvat
- I/16 Byšice, obchvat
- I/16 Bezno, obchvat
- I/16 Nová Ves - Mělník, modernizace

28000 Multimodální klastr Liberec – Mladá Boleslav – Hradec Králové

2801Z Konvenční železnice Čachovice – Nymburk

Jde o významnou železnici v rámci základních potřeb navazující na trasu Praha – Mladá Boleslav. Napojuje průmyslovou oblast Mladoboleslavska a Liberecka na seřaďovací nádraží v Nymburce. Zároveň je tento úsek součástí trasy, která zajistí nejrychlejší spojení Liberce s Hradcem Králové a Pardubicemi. Stavební délky tratí Liberec – Stará Paka – Pardubice a Liberec – Mladá Boleslav – Kolín – Pardubice jsou přibližně stejné, jízdní doby jsou v druhém případě kratší i na současné infrastruktuře, rozdíl se po modernizaci ještě podstatně zvýší. Denně se po trati přepraví cca 5 tisíc tun a 1 500 osob. Trať prošla modernizací.

Projekty jsou zahrnuty do klastru 1701Z (Nymburk – Nepřevázka).

Z důvodů energetických úspor je nutné posoudit případné částečné zdvoukolejnění (zavedení letmého křižování).

2802Z Konvenční železnice Doubí u Turnova – Turnov – Jičín – Hradec Králové

Jedná se o projekt v rámci doplňkových potřeb. Jde o stavebně nejkratší spojnici mezi Libercem a Hradcem Králové a Pardubicemi. Bude nutné posoudit případnou elektrizaci tratě. V současné době se žádný projekt nepřipravuje, s výjimkou napojení Turnova na uvažovanou trať Praha - Liberec.

2803Z Konvenční železnice Loukov – Turnov – Stará Paka – Jaroměř – Hradec Králové

Jedná se o „klasické“ spojení Liberec – Pardubice, s ohledem na připravovanou modernizaci tratě přes Mladou Boleslav je zařazeno do doplňkových potřeb. Pro spojení obou aglomerací tato trať nenabízí konkurenceschopné spojení ani z hlediska cestovních dob, ani z hlediska délky tratě. Trať navíc v úseku mezi Košťálovem a Dvorem Králové n/L prochází řídce osídleným územím. Bude nutné posoudit případnou elektrizaci tratě. V současnosti se připravuje následující projekt:

- Zlepšení provozních parametrů trati Jaroměř - Stará Paka

2804S I/38 Bezděčín – Poděbrady (D11)

Jedná se o důležitou spojnici Mladoboleslavského průmyslového regionu k dálnici D11 a částečně rovněž k dálnici D1 tak, aby bylo možné vyhnout se dopravně přetížené Středočeské aglomeraci. Jde proto o základní potřebu.

V klastru se připravují projekty:

- I/38 Luštěnice - Újezd
- I/38 Krchleby – Nymburk
- I/38 Vlkava obchvat

2805S I/35, D35 Turnov – Jičín – Hradec Králové

Klastr se skládá ze dvou částí v rámci základní potřeby. Vytíženější úsek Hradec Králové – Jičín má u Jičína pokračování třemi významnějšími směry: po silnici I/35 do Turnova, Liberce a do Německa nebo Polska, druhý proud vede do Mladé Boleslavi a třetí do Horního Bousova, Kněžmostu, Mimoně a dále na pohraniční přechod Rumburk. První úsek je proto plánován v dálničních parametrech, úsek Jičín – Turnov jako vystřídaný třípruh. První úsek bude denně využívat cca 20 tis. osobních a 2 500 nákladních vozidel, proto jsou parametry dálnice opodstatněné.

V klastru jsou definovány následující projekty:

- Dálnice D35 Úlibice - obchvat
- Dálnice D35 Úlibice - Hořice
- Dálnice D35 Hořice - Sadová
- Dálnice D35 Sadová - Plotiště
- I/35 Turnov - Úlibice
- I/35 MÚK D11 Plotiště - okružní křižovatka Plotiště
- D35 SSÚD Chomutice

29000 Multimodální klastr České Budějovice – Jihlava

Silniční spojení České Budějovice – Tábor (D3) – Pelhřimov (I/19) – Humpolec (I/34) – D1 je řešeno v klastru 504S a 1405S. Zbývá proto železniční část multimodálního klastru.

2901Z Konvenční železnice Veselí nad Lužnicí – Jihlava

Jednokolejná elektrizovaná trať se vyznačuje nízkou traťovou rychlostí, existují proto náměty na výraznější modernizaci. Určitým problémem je nízká hustota osídlení v úseku Jindřichův Hradec – Horní Cerekev. Větší význam dostane spojení po realizaci VRT Praha – Brno, čímž dojde k významnějšímu zkrácení cestovní doby mezi Českými Budějovicemi a Brnem. V tomto režimu se očekává denní přeprava cca 3 tis. osob a 2 300 tun nákladu. Trať patří k základním potřebám, v současnosti je evidován následující projekt:

- Modernizace ŽST Jihlava město
- K prověření bude určena modernizace žst. Jindřichův Hradec a navazujících úseků

30000 Multimodální klastr Jihlava – Pardubice – Hradec Králové

3001Z Konvenční železnice Jihlava – Havlíčkův Brod

Železniční spojení mezi oběma aglomeracemi je výhodnější po trase Havlíčkův Brod – Kolín – Pardubice než po trati Havlíčkův Brod – Hlinsko – Chrudim – Pardubice. Proto je součástí tohoto klastru pouze trať Jihlava – Havlíčkův Brod, další pokračování je obsaženo v klastrech 301Z a 304Z. jedná se o jednokolejnou elektrizovanou trať v základních potřebách s prognózovanou přepravou cca 6 300 osob denně. V současnosti není evidován žádný projekt, technicky bude rozpracováno křížení s VRT Praha – Brno.

3002Z Konvenční železnice Pardubice - Hradec Králové

Jedná se zároveň o spojení dvou bezprostředně sousedících krajských měst, trať se postupně zdvoukolejňuje. Patří do základních potřeb s prognózovanou přepravou 15 tisíc osob denně.

Evidují se následující projekty:

- Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové
- Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 2. etapa Opatovice nad Labem - Hradec Králové (mimo)

3003S I/38, I/34, I/37 Jihlava – Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou – Pardubice – Hradec Králové

Jedná se o spojení v základních potřebách, dopravní model počítá s cca 5 - 8 tis. vozidly denně, což odpovídá dvoupruhové komunikaci. Je nutné řešit nevyhovující místa. Proto se připravují následující projekty:

- I/34 Jitkov, směrová a výšková úprava
- I/34 Krátká Ves, obchvat
- I/37 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat
- I/34 Květinov, křižovatka III/3487
- I/37 MÚK Medlešice
- I/38 Pávov, křižovatka s D1
- I/38 Svatý Kříž, úprava křižovatky III/34813

31000 Multimodální klastr – další přeshraniční spojení a odlehlé regiony – Znojensko

3101Z Konvenční železnice Šatov st. hr. – Znojmo – Brno, nová trať

Znojensko je špatně napojené jak ve směru do Brna, tak ve směru do Prahy. Na rozdíl od silničního spojení se uvažuje o novostavbě trati pouze ve směru do Brna, a to v souvislosti s VRT Modřice - Rakvice, což umožní konkurenceschopné spojení i do Brna. Z hlediska obsluhy hospodářsky slabého regionu jde o základní potřebu,

byť má souvislost s výstavbou VRT, a jedná se tedy z hlediska realizace o časově vzdálený projekt, který zatím není v seznamu připravovaných projektů a není obsažen ani v Národním dopravním modelu.

- Nové železniční spojení Unkovice - Hrušovany u Brna - Znojmo

3102S I/38 Hatě st. hr. – Znojmo – Jihlava; Havlíčkův Brod – Poděbrady (D11)

Silniční tah obsluhuje odlehlé Znojemsko ve směru na Prahu, a zároveň umožňuje odvedení tranzitní dopravy ve směru na průmyslový sever Čech mimo dopravně zatíženou Středočeskou aglomeraci. Dále obsluhuje další významný přechod. Proto patří do základních potřeb. Počítá se s denní intenzitou 3 – 5 tis. osobních vozidel denně, v Kolínské aglomeraci až 10 tisíc.

Klastr obsahuje následující projekty:

- I/38 Poděbrady (D11) - Kolín, přeložka
- I/38 Církvice obchvat
- I/38 Havlíčkův Brod, SV obchvat
- I/38 Malín - Kuchyňka, přeložka
- I/38 Jihlava - Stonařov
- I/38 Znojmo - Hatě
- I/38 Jakubov - Litohoř, přeložka
- I/38 Znojmo, obchvat I
- I/38 Znojmo, obchvat III
- I/38 Znojmo, obchvat IV
- I/38 Želetava - Horky, přeložka
- I/38 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030

3103S I/53 Znojmo – Pohořelice

Jedná se o modernizovanou silnici. Dopravní model počítá s až 8tisíci osobními vozidly denně. Připravují se projekty:

- I/53 Lechovice - Pohořelice
- I/53 Znojmo - Lechovice

32000 Multimodální klastr – další přeshraniční spojení a odlehlé regiony – Šluknovský výběžek

3201Z Konvenční železnice Česká Lípa – Rumburk

Jde o napojení hospodářsky slabého regionu Šluknovského výběžku se 40tisíci obyvateli v rámci základních potřeb, v případě elektrizace trati je zde i možné využití jako dalšího vedlejšího pohraničního přechodu do Německa využitelného zejména v obdobích výluk nebo mimořádných událostí na hlavních tazích. Potenciál tohoto spojení se zvýší po dokončení tahu Praha / Nymburk – Mladá Boleslav.

V současné době se nepřipravují žádné projekty. Je potřebné posoudit možnost elektrizace trati a dílčí zvýšení traťové rychlosti k optimalizaci dosažení taktových uzlových bodů.

3202S I/38, I/9 Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor – Rumburk st. hr.

Jde o napojení hospodářsky slabého regionu Šluknovského výběžku se 40tisíci obyvateli s pohraničním přechodem do Německa v rámci základních potřeb. V současné době se připravují projekty:

- I/38 Kosmonosy, úprava křižovatky u 13. brány
- I/9 Lesné, přeložka

- I/38 Kosmonosy, křižovatka Průmyslová x TVK
- I/38 Doksy - Obora
- I/9 Dubice - Dolní Libchava (Sosnová - II/262)
- I/9 Jestřebí okružní křižovatka
- I/9 Nový Bor - Dolní Libchava
- I/9 Nový Bor - Svor, zkapacitnění
- I/9 Svor
- I/9 MÚK Okrouhlá

33000 Multimodální klastr – další přeshraniční spojení a odlehlé regiony – Krušné hory

3301S I/7 Chomutov – Hora sv. Šebestiána st. hr.

Silnice je pokračováním dálnice D7 a zajišťuje spojení na významný pohraniční přechod do Německa. Silnici v Krušných horách bude využívat denně cca 7 tis. osobních a 1,5 tis. nákladních vozidel. Silnice byla modernizována, nové projekty se nepřipravují.

34000 Multimodální klastr – další přeshraniční spojení a odlehlé regiony – Jesenicko

3401Z Konvenční železnice Zábřeh n.M. – Šumperk / Jeseník – Glucholazy st.hr.

Jesenicko je jedním z odlehlých regionů za přírodní překážkou Jeseníků, patří k základním potřebám. Zároveň klastr napojuje regionální centrum Šumperk k hlavnímu železničnímu tahu, určitý potenciál má i pohraniční přechod do Polska. Trať je významná i pro rekreační dopravu.

V klastru jsou zařazeny následující technologické projekty:

- GSM-R Uničov - Šumperk
- ETCS Uničov - Šumperk - Zábřeh n. M.

3402S I/44 Mohelnice – Šumperk – Jeseník – Mikulovice st. hr.

Jesenicko je jedním z geograficky odlehlých regionů za přírodní překážkou Jeseníků, patří k základním potřebám. Zároveň klastr napojuje regionální centrum Šumperk k dálnici D35, určitý potenciál má i pohraniční přechod do Polska. Tah se postupně modernizuje, přes Jeseníky se očekává denní dopravní intenzita 4 tis. osobních a 1,3 tis. nákladních vozidel. V úseku do Šumperka bude zatížení 13 tis. vozidel, což neodpovídá 4 pruhové komunikaci, projekty jsou ale v pokročilém stádiu přípravy nebo již byly realizovány.

V klastru se připravují následující projekty:

- I/44 Bludov - obchvat
- I/44 Zábřeh, obchvat
- I/44 Mohelnice - Vlachov
- I/44 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030

41000 Multimodální klastr – příměstská spojení – hl. m. Praha

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy hlavního města.

4101Z Konvenční železnice severní obchvat pro nákladní dopravu Dřísy – Neratovice – Kralupy n/V – Kladno Ostrovec

Jde o severní obchvat Prahy pro nákladní dopravu. Umožňuje propojit tzv. levobřežní trať s pravobřežní a obsloužit logistická centra v severozápadním okraji Prahy. Tah významně pomůže zklidnit intravilán hlavního

města, a zároveň zvýší potenciál nákladní železniční dopravy. Nutností je elektrizace tratí. Definitivní řešení bude realizováno v souvislosti s tratí VRT Nová Ves – Most (klastr 1602Z), nicméně projekt prosté elektrizace pro nákladní dopravu je potřebný v dřívějším časovém horizontu. Dopravním modelem toto spojení nebylo prověřováno.

Bude nutné počítat s následujícími projekty:

- Zkapacitnění a elektrizace tratě Všetaty – Neratovice – Kralupy n/V – Kladno a Hostivice – Středokluky:
 - Zkapacitnění úseku Neratovice – Všetaty
 - Elektrizace tratě Dřísy – Neratovice – Kralupy n/V, ETCS, zkapacitnění
 - Elektrizace tratě Kralupy n/V – Kladno Ostrovec
 - Elektrizace trati Hostivice – Středokluky

4102Z Konvenční železnice Praha Ruzyně – Kladno Ostrovec

Jedná se o vytvoření další kapacitní železnice pro příměstskou dopravu, která napojí největší město pražské příměstské dopravy. Předpokládá se denní přepravní proud až 17 tis. osob.

Připravují se projekty:

- Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)
- Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) - Kladno (mimo)

4103Z Konvenční železnice Praha Vysočany – Neratovice

Současným nedostatkem tratě je nízká propustnost, hlavní kolej vedená před výpravní budovou ve stanicích Praha-Satalice a Měšice (obtížné podmínky pro křižování rychlíků s osobními vlaky z důvodů nutnosti snížit rychlost při křižování na 40 km/h). Trať by byla elektrizovaná již mezi prvními v rámci pražského uzlu, protože napojuje Prahu na pravobřežní trať od severu. K elektrizaci zatím nedošlo z toho důvodu, že trať prochází v blízkosti vzletové a přistávací dráhy letiště Praha-Kbely. Trať má přitom významný potenciál pro příměstskou dopravu v urbanizované oblasti severně od Prahy (Mělník, Neratovice a další obce s rozšiřující se zástavbou – Hovorčovice, Měšice, Zlonín, Kojetice, Líbeznice, Mratín, Předboj a další. Bylo by proto potřebné zavést 15minutový takt vlaků příměstské dopravy a 30minutový takt spěšných vlaků obdobně jako u ostatních příměstských tahů.

Rozvoj této trati bude ovlivněn projektem VRT Praha – Drážďany, postupným způsobem jsou zahajovány konkrétní projekty v rámci celého ramene:

- Optimalizace tratě Praha-Vysočany – Neratovice

4104Z Konvenční železnice Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun

Trať je posuzována ve studii proveditelnosti. Prochází silně osídlenou suburbánní oblastí Prahy (včetně obce Chýně se 4 300 obyvateli), konkuruje jí dálnice D5 a do určité míry i metro B. Výhodou trati je, že umožní přímé spojení do centra Prahy, proto je z hlediska příměstské dopravy potřebné využít její potenciál. Podmínkou je elektrizace a umožnění 15minutového taktu v úseku Praha – Rudná.

Z důvodů dosavadního neschválení studie proveditelnosti zatím nejsou evidovány konkrétní projekty. Bude nutné počítat předběžně s následujícími projekty:

- Revitalizace a elektrizace trati Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun
- Revitalizace a elektrizace trati Rudná u P. – Hostivice

4105Z Konvenční železnice Praha – Vrané n. V – Davle

Příměstský potenciál má i trať Praha – Davle, ostatní úseky do Dobříše a Týnce n/S mají spíše rekreační charakter. Projekty zde nejsou připravovány, výhledově bude vhodné prověřit elektrizační tratě.

4106S I/61 D7 – Kladno – D6

Silnice napojuje Kladno na dálnice D6 a D7, zejména napojení na D6 je nevyhovující, neboť prochází intravilány obcí. Je proto připravován projekt:

- I/61 Kladno, obchvat

4107S I/9 Zdiby – Mělník

Jedná se o součást silničního tahu na sever Čech do Mělníka a České Lípy, v obou případech existuje rychlejší, byť delší dálniční alternativa (D8 + I/16 resp. D10 + I/38). Denní intenzita cca 11 tis. osobních aut denně vyžaduje modernizaci v podobě vystřídaného třípruhu v úseku Zdiby – Neratovice, přičemž bude potřebné zvážit využití nového jízdního pruhu pro linkovou autobusovou dopravu. Je evidován projekt:

- I/9 Zdiby – Líbeznice
- I/9 a I/16 Větrušice - Mělník (včetně obchvatu 3., 4. st.)
- I/9 Líbeznice - Větrušice

V další etapě bude nutné uvažovat o projektu:

- I/9 Líbeznice – Libiš

4108S I/12 Praha – Úvaly

Silnice má význam pouze pro příměstské vztahy, pro spojení Prahy s Kolínem je nutné preferovat využití dálnice D11 + I/38. Zkapacitnění tahu nebude mít větší význam pro řešení příměstské dopravy, hlavní význam spočívá ve vymístění dopravy z Úval, Újezdu nad lesy a Běchovic. Předpokládá se denní intenzita cca 12 tis. osobních vozidel. Předpokládá se vybudování plnohodnotné čtyřpruhové komunikace v rámci projektu:

- I/12 Běchovice – Úvaly

4109S I/2 Praha – Kostelec nad Černými lesy

Jde o silnici I. třídy plnicí zejména příměstské vztahy. Tématem k řešení je zejména průtah městem Říčany, kde se předpokládá intenzita cca 12 tis. vozidel denně. V současnosti není identifikován žádný projekt.

42000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Brno

4201Z Konvenční železnice Brno – Třebíč / Ivančice

Je snaha všechny brněnské příměstské tratě elektrizovat a sjednotit tak trakci všech vozidel v příměstské dopravě. Jde o součást základních potřeb. Model předpokládá denní intenzitu přes 8 tisíc osob. Jsou připravovány a zvažovány (ve vazbě na zpracování Studii proveditelnosti Jihlava – Třebíč – Zastávka u Brna) následující projekty:

- Elektrizace trati Brno – Zastávka u Brna, 2. etapa
- Elektrizace trati Zastávka u Brna – Třebíč

4202Z Konvenční železnice Brno – Kyjov – Moravský Písek

Jedná se o dvoukolejnou, avšak neelektrizovanou trať. Model předpokládá denní intenzitu přes 6 tisíc osob. Jsou identifikovány projekty:

- Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa
- Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa
- Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)
- Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna
- Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)
- Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)

4203Z Konvenční železnice – Boskovická spojka

Projekt umožní lepší připojení města Boskovice na linky brněnské příměstské oblasti. Jde o součást základních potřeb. Připravuje se projekt:

- Boskovická spojka

4204Z Konvenční železnice – Brněnský diametr

Železniční tunelové spojení pod centrem města přivede příměstskou dopravu do centra města bez nutnosti využívat návaznou městskou dopravu, význam bude mít i jako městská železnice. Projekt je součástí cílových potřeb. Projekt ve v procesu posuzování proveditelnosti ve variantách nejen železničních, ale i tramvajových, lehkého metra či hybridních.

Do budoucna bude posouzen projekt:

- Severojižní kolejový diametr

4205S I/23 Brno – Náměšť n/O

Silnice pro spojení Brna s Českými Budějovicemi není konkurenceschopná s dálničním spojením. Má význam pro příměstskou oblast Brna. Model počítá s denní intenzitou cca 6 tisíc vozidel. Jde o základní potřebu. V přípravě není žádný projekt.

4206S I/50 Holubice – Kožušice – Staré Město – Starý Hrozenkov st. hr.

Silnice bude nově součástí sítě TEN-T pro potřeby vojenské mobility, jedná se o základní potřebu. V současnosti se jedná o důležitý tah z Brna na střední Slovensko, v budoucnu část funkcí převezme tah D49, I/49. V příměstské oblasti dopravní model počítá s 9 tis. vozidly denně.

V klastru se připravují projekty:

- I/50 Bučovice, obchvat
- I/50 Křižanovice, křižovatka
- I/50 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030

4207S I/42, I/41 Brněnský okruh a navazující úseky

Tah plní funkci městského okruhu, neměl by být z větší části určen pro tranzitní dopravu. Jedná se o základní potřebu. Připravují se projekty:

- I/42 VMO Žabovřeská I
- I/42 VMO Brno Tomkovo náměstí
- I/42 Brno VMO Rokytova
- I/42 Brno VMO, MÚK Ostravská radiála

- I/42 Brno, most Otakarova Ševčíkova přes Ostravskou ulici
- I/41 a I/42 VMO Brno Bratislavská radiála
- I/42 Brno VMO Vinohrady
- I/42 Brno VMO Bauerova
- I/42 VMO Jih Bratislavská radiála - Heršpická
- I/42 VMO Pražská radiála – Heršpická

43000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Ostrava

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

4301Z Konvenční železnice Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí

Trať je dvoukolejná v úseku Ostrava hl. n. – Vratimov, tedy část, která se součástí TEN-T a zajišťuje napojení intermodálního terminálu Paskov. Do Frenštátu p. R. má trať velký význam pro příměstskou dopravu, je proto potřebná elektrizace a optimalizace.

Připravují se projekty:

- Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek
- Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo) - Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice

4302Z Konvenční železnice Ostrava Svinov – Opava – Krnov

Jde o důležitou trať v rámci Ostravské aglomerace. Úsek Ostrava – Opava byl optimalizován a elektrizován, smysluplnost elektrizace do Krnova se prověřuje. V přípravě není evidován žádný projekt.

4303Z Konvenční železnice Studénka – Letiště L. Janáčka Ostrava / Kopřivnice – Štramberk

Jde o napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava a průmyslové zóny Mošnov na železniční síť, nově tento úsek bude součástí TEN-T, jde o realizovanou novostavbu. Ostatní úseky tratě jsou potřebné pro příměstskou dopravu k obsluze Příboru, Kopřivnice a Štramberku. Připravuje se projekt:

- Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov
- Elektrizace trati

4304Z Konvenční železnice Frýdlant n/O – Ostravice

Jde o odbočku z klastru 4301Z pro příměstskou a rekreační dopravu. Projekt je identifikován v rámci klastru 4301Z.

4305S I/11, I/57 Ostrava – Opava – Krnov

Důležitý silniční tah příměstské dopravy se postupně mezi Ostravou a Opavou modernizuje na čtyřproudou komunikaci. Model předpokládá mezi Ostravou a Opavou denně cca 20 tis. vozidel a mezi Opavou a Krnovem 10 tisíc osobních vozidel.

Připravují se projekty:

- I/57 Skrochovice, obchvat
- I/11 Opava, severní obchvat - západní část
- I/11 Opava Komárov, jižní obchvat
- I/11 Nové Sedlice- severní obchvat

4306S I/11 Ostrava – Třanovice

Jde o spojnici Ostravy s tahem TEN-T na Slovensko, v koncovém úseku model počítá 11 tisíc osobních vozidel denně. Připravuje se projekt:

- I/11 Havířov – Třanovice

44000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Plzeň

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

4401Z Konvenční železnice Plzeň – Klatovy

Jedná se o elektrizovanou jednokolejnou trať s očekávanou denní přepravou 4,5 tis. osob. Počítá se s dílčími rekonstrukcemi tratě.

4402Z Konvenční železnice Radnice – Ejovice; Rokycany – Příkosice

Jde o místní tratě v příměstské oblasti s potenciálem pro příměstskou dopravu. Žádný projekt zde identifikován není, bude potřebné posoudit možnosti zvýšení konkurenceschopnosti těchto tratí a rozhodnout o smysluplnosti případné způsobu elektrizace těchto tratí (elektrizace nebo bateriová vozidla).

4403S I/27 Plzeň – Klatovy

Tah se postupně modernizuje, příměstská část je vybudována ve čtyřpruhovém uspořádání, zde se očekává více než 16 tis. osobních vozidel denně, tento proud se postupně snižuje na hodnotu 4 tisíce vozidel. Připravují se následující projekty:

- I/27 Šlovice - Přeštice, přeložka
- I/27 Přeštice - obchvat
- I/27 Klatovy přeložka 1. stavba
- I/27 Švihov-Klatovy
- I/27 Přeštice - Švihov

4404S I/26 Plzeň – Staňkov

Mezinárodní funkce tohoto tahu v minulosti do značné míry převzala dálnice D5, hlavní význam je v příměstské dopravě a v dopravě do příhraničních oblastí Bavorska. Denní dopravní proud se očekává kolem 8 tisíc osobních vozidel. Počítá se s následujícími projekty:

- I/26 D5 - Stod
- I/26 Holýšov, obchvat
- I/26 Plzeň, OK Domažlická - Folmavská
- I/26 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030

45000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Liberec

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

4501Z Konvenční železnice Liberec – Tanvald – Desná

Trať byla v minulých letech modernizována tak, aby umožňovala 30minutový takt, který se využívá. Proto pro projekt nejsou identifikovány nové projekty, pokud nevyplnou nové požadavky z projektu železničního spojení Praha – Liberec. Bude nutné rozhodnout o změně trakce, v úvahu přichází dílčí lehká elektrizace v kombinaci s bateriovými vozidly nebo plný bateriový provoz.

4502Z Konvenční železnice Liberec – Hodkovice n/M, současná trať

Přístup k této trati se odvíjí od výsledků Studie proveditelnosti železničního spojení Mladá Boleslav – Liberec – st. hr. Současná trať Turnov – Liberec je navržena ke zrušení s tím, že její funkce převezme nová trať z klastru 1701Z s výjimkou úseku Hodkovice nad Mohelkou – Rychnov u Jablonce nad Nisou, který je zachován pro nákladní obsluhu. V úseku Liberec – státní hranice je navržena elektrizace tratě ve stávající stopě. V úsecích Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem a Frýdlant v Čechách – Nové Město pod Smrkem je navržena rekonstrukce a elektrizace tratí v současné stopě.

4503Z Konvenční železnice Raspenava – Bílý Potok p.S.

Krátká železniční trať osově obsluhuje osídlené údolí, po nedávné modernizaci žst. Raspenava byly zavedeny přímé spoje do Liberce. Nové projekty nejsou identifikovány, v rámci Studie proveditelnosti železničního spojení Mladá Boleslav – Liberec – st. hr. se posuzuje i varianta s elektrizací.

4504Z Konvenční železnice Frýdlant – Nové Město p.S.

Krátká železniční trať osově obsluhuje osídlené údolí, význam pro příměstskou dopravu má pouze v úseku Frýdlant – Nové Město p.S. Nové projekty nejsou identifikovány, v rámci Studie proveditelnosti železničního spojení Mladá Boleslav – Liberec – st. hr. se posuzuje i varianta s elektrizací.

4505S I/14 Liberec – Tanvald – Desná

Silnice v úseku Liberec – Jablonec n/N byla v minulých letech přestavěna v nové trase, liberecký úsek je ve čtyřproudovém provedení. Zbývající část včetně průtahu Jabloncem n/N prochází intravilány měst. Připravuje se projekt:

- I/14 Jablonec nad Nisou, západní tangenta

4506S I/13 Stráž n/N – Frýdlant

Silnice se postupně modernizuje, zprovozněn byl obchvat Krásné Studánky. Jde o jedno ze dvou silničních spojení napojující Frýdlantský výběžek na zbytek republiky. V klastru se připravuje projekt:

- I/13 Krásná Studánka – Dětřichov

4507S I/65 Rádelský mlýn – Jablonec n/N

Silnice I/65 napojuje Jablonec n/N na dálniční tah Liberec – Praha. Byla uvedena do provozu přestavba křižovatky se silnicí I/35 Rádelský mlýn, která původně nesplňovala bezpečnostní požadavky. Připravují se následující projekty:

- I/65 Dobrá Voda
- I/65 Rádelský mlýn – Jablonec n/N, zkapacitnění

Silnice nevykazuje kapacitní nedostatečnost, projekt na zkapacitnění silnice je potřebné znovu posoudit z hlediska jeho potřebnosti.

46000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Olomouc

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

4601Z Konvenční železnice Olomouc – Uničov

Byla dokončena modernizace a elektrizace trati, nové projekty nejsou sledovány.

4602Z Konvenční železnice Olomouc – Hlubočky

Jedná se o část trati Olomouc – Krnov – Ostrava, která je významná pro příměstskou dopravu, další pokračování směrem do Bruntálu prochází naopak řídce osídleným územím. Bude nutné proto rozhodnout, zda elektrizace bude řešena dílčí elektrizací tratě, nebo pomocí bateriových či případně i vodíkových vozidel. Nepřipravuje se žádný projekt.

4603S I/46 Olomouc – Šternberk

Jedná se v podstatě o souběh dvou silnic I. třídy, č. 45 a 46. Denní intenzita osobních vozidel se očekává více než 12 tis. osobních vozidel denně. Problematický je zejména průtah Šternberkem. Připravují se proto projekty:

- I/46 Olomouc - východní tangenta
- I/46 Týneček - Šternberk
- I/46 Šternberk - obchvat

47000 Multimodální klastr – příměstská spojení – České Budějovice

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

4701Z Konvenční železnice České Budějovice – Český Krumlov

Spojení zajišťuje vedle příměstských vztahů i napojení světově významné lokality UNESCO s významným mezinárodním turistickým ruchem. Trať byla v minulých letech optimalizována, bude nutné rozhodnout o smysluplnosti elektrizace provozu. V současné době nejsou připravovány žádné nové projekty. Železniční spojení může být ovlivněno zásadní modernizací – viz klastr 1501Z.

4702S I/39 České Budějovice – Český Krumlov

Spojení zajišťuje vedle příměstských vztahů i napojení světově významné lokality UNESCO s významným mezinárodním turistickým ruchem. Bude nutné zejména vybudovat nový přivaděč k připravované dálnici D3. Připravují se projekty:

- I/39 Třebonín (MÚK D3) – Rájov
- I/39 Přísečná
- I/39 stoupací pruh Rájov

48000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Hradec Králové

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

4801Z Konvenční železnice Jaroměř – Náchod / Trutnov

Spojení bude ovlivněno podobou nové VRT (klastr 902Z). Uvažuje se o zlepšení spojení Náchoda pomocí tzv. Vysokovské spojky. Projekt není evidován v přípravě projektů.

4802S I/33 Jaroměř – Náchod st. hr.

Silnice bude nově součástí TEN-T pro vojenskou mobilitu. Její dnešní význam bude snížen dobudováním dálnice D11. Přesto bude nutné zlepšit stav obchvatu měst. Proto se připravují projekty:

- I/33 Jaroměř - obchvat
- I/33 Náchod – obchvat

4803S I/11 Hradec Králové - Vamberk; I/14 Vamberk – Solnice

Silnice je významná vedle příměstské dopravy rovněž pro nákladní dopravu v obsluze průmyslové zóny v Kvasinách. Připravují se proto projekty:

- I/11 Hradec Králové - severní tangenta
- I/11 - I/37 Jižní spojka Hradec Králové
- I/11 Doudleby nad Orlicí - obchvat
- I/14 Rychnov nad Kněžnou, obchvat
- I/14 Solnice, obchvat
- I/31 Hradec Králové - křižovatka Mileta
- I/14 MÚK Solnice
- I/11 Častolovice, obchvat

4804Z Konvenční železnice Týniště n/O - Častolovice – Solnice

Železnice je významná vedle příměstské dopravy rovněž pro nákladní dopravu v obsluze průmyslové zóny v Kvasinách. Připravují se proto projekty:

- Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. - Častolovice - Solnice, 3. část
- Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část
- Elektrizace trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice

49000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Pardubice

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

4901Z Konvenční železnice Pardubice – Skuteč

Nejvýznamnější spojení této části aglomerace je spojení Pardubic s Chrudimí. Problém je v tomto vztahu zejména s řešením pardubického uzlu. Prověřuje se ekonomicky efektivní řešení, dosud nebylo rozhodnuto, projekt proto není zařazen do přípravy.

Bude potřebné připravit projekty:

- Zapojení tratě Chrudim – Pardubice do pardubického uzlu
- Elektrizace tratě Pardubice – Slatiňany

V rámci studie proveditelnosti se posuzuje projekt optimalizace tratě Pardubice – Havlíčkův Brod / Svitavy.

4902S I/2 obchvat Pardubic, I/36 Pardubice - Časy D35

V rámci klastru bude vyřešeno napojení Pardubic na budovanou dálnici D35 východním směrem. Proto se připravují následující projekty:

- I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat
- I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat
- I/2 Pardubičky - Sezemice
- I/36 Pardubice - Dubina počápejské chalupy
- I/36 Pardubice Trnová - Fáblovka – Dubina
- I/36 Pardubice, Globus - Trnová
- I/36 Sezemice – obchvat

50000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Zlín

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

5001Z Konvenční železnice Zlín – Vizovice

Trať vedle funkcí příměstské a městské železnice napojuje i intermodální terminál v Lípě. Je pokračováním klastru 1202Z. V rámci tohoto klastru je připravován i projekt modernizace tohoto úseku tratě.

5002S I/49 Otrokovice – Zlín – Vizovice

Silnice vedle funkcí příměstské a městské železnice napojuje i intermodální terminál v Lípě, tranzitní doprava bude převedena na dálnici D49. Nové projekty nejsou připravovány.

51000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Jihlava

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

5101Z Konvenční železnice Jihlava – Třebíč

Příměstské vztahy Jihlavské aglomerace jsou celkově slabší z důvodů řidšího osídlení příměstské oblasti, významná jsou spojení Jihlavy s ostatními okresními městy kraje. Proto se v rámci spojení Jihlava – Třebíč připravuje projekt:

- Revitalizace trati Třebíč – Jihlava

5102Z Konvenční železnice Kostelec u J. – Slavonice

Jedná se o páteřní trať jižní části Kraje Vysočina zajišťující spojení měst Třešť, Telč, Dačice a Slavonice. Je nutné zvýšit konkurenceschopnost spojení pomocí projektu:

- Revitalizace trati Kostelec - Telč – Slavonice

52000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Mladá Boleslav

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

5201Z Konvenční železnice Mladá Boleslav – Sobotka – (Jičín)

Trať obsluhuje stále se rozvíjející osídlení příměstské oblasti. V současné době se jedná o trať lokálního charakteru, její potenciál je dán rozšiřující se suburbanizací kolem Mladé Boleslavi, která se projevuje růstem intenzit na souběžné silnici I/16. Jednou z možností jejího odlehčení je zvýšení parametrů této trati, která má v příměstském úseku Mladá Boleslav – Sobotka relativně příznivé směrové i sklonové poměry. Případné zvýšení traťové rychlosti by mohlo umožnit přímou vazbu v celém úseku Mladá Boleslav – Jičín, což by dále zvýšilo využitelnost tratě. Rovněž je vhodné posoudit možnosti elektrizace trati či elektrifikaci provozu. Projekty v tomto směru nejsou v současné době připravovány.

5202S I/16 Kosmonosy – Sobotka – Jičín

Silnice je významně využívána nejen pro příměstskou dopravu, ale i k nákladní obsluze závodů Škoda Auto (Mladá Boleslav – Vrchlabí / Kvasiny), očekávají se intenzity 9. tis. vozidel denně. Připravuje se proto nový projekt zaústění silnice do dálnice D10 v Kosmonosích:

- I/16 Mladá Boleslav - Martinovice
- I/16 Jičín, zkapacitnění obchvatu
- I/16 Martinovice - Jičín, modernizace

53000 Multimodální klastr – příměstská spojení – Most

Všechny projekty patří k základním potřebám, jsou nutné pro fungování městské a příměstské dopravy.

5301Z Konvenční železnice Most – Postoloprty – Žatec / Louny

5302Z Konvenční železnice Most – Litvínov – Louka u L. – Hrob

Bude nutné posouzení potenciálu příměstské trati pro obsluhu měst Lom, Osek a Hrob. V přípravě je projekt

- Revitalizace trati Osek město – Dubí – Moldava v Krušných horách.

5303Z Konvenční železnice Oldřichov u D. – Litvínov

Jde o důležité spojení Litvínova ve směru na krajské město Ústí n/L v rámci Ústecko-mostecké konurbace. V minulých letech byla dokončena revitalizace a elektrizace tratě, další projekt proto není v přípravě.

5304Z Konvenční železnice Kadaň-Prunéřov – Kadaň

Jde o důležité spojení Kadaně v rámci Ústecko – mostecké konurbace. V minulých letech byla dokončena revitalizace a elektrizace tratě, další projekt proto není v přípravě.

5305S I/27 Most – Dubí

Jedná se o meziměstské spojení významné i pro nákladní dopravu komplexu Chemopetrol. Připravuje se projekt:

- I/27 Most – Litvínov

2.2 Projektové balíčky

Projektové balíčky jsou zaměřeny na specifické oblasti, obvykle se sestávají z menších projektů, které nejsou v Dopravních sektorových strategiích sledovány jmenovitě, a pokud ano, nemusí být jejich výčet konečný. Zpravidla je tvoří menší projekty specifického zaměření, které nejsou zařazeny do klastrů. Seznam projektových balíčků a jejich popis

Obchvaty a modernizace na silnicích I. třídy klasifikace E, F, G

Obchvatů, průtahů a dílčích úprav na silniční síť klasifikace E, F a G se plánuje v časovém horizontu do roku 2050 větší množství (podrobněji se kritériím klasifikace věnuje příloha K6T7 – Klasifikace silnic I. třídy). Příprava těchto projektů bude navrhována na základě provozní situace a bude upřesňována v akčních plánech Dopravních sektorových strategií s platností na tři roky. Níže jsou uvedeny příklady projektů.

- I/2 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/3 Červené Vršky - U Topolu, uspořádání 2+1
- I/14 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/15 Želkovice, obchvat
- I/15 Zahrádky, obchvat
- I/15 Stvolínky, obchvat
- I/15 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/16 Nová Paka – obchvat
- I/16 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/17 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/18 Příbram - Jihovýchodní obchvat - 1. část
- I/18 Příbram - Jihovýchodní obchvat - 2. část
- I/21 Planá - Trstěnice, přeložka
- I/21 Horní Lomany, okružní křižovatka
- I/21 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/22 Zavlekov, úprava trasy
- I/22 Horažďovice, obchvat
- I/22 Klatovy - Beňovy - Kal

- I/22 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/23 Kardašova Řečice, obchvat
- I/23 Třebíč - Vladislav
- I/23 Třebíč, obchvat
- I/23 Vladislav, obchvat
- I/23 Dobrá Voda, úprava křižovatky III/40615
- I/23 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/24 Lomnice nad Lužnicí, obchvat
- I/26 Babylon, obchvat
- I/26 Horšovský Týn, obchvat
- I/30 Chlumeč, křižovatka I/30 x III/25357
- I/32 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/33 Plotiště n. L. - odstranění železničního přejezdu
- I/34 Stráž nad Nežárkou - Lásenice
- I/34 Pelhřimov západní obchvat
- I/34 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/35 Lešná – Palačov
- I/35 Křižovatka se sil. III/4868 u Stříteže
- I/35 Zašová, křižovatka se siln. III/01876
- I/35 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/36 Časy - Holice
- I/36 Holice - Čestlice
- I/37 Žďár nad Sázavou, Jihlavská - Brněnská
- I/39 Horní Planá
- I/39 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/45 Bruntál-východní obchvat I. etapa
- I/45 Nové Heřmínovy – Zátor, I. etapa
- I/45 Krnov - hraniční přechod
- I/45 Krnov - západní obchvat
- I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká
- I/46 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/54, I/55 Veselí nad Moravou, křižovatka
- I/54 Nížkovice most ev. 54-003
- I/56 výstavby obchvatů a úpravy trasy nerealizované do roku 2030
- I/57 Valašské Meziříčí - Jarcová, obchvat
- I/57 Semetín – Bystřička 2.stavba
- I/57 Jarcová - Bystřička, jih
- I/57 Opava, jižní obchvat, Olomoucká - Bruntálská
- I/57 Vrchy, obchvat
- I/58 Frenštát pod Radhoštěm – Vlčovice
- I/62 Ústí nad Labem, okružní křižovatka Krásné Březno
- I/64 Skalka u Hazlova, směrová úprava
- I/67 Karviná - obchvat
- I/67 Bohumín – Karviná
- I/69 Vsetín, rampa Mostecká

102000 Příspěvek na obnovu silnic II. a III. třídy

Financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy na silnicích II. a III. třídy je prováděno na základě poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI schválených pro příslušný rok. Finanční balíček bude upřesňován v akčních plánech DSS dle rozhodnutí vlády. Příprava projektů je v kompetenci krajské samosprávy.

103000 Příspěvek na modernizaci a rozvoj MHD v elektrické trakci

Spolufinancování projektů městských samospráv na rozvoj sítě MHD v elektrické trakci se řídí podmínkami stanovených v Programu doprava. Financovány jsou z Fondu soudržnosti, a to na základě projektů předkládaných jednotlivými městy.

104000 Podpora privátních terminálů nákladní dopravy

Financování privátních terminálů nákladní dopravy se řídí podmínkami stanovených v Programu Doprava. Financovány jsou z Fondu soudržnosti, a to na základě projektů předkládaných soukromými subjekty. Současně se připravuje doprovodný dotační titul z Modernizačního fondu.

105000 Rozvoj státních terminálů nákladní dopravy a seřadovacích nádraží

Doplnění sítě terminálu nákladní dopravy ve vlastnictví státu se řídí podmínkami stanovených v Programu doprava a dle pravidel SFDI. Modernizace multimodálních terminálů bude řešena a financována na základě Koncepce nakládkových míst.

- Modernizace seřadovacího nádraží Nymburk
- Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice
- Rekonstrukce spádovištního zařízení v ŽST České Budějovice

106000 Podpora rozvoje přístavů nákladní dopravy

Rozvoj přístavů se řídí podmínkami stanovených v Programu doprava, a to na základě projektů předkládaných soukromými subjekty. Vedle těchto projektů se v případě dokončení vodní cesty do Pardubic bude připravovat projekt:

- veřejný přístav Pardubice

107000 Rekreační plavba – přístaviště

Výstavba souvislé sítě veřejných přístavišť pro krátkodobé, event. střednědobé stání plavidel, zajišťující dostupnost sídel podél vodní cesty z osobní a rekreační plavby se řídí podmínkami *Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023*, která byla Vládou ČR vzata na vědomí.

- Přístaviště Hřensko
- Doplnění sítě přístavišť OLD v Ústeckém kraji
- Přístaviště Velké Březno
- Přístaviště Malé Žernoseky
- Přístaviště Neratovice
- Přístaviště Kostelec nad Labem
- Přístaviště Lysá nad Labem
- Rekreační přístav Na Vodrážce
- Přístaviště Oseček
- Přístaviště Kralupy nad Vltavou
- Přístaviště Klecánky
- Rekreační přístav Štěchovice
- Rekreační přístav Kamýk nad Vltavou

- Přístaviště na Orlické nádrži
- Modernizace přístaviště Purkarec
- Rekreační přístav Hodonín
- Rekreační přístav Napajedla - Pahrbek
- Rekreační přístav Veselí nad Moravou
- Rekreační přístav Kroměříž
- Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK
- Rekreační přístav Slovácko

108000 Rekreační plavba – ostatní projekty

Ostatní projekty rekreační plavby se zaměřují zejména na odstranění problémových míst pro plavbu, dobudování a zkvalitnění infrastruktury v oblasti vodních cest využitelných pro vodní turismus, služeb pro plavidla a souvisele splavných vodních cest zapojených do atraktivních cílů.

- Sjezdy do vody na Labi
- Ochranné stání služebních plavidel Brná
- Servisní centrum Roudnice nad Labem
- Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě
- Sjezdy do vody na Vltavě
- Lodní zdvihadlo Slapy
- Lodní zdvihadlo Orlík
- Zvýšení podjezdové výšky mostu v Týně nad Vltavou
- Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou
- Stání na vltavské vodní cestě
- Ochranné stání služebních plavidel Slapy
- VD Hluboká nad Vltavou – rekonstrukce provozní budovy s výstavbou krytých stání
- Vltava, ř. km 236,380 – 239,158 (zdrž České Vrbné) – opevnění svahů plavební dráhy
- Servisní plavidla Praha, Slapy, Orlík
- Prodloužení splavnosti VC Otrokovice - Rohatec - PK Rohatec
- PK Bělov
- Plavební okruh Veselí nad Moravou - Vnorovy
- Modernizace nápusného stavidla Veselí n. M.
- Zvýšení bezpečnosti obousměrného provozu na Baťově kanále

109000 Podpora rozvoje infrastruktury cyklistické dopravy

Financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřízení jízdních pruhů pro cyklisty bude prováděno na základě poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI schválených pro příslušný rok a z IROP. Příprava projektů je v kompetenci krajské a obecní samosprávy.

110000 Podpora rozvoje bezbariérových pěších tras

Financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace bude prováděno na základě poskytnutí finančního příspěvku z rozpočtu SFDI schváleného pro příslušný rok. Příprava projektů je v kompetenci obecní samosprávy.

111000 Podpora zavádění ITS a C-ITS

ITS umožňují optimalizovat dopravní proudy takovým způsobem, aby byla jízda vozidel plynulá bez náhlých zastavení a následných rozjezdů, čímž se eliminuje nadměrná spotřeba energie. Je třeba investovat do systémů

ITS pro ovlivňování a řízení městského automobilového provozu, provozu městské hromadné dopravy (dále jen „MHD“) a city logistiky.

Systémy C-ITS jsou založené na zabezpečené komunikaci (obousměrné výměně dat) týkající se aktuální situace v silničním provozu, a to mezi samotnými vozidly a také mezi vozidly a zařízeními na silniční infrastruktuře. Systémy C-ITS přímo nezasahují do systémů řízení vozidla, příslušná reakce je na rozhodnutí (předem varovaného) řidiče. Systémy C-ITS poskytují zabezpečené varovné informace o nebezpečných a kolizních situacích, nikoli navigační pokyny.

Podpora zavádění systému ITS a C-ITS se řídí podmínkami stanovených v Programu doprava na základě Strategie rozvoje ITS 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050. Předkládání projektů je v kompetenci správců dopravní infrastruktury.

112000 Podpora pořízení letištního zabezpečovacího zařízení odbavování cestujících

Financování vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy je prováděno na základě poskytnutí finančního příspěvku z rozpočtu SFDI schváleného pro příslušný rok. Projekty předkládá provozovatel civilního letiště.

113000 Projekty rekonstrukcí železniční infrastruktury zařazené do kategorie projektů

Příprava těchto projektů bude navrhována na základě provozní situace a bude upřesňována v akčních plánech, které budou součástí implementační fáze Dopravních sektorových strategií s platností na tři roky. Navrhovatelem projektů je Správa železnic.

- Rekonstrukce žst. Bystřice pod Hostýnem
- Rekonstrukce kolejí ve Vinohradských tunelech
- Rekonstrukce ŽST Prostějov hl. n.
- Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov
- Rekonstrukce ŽST Malá Skála
- Rekonstrukce ŽST Pečky
- Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)
- Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled
- Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice
- Rekonstrukce ŽST Nový Bor
- Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n. L. hl. n. - Ústí n. L. západ
- Rekonstrukce žst. Turnov
- Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)
- Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)
- Rekonstrukce ŽST Rybník
- Rekonstrukce veselského zhlaví v ŽST Jihlava
- Rekonstrukce ŽST Milevsko
- Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo)
- Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)
- Rekonstrukce chalupeckého zhlaví v ŽST. Bohumín Vrbice a traťové koleje Bohumín Vrbice – Chalupki
- Sanace tělesa železničního spodku Hájek - Dalovice
- Rekonstrukce zárubní zdi v km 270,375 - 270,751 v trati Česká Třebová - Praha
- Rekonstrukce Ještědského tunelu
- Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka - Praha-Holešovice (mimo)
- Rekonstrukce mostu v km 3,346 trati Praha Libeň - Praha Holešovice

- Rekonstrukce ŽST Praha-Čakovice
- Rekonstrukce TNS Dobšice nad Cidlinou
- Rekonstrukce TNS Káranice
- Rekonstrukce ŽST Chabařovice
- Rekonstrukce mostu v km 18,582 trati Ústí nad Labem - Most
- Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)
- Rekonstrukce ŽST Most
- Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně)
- Rekonstrukce mostu v km 32,588 trati Ústí nad Labem – Most
- Rekonstrukce ŽST Chomutov
- Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň - Pruněrov (včetně)
- Rekonstrukce traťového úseku Kadaň - Pruněrov (mimo) – Perštejn (mimo)
- Rekonstrukce traťového úseku Perštejn (včetně) – Stráž nad Ohří (včetně)
- Rekonstrukce traťového úseku Stráž nad Ohří (mimo) – Ostrov nad Ohří (mimo)
- Rekonstrukce traťového úseku Ostrov nad Ohří (včetně) – Hájek (včetně)
- Rekonstrukce traťového úseku Hájek (mimo) – Karlovy Vary (mimo)
- Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně)
- Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)
- Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)
- Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)
- Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů
- Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo)
- Rekonstrukce mostu km 287,291 trati Retz (ÖBB) – Kutná Hora
- Zvýšení stability skalních masivů na trati Beroun – Rakovník
- Rekonstrukce mostu v km 5,703 trati Čelákovice - Neratovice
- Rekonstrukce mostu v km 48,289 trati Podlešín-Slaný (Viadukt Podlešín)
- Zvýšení stability skalních masivů na tratích Chotětov - Mladá Boleslav a Mladá Boleslav město
- Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice - Kadaň
- Rekonstrukce mostu v km 101,816 trati Praha-Bubny - Chomutov
- Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem - Střekov - Ústí nad Labem západ
- Rekonstrukce mostů v km 5,104 - 5,457 na trati Libochovice - Vraňany
- Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.
- Sanace tělesa železničního spodku na trati Varnsdorf – Seifhennersdorf (DB) v km 12,288 – 12,7
- Sanace tělesa železničního spodku na trati Děčín - Jedlová v km 25,880 – 25,980
- Přestavba propustku v km 159,434 trati Stará Paka - Liberec na podchod
- Rekonstrukce Dolnolučanského tunelu v trati Liberec - Harrachov
- Zvýšení stability skalních masivů na trati Železný Brod – Tanvald
- Rekonstrukce mostu v km 8,988 trati Martinice v Krkonoších - Rokytnice nad Jizerou
- Rekonstrukce ŽST Železný Brod
- Rekonstrukce žst. Nová Paka pro DOZ
- Rekonstrukce mostu v km 14,654 trati Krásný Jez - Nové Sedlo u Lokte
- Rekonstrukce mostů v km 35,826 a 37,480 trati Plzeň - Žatec
- Rekonstrukce mostů v km 72,637 a 72,721 trati Domažlice - Planá
- Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor - Bechyně
- Rekonstrukce mostu km 1,279 trati Tábor – Bechyně
- Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek

- Rekonstrukce spádovištního zařízení v ŽST České Budějovice
- Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)
- Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)
- Rekonstrukce žst. Dobrá u Frýdku Místku
- Rekonstrukce ŽST Prostějov místní nádraží
- Rekonstrukce žst. Rožnov pod Radhoštěm
- Rekonstrukce nástupišť v žst. Uherské Hradiště
- Rekonstrukce nástupišť v ŽST Valašské Meziříčí
- Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248
- Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno
- Rekonstrukce silničního mostu v km 143,143 v ŽST Brno hl.n.
- Rekonstrukce mostu v km 138,187 TÚ 1201 na trati Znojmo – Okříšky
- Sanace násypového zemního tělesa Březová nad Svitavou - Svitavy 224,600 - 225,000
- Rekonstrukce mostu v km 42,794 trati Havlíčkův Brod - Pardubice
- Rekonstrukce zárubní zdi v km 270,375 - 270,751 v trati Česká Třebová – Praha
- Sanace svahu tělesa násypu v km 92,100 trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov
- Rekonstrukce žst. Golčův Jeníkov
- Rekonstrukce ŽST Ostrov nad Oslavou
- Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) - Prackovice nad Labem (včetně)

114000 Mimoúrovňové křížení s nadřazenou infrastrukturou

Financování výstavby, modernizace, nebo oprav místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech křížení s nadřazenou dopravní infrastrukturou bude prováděno na základě poskytnutí finančních příspěvků z rozpočtu SFDI schválených pro příslušný rok. Příprava projektů je v kompetenci krajské a obecní samosprávy.

115000 Vybavení drážních vozidel jednotkami ETCS

Financování vybavení drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy podle rozhodnutí Evropské komise o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému je prováděno na základě poskytnutí finančního příspěvku z Fondu soudržnosti.

116000 Železniční přejezdy a jejich náhrady

Příprava těchto projektů bude navrhována na základě provozní situace a bude upřesňována v akčních plánech, které budou součástí implementační fáze Dopravních sektorových strategií s platností na tři roky. Navrhovatelem projektů je Správa železnic. Podpora modernizace přejezdů a jejich náhrady se řídí podmínkami stanovených v Programu doprava na základě Konceptu rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad.

- Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov – Bohumín
- Náhrada přejezdu P5674 na trati Benešov u Prahy - Praha hl. n.
- Náhrada přejezdu P2405 v km 455,046 trati Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.
- Náhrada přejezdu P284 v km 71,756 trati Praha Smíchov - Plzeň hl.n.
- Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou
- Rekonstrukce přejezdu P4410 v km 1,458 trati Třemešná ve Slezsku (mimo) – Osoblaha (včetně)
- Náhrada přejezdu P6532 v km 204,392 trati Přerov – Olomouc
- Náhrada přejezdů P8166 v km 150,962, P8167 v km 151,352 a P8168 v km 151,931 trati Břeclav – Přerov
- Náhrada přejezdu P8155 v km 111,535 trati Břeclav – Přerov

- Zrušení přejezdu P6801 v km 179,826 trati Brno – Č. Třebová a výstavba podchodu v zast. Blansko
- Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová – Praha
- Náhrada přejezdů P4893, P4894, P4895, P4898 a P4899 na trati Česká Třebová – Praha

117000 Staniční budovy a bezbariérové přístupy na železnici, stavby SŽ

Nemovitosti v lokalitách železničních stanic a zastávek jsou primárně určeny k organizování, zabezpečování a řízení drážní dopravy, k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou osob a věcí. Záměrem je přizpůsobit osobní nádraží požadavkům současné železniční dopravy a jejím návazností na ostatní druhy dopravy, a tím zvýšit konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a vytvářet podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Rekonstrukce a revitalizace staničních budov včetně bezbariérových úprav probíhá na základě Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží, který je uveden v Konceptci pro nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Projekty jsou financovány na základě rozpočtu SFDI pro příslušný rok.

- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most
- Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Kolín
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Cheb
- Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava-Vítkovice
- Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice
- Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl. n.
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Teplice v Čechách
- České Velenice, nádražní budova
- Multifunkční hala diagnostických vozidel CTD Pardubice
- Administrativní budova Správy železnic EDEN
- Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Praha – Radotín
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hl. n.
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Nymburk hl. n.
- Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Čáslav
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Tábor
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Aš
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bečov nad Teplou
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chodov
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Krásná Lípa
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Roudnice nad Labem
- Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Lovosice
- Rekonstrukce výpravní budovy na ostrovním nástupišti v žst. Liberec
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chlumeck nad Cidlinou
- Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Nýřany
- Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Turnov, 3. etapa
- Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Plzeň-Jižní Předměstí
- Instalace modulárního systému v ŽST Hraňčovice
- Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Nepomuk
- Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Jindřichův Hradec
- Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Dolní Bousov

- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov u Prahy
- Nové Strašecí, nádražní budova
- Hluboká nad Vltavou, nádražní budova
- Hněvice, nádražní budova
- Vojtanov, nádražní budova
- Krupá, nádražní budova
- Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov
- Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného pracoviště OTV a ST v rámci OŘ Praha
- Doplnění cvičných sálů pro CDP
- Areál HZS Praha
- Modernizace zkušebny vn/vvn Plzeň-Koterov
- Přemístění haly pro OTV a zřízení integrovaného provozního pracoviště OŘ Plzeň
- Areál HZS Plzeň
- Areál HZS Nymburk
- Středisko pro kalibraci
- Prodloužení podchodu v ŽST Hořovice
- Výstavba mechanizačního střediska Beroun
- Výstavba haly pro OTV v ŽST Kladno
- Areál HZS Ústí nad Labem
- Rekonstrukce nástupišť ŽST Semily
- Areál HZS Cheb
- Výstavba mechanizačního střediska Český Těšín
- Výstavba haly pro měřicí vozy pevných trakčních zařízení – Bohumín
- Rekonstrukce areálu TO Opava
- Rekonstrukce 1. nástupiště v žst. Třinec vč. dokončení výpravní budovy
- Výstavba areálu HZS Přerov
- Rekonstrukce areálu HZS Česká Třebová
- Výstavba elektrodispečinku OŘ HK
- Výstavba mechanizačního střediska Havlíčkův Brod
- Jihlava ON - rekonstrukce
- Hrušovany u Brna ON - rekonstrukce
- Světlá nad Sázavou ON - rekonstrukce
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Velké Meziříčí
- Mikulov na Moravě ON - rekonstrukce výpravní budovy
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Sokolnice Telnice
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Hodonín
- Znojmo ON - rekonstrukce
- Zaječí ON – rekonstrukce
- Horní Cerekev, nádražní budova
- Moravský Písek, nádražní budova
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Valšov
- Karviná ON - rekonstrukce části výpravní budovy
- Lískovec u Frýdku - ON - rekonstrukce výpravní budovy
- Paskov ON – novostavba výpravní budovy
- Kopřivnice ON - rekonstrukce výpravní budovy
- Petrovice u Karviné ON - optimalizace a rekonstrukce výpravní budovy

- Kravaře ON - rekonstrukce výpravní budovy
- Rekonstrukce výpravní budovy Jindřichov ve Slezsku
- Příbor, nádražní budova
- Město Albrechtice, nádražní budova
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Přerov - 2. část
- Hulín, nádražní budova
- Újezdec u Luhačovic ON - rekonstrukce
- Třemešná ve Slezsku, nádražní budova
- Rekonstrukce ON Přelouč
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Jaroměř
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Letohrad
- Rekonstrukce výpravní budovy Brandýs nad Orlicí
- Rekonstrukce výpravní budovy Stará Paka
- Rekonstrukce výpravní budovy Svitavy
- Rekonstrukce výpravní budovy žst. Chrast u Chrudimi
- Martinice v Krkonoších, nádražní budova
- Rekonstrukce výpravní budovy Hlinsko v Čechách
- Ostroměř, nádražní budova

118000 Vodní cesty mimo TEN-T

Financování realizace stavebních opatření je zajišťováno prostřednictvím rozpočtu SFDI na základě Koncepce vodní dopravy. V současné době se připravují projekty:

- Modernizace nápuštného stavidla Veselí n. M
- Prodloužení splavnosti VC Otrokovice - Rohatec - PK Rohatec
- Vltava, ř. km 236,380 – 239,158 (zdrž České Vrbné) – opevnění svahů plavební dráhy
- Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy
- Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou
- Zvýšení bezpečnosti obousměrného provozu na Baťově kanále
- Lodní zdvihadlo Slapy
- PK Bělov
- Lodní zdvihadlo Orlík

119000 Modernizace nebo optimalizace ostatních konvenčních tratí

Předpokládá se modernizace nebo optimalizace ostatních konvenčních tratí a je podpořena schválenými, případně zpracovávanými studiemi proveditelnosti nebo jinými dokumentacemi umožňujícími přípravu staveb. Příprava projektů probíhá na základě návrhu Správy železnic a dle podnětů krajských objednatelů (Plány dopravní obslužnosti krajů) bude upřesňována v akčních plánech, které budou součástí implementační fáze Dopravních sektorových strategií s platností na tři roky.

- Zajištění provozních parametrů trati Řetenice – Lovosice
- Modernizace ŽST Rakovník
- Zvýšení přechodnosti v traťovém úseku Počeradý - Obrnice (mimo)
- Modernizace ŽST Františkovy Lázně
- Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)
- Přeložka železniční trati v úseku Stochov - Nové Strašecí
- Přeložka železniční trati v úseku Stochov - Nové Strašecí
- Modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl. n. - Kutná Hora město

- Přeložka trati Kralupy nad Vltavou předměstí - Velvary v km 4,000 - 5,500
- Revitalizace trati Osek město – Dubí – Moldava v Krušných horách
- Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť
- Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)
- Revitalizace trati Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov
- Zřízení Žst. Česká Metuje

120000 Zavádění ETCS a GMS-R na tratích mimo definované klastry, CDP, DOZ

ETCS (European Train Control System) je evropský vlakový zabezpečovací systém, který se stal základním standardem v oblasti řízení a zabezpečení železniční dopravy v evropských zemích a je společně s rádiovým systémem GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railways) součástí projektu ERTMS (European Rail Traffic Management System). Základním přínosem zavádění ETCS je vedle dosažení interoperability a možného zvýšení kapacity (zejména v jeho druhé aplikační úrovni při optimalizaci infrastruktury) především zvýšení úrovně bezpečnosti železničního provozu. Postup vybavování postupně celé sítě je stanoven Plánem moderního zabezpečení české železnice s cílem vybavit a zavést výhradní provoz ETCS úrovně 2 na síti TEN-T do roku 2030. Ostatní tratě budou postupně vybavovány buď ETCS úrovně 2 nebo ETCS úrovně 1 Limited Supervision nebo úrovní ETCS Stop.

Příprava těchto projektů bude navrhována na základě Plánu moderního zabezpečení a rovněž Národního implementačního plánu ERTMS a bude upřesňována v akčních plánech, které budou součástí implementační fáze Dopravních sektorových strategií s platností na tři roky.

- Výstavba GSM-R na tratích Správy železnic
- Zavedení zjednodušeného zabezpečení trati Vsetín - Velké Karlovice vč. rekonstrukce žst. Hovězí (vč. ETCS)
- Rekonstrukce žst. Malé Svatoňovice pro DOZ
- Rekonstrukce žst. Česká Skalice pro DOZ
- GSM-R Prostějov hl. n. – Kostelec na Hané – Senice na Hané – Olomouc hl. n.
- Další projekty stanovené Národním implementačním plánem ERTMS
- ETCS Pardubice (mimo)- Hradec Králové (mimo)

121000 Změna trakční soustavy, výkon TNS

Přechod na střídavou trakci umožní zvýšení výkonnosti železniční dopravy výkonnějším napájením, zvýšení energetické účinnosti snížením ztrát ve vedení, snížení nákladů na elektrizaci dalších tratí, kompatibilitu napájení vysokorychlostních tratí s konvenční železniční sítí, zefektivnění vozby vlaků lepším využitím trakčních vlastností moderních hnacích kolejových vozidel. Zásadním ekonomickým přínosem střídavé trakce je snížení provozních nákladů (snížení ztrát a vyšší využití rekuperace energie) a rovněž eliminací škod z působení bludných proudů a nákladů na jejich odstraňování. Podpora projektů je financována z rozpočtu SFDI na základě Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu na české železniční síti, jedná se většinou o jmenovité projekty, která koordinuje změnu trakční soustavy s jinou změnou technologie, zejména se zavedením ERTMS, resp. se zavedením výhradního provozu pod dohledem ETCS z důvodu možné výměny vozby a sjednocování vozební technologie.

Zvyšování parametrů stávající energetické sítě bude řešeno na základě provozní situace a bude upřesňováno v akčních plánech, které budou součástí implementační fáze Dopravních sektorových strategií s platností na tři roky.

- Změna trakční soustavy v úseku Praha Radotín (mimo) - Králův Dvůr (mimo)
- Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze

- Konverze na 25kV, 50Hz v úseku Říkovice - Hranice na Moravě (mimo)
- Zvýšení trakčního výkonu TNS Břeclav

122000 Elektrizace tratí mimo definované klastry

Financování a výběr tratí pro rychlou elektrizaci se považuje za ekonomicky smysluplné použití soustavy AC 25 kV 50 Hz. V aktuální době (i s ohledem na zavedení výhradního provozu ETCS na I. a II. TŽK v roce 2025), vyjma východní větve okolí Prahy na tratích s postupně utlumovaným (do roku 2045) provozem jednotek řady 471, již železniční nákladní i osobní dopravci disponují dostatečným počtem dvou- a vícesystémových hnacích vozidel.

Výběr a realizace projektů bude na základě Koncepce *Projekty prosté elektrizace pro osobní dálkovou a nákladní dopravu* a financování těchto projektů bude zajištěno prostřednictvím Modernizačního fondu, SFDI a Fondu soudržnosti.

- Elektrizace trati Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou
- Elektrizace trati Kunovice (mimo) – Luhačovice
- Elektrizace trati Újezdec u Luhačovic (mimo) – Bojkovice město

123000 Veřejné napájecí a dobíjecí stanice pro alternativní pohony

Podpora budování veřejné infrastruktury pro alternativní paliva s důrazem na dobíjecí stanice a vodíkové plnicí stanice bude obsahovat poměrně široké portfolio technologií a zastoupení jednotlivých typů dobíjecích stanic se v čase bude vyvíjet. Infrastrukturu vodíkových stanic je možné rozvíjet buď na bázi neveřejných stanic umístěných např. v depech dopravních podniků, nebo v kombinaci s obsluhou vodíkových osobních vozidel, jako infrastrukturu veřejnou. V rámci podpory neveřejných vodíkových plnicích stanic se předpokládá využívání těchto stanic především ze strany dopravních podniků, nákladní dopravy nebo velkých firemních flotil.

Financování projektů se řídí podmínkami stanovenými v Programu doprava, CEF na základě Národního akčního plánu čisté mobility. Návrhy projektů předkládají soukromé subjekty.

124000 Bodové závady na silniční síti a PHS na stávající silniční síti

Řešení bodových závad na dálnicích a silnicích I. třídy, které se vyznačují vysokou nehodovostí nebo místním omezené kapacity komunikace. Součástí je rovněž dostavba protihlukových opatření ke splnění hlukových limitů stávající silniční infrastruktury. Priority v rámci tohoto balíčku určí Ředitelství silnic a dálnic. Financování bude zajištěno v rozhodující části z rozpočtu SFDI.

125000 Modernizace materiálně technického zabezpečení

V rámci balíčku se sleduje vybavení Správy železnic technickými zařízeními pro údržbu železniční sítě.

126000 Informační technologie

Do balíčku jsou zahrnuty projekty zaměřené na digitalizaci procesů souvisejících s provozem a údržbou železniční sítě Správy železnic a vybudováním Vnitrostátního přístupového bodu, jehož součástí bude také Informační systém veřejné dopravy (ISVD), nahrazující stávající systém CIS JŘ.

- Rozšíření CDP Přerov - nová budova
- Rekonstrukce a úprava přenosové sítě Správy železnic
- Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC
- Segmentace provozu v technologické datové síti
- Zařízení pro monitoring sběračů elektrických hnacích vozidel
- Dispečerské pracoviště infrastruktury OŘ HK
- Management událostí stavu sítě

127000 Zajištění provozu vlaků délky 740 m

Studie proveditelnosti tohoto opatření je v procesu zpracování, seznam řešených železničních stanic a úseků železničních tratí, kterých se opatření týká, není proto jmenovitě uveden, je navržen finanční balíček na základě současného odhadu. Provoz vlaků délky 740 m je nutné zajistit na základě návrhu evropského nařízení o Transevropských dopravních sítích.

128000 Zajištění dostatečných kapacit dálničních odpočívek

Dálniční síť se potýká s nedostatečnou kapacitou dálničních odpočívek, a to zejména pro dálkovou nákladní dopravu, což má negativní vliv na bezpečnost provozu, neboť řidiči nákladních vozidel musí dodržovat režim pravidelných bezpečnostních přestávek a jsou v současnosti nuceni odstavovat vozidla na nepovolených místech. Řidiči tak musí volit mezi dvěma přestupky. Balíček obsahuje připravované projekty. Tento seznam nemusí být úplný, upřesnění bude vycházet ze samostatné koncepce odpočívek zpracovanou Ředitelstvím silnic a dálnic.

3 Prioritizace klastrů

Na rozdíl od DSS 2 je prioritizace stanovena multimodálně a nikoliv pro každý druh dopravní infrastruktury samostatně z důvodů možnosti hodnotit synergické efekty vycházející z mezioborové spolupráce. Prioritizace klastrů je provedena na základě multikriteriální analýzy, která je popsána níže. Sada kritérií a váhy kritérií byly projednány v rámci externího týmu expertů, výsledná hodnota bodového hodnocení byla stanovena na základě průměru a mediánu z návrhů stanovených jednotlivými experty.

3.1 Popis kritérií k multikriteriální analýze

Vzhledem ke skutečnosti, že je nutné vycházet z principů evropské a národní dopravní politiky, je nutné pohlížet na dopravní soustavu jako na jednotný multimodální systém včetně nutnosti zabývat se principem Do No Significant Harm. Hodnocení klastrů je nastaveno pro všechny druhy dopravy společně. Rozvoj dopravní infrastruktury musí rovněž splňovat parametry dopravní infrastruktury pro zajištění obrany a bezpečnosti státu (přeprava vojsk).

Prioritizace projektů rozvoje dopravní infrastruktury je hodnocena na úrovni klastrů, neboť rozhodující význam má dokončení souvislých dopravních tahů. Hodnocení tedy neprobíhá na projektové úrovni. Prioritizace klastrů je podkladem pro plánování procesu přípravy staveb, nikoliv pouze jejich samotné realizace. Pro projekty zařazené do projektových balíčků budou dle jednotlivých časových horizontů vyčleněny příslušné finanční prostředky.

Projekty, které jsou v současné době ve vysokém stádiu přípravy, jsou navrženy k realizaci v rámci období do roku 2030 automaticky, neboť na přípravu těchto projektů již byly vynaloženy významné finanční prostředky. Projekty zařazené do plánu realizace jsou ty, které mají pravomocné územní rozhodnutí.

3.2 Soubor kritérií

Hodnocení projektových klastrů je prováděno pomocí bodování dle jednotlivých kritérií, která jsou seskupena do následujících souborů kritérií:

- Územní význam
- Stav klastru
- Životní prostředí
- Časová dostupnost
- Kapacita, předpokládaná intenzita
- Zlepšení podmínek pro multimodalitu
- Technologie
- Vyváženost rozvoje multimodálního klastru

3.2.1 Soubor kritérií: Územní význam

Kritérium: Hlavní síť TEN-T

Klaster je součástí hlavní sítě TEN-T dle návrhu nařízení EU o transevropských dopravních sítích. Hlavní síť navzájem propojuje sousední evropské metropole, tzn. hlavní města členských států a aglomerace s více než milionem obyvatel.

Je-li klaster součástí hlavní sítě TEN-T je navrženo hodnocení 30 body, a to z důvodu, že pro hlavní síť TEN-T je stanoven termín uvedení do provozu již do konce roku 2030. V opačném případě je bodové hodnocení 0.

Kritérium: Rozšířená hlavní síť TEN-T

Pro klastr, který je součástí rozšířené hlavní sítě TEN-T dle návrhu nařízení EU o transevropských dopravních sítích, platí stejné zásady jako pro hlavní síť TEN-T s tím rozdílem, že termín jejího dokončení je stanoven na rok 2040.

Je-li klastr součástí rozšířené hlavní sítě TEN-T je ohodnocen 20 body, a to z důvodu, že pro rozšířenou hlavní síť TEN-T je stanoven termín uvedení do provozu do konce roku 2040. V opačném případě je bodové hodnocení 0.

Kritérium: Globální síť TEN-T

Globální síť TEN-T napojuje na síť TEN-T všechny regiony NUTS II a měla by napojovat všechny nově definované městské uzly TEN-T. Vzhledem k tomu, že v případě městských uzlů existují výjimky (v ČR se týká Liberecké aglomerace), v případě návrhu pro Dopravní sektorové strategie je do globální sítě zařazeno i železniční napojení Liberce ve směru do Prahy.

Hodnota bodového hodnocení globální sítě TEN-T je 10 bodů, protože je pro ni stanoven termín uvedení do provozu až do konce roku 2050. V opačném případě je bodové hodnocení 0.

Kritérium: Propojení metropolí – základní a doplňkové potřeby

Kritérium vychází z požadavků Strategie regionálního rozvoje 21+ (SRR 21+) se zaměřením na zajištění soudržnosti regionů ČR. Mezi metropole ČR jsou řazeny urbanizované oblasti Prahy, Brna, Ostravy. Je nutné kvalitně zajistit jejich vzájemné propojení a propojení s aglomeracemi obdobného významu v sousedních státech. Jedná se o následující propojení:

- napojení Prahy na:
 - Brno
 - Ostravu
 - Dresden
 - München a Nürnberg
 - Wrocław
- napojení Ostravy na:
 - Prahu
 - Brno
 - Katowice
 - Wrocław
- napojení Brna na:
 - Prahu
 - Ostravu
 - Wien
 - Bratislavu

Kritérium se týká základních a doplňkových potřeb, tedy zajištění takové infrastruktury, která umožňuje kvalitní napojení pomocí jednoho dálničního tahu, v případě železnic pomocí konvenční tratě.

Bodové hodnocení pro síť základních potřeb je 50 bodů. Důležitost je dána nutností zajistit tyto páteřní vztahy jakožto nejdůležitější vztahy na české dopravní síti. Význam je posílen i tím, že se sčítají body za toto kritérium a za kritérium plynoucí ze sítě TEN-T. Doplňkové potřeby jsou hodnoceny 15 body. Pokud klastr není součástí propojení metropolí, je bodové hodnocení 0.

Kritérium: Infrastruktura pro nákladní dopravu

Kritérium je zaměřeno na specifika nákladní dopravy, kde hlavní tah nemusí být veden přímo do metropole nebo aglomerace a mívá je. Strategicky významné průmyslové zóny mohou být budovány kdekoli v území a je nutné zajistit jejich multimodální napojení.

Kritérium se týká zejména železniční a vodní dopravy, a to s ohledem na evropské cíle v oblasti multimodality, energetických úspor a ochrany klimatu. Důvodem je i skutečnost, že železniční síť je řešena pro osobní a nákladní dopravu samostatně. Podpořeny jsou klastry, které zajišťují:

- páteřní tahy pro nákladní železniční a vodní dopravu (50 bodů)
- tahy napojující strategicky významné průmyslové zóny mimo páteřní hlavní tahy (20 bodů).
- V ostatních případech je bodové hodnocení 0.

Sčítají se body za toto kritérium a kritérium plynoucí ze sítě TEN-T. Body se naopak nesčítají s body za propojení metropolí a aglomerací, neboť kritérium má za cíl doplnit body pro tahy, které jsou důležité z hlediska nákladní dopravy a nejsou zároveň směřovány do jednotlivých aglomerací (je snaha nákladní dopravu vymístit z obydlených oblastí).

Kritérium: Propojení aglomerací ITI na spádové metropole – základní a doplňkové potřeby

Dalším klíčovým typem spojení z hlediska národního významu je napojení aglomerací ITI na jejich spádové metropole. Z hlediska vytváření rovných podmínek pro rozvoj jednotlivých regionů jde o nejméně významný typ spojení, proto má vysoké bodové hodnocení (40 bodů). Doplňkové potřeby jsou hodnoceny 10 body. Pokud jde o spojení, které je zároveň spojením sousedních metropolí, je bodové hodnocení tohoto kritéria 0 (nesčítá se s kritériem Propojení metropolí). Jedná se o následující spojení:

- Praha - České Budějovice
- Praha - Karlovy Vary
- Praha – Most (Ústecko-mosteckou konurbaci je z důvodů rozsahu a množství rovnocenných center nutné obsloužit do obou částí)
- Praha - Mladá Boleslav - Liberec
- Praha - Jihlava (jen konvenční železnice)
- Brno – Jihlava (jen konvenční železnice)

Ostatní spojení jsou dána spojnicemi propojujícími sousední metropole, proto se v těchto případech body za toto kritérium nezapočítávají.

Kritérium: Příměstské vztahy metropolí

Na příměstské úseky kolem metropolí jsou kladeny vysoké kapacitní požadavky, byť se jedná o kratší úseky. V rámci této kategorie jsou definovány jen ty tahy, které zároveň nejsou součástí tahů dle výše uvedených kritérií. Jedná se o úseky, které jsou klíčové pro udržitelnou městskou mobilitu metropole, a bodové hodnocení je stanoveno na 30 bodů. V opačném případě 0.

Kritérium: Propojení metropolí – cílové potřeby

Klastry ve směrech, kde jsou již splněny základní potřeby, kde je ale možné dosáhnout nových přínosů zvyšováním parametrů dopravní infrastruktury. Sčítají se body za toto kritérium a kritérium plynoucí ze sítě TEN-T. Součástí kritéria jsou klastry vysokorychlostních tratí, případně další infrastruktura obsluhující jiné mezilehlé území, bodové hodnocení je ve výši 15 bodů, v opačném případě 0 bodů.

Kritérium: Propojení aglomerací ITI na spádové metropole – cílové potřeby

Klastry, kde se předpokládá splnění základních potřeb a kde je možné dosáhnout dalších přínosů. Do této části spadají klastry vysokorychlostních tratí, případně další infrastruktura obsluhující jiné mezilehlé území (příkladem je druhé dálniční spojení Prahy s jižními Čechami). Sčítají se body za toto kritérium a kritérium plynoucí ze sítě TEN-T, naopak body se nepřičítají, jde-li zároveň o propojení metropolí. Bodové hodnocení je 10 bodů, v opačném případě 0 bodů.

Kritérium: Propojení sousedních aglomerací ITI

Klastr je dalším prvkem základní sítě národní úrovně zajišťující spojení sousedních aglomerací ITI. Sčítají se body za toto kritérium a kritérium plynoucí ze sítě TEN-T, naopak body se nepřipočítávají, je-li spojení zároveň součástí spojení do spádové metropole. Bodové hodnocení je 10 bodů, v opačném případě 0 bodů.

Kritérium: Významná mezinárodní spojení mimo TEN-T a napojení geograficky odlehých regionů

Tento typ spojení je doplňkem základní sítě národního významu a zahrnuje následující druhy spojení nad rámec sítě TEN-T:

- tahy důležité pro tranzitní dopravu, které pomáhají odlehčit přetížené tahy v okolí metropolí (15 bodů)
- tahy zajišťující významná mezinárodní spojení mimo TEN-T do významnějších center v zahraničí mimo metropole (10 bodů)
- tahy zajišťující napojení dalších významných měst, které nejsou součástí ITI a které neleží na síti TEN-T (např. Znojmo, Česká Lípa), (10 bodů).
- tahy napojující geograficky odlehle regiony za významnou geografickou překážkou (např. Jesenicko nebo Šluknovský výběžek), (5 bodů).
- v ostatních případech 0 bodů

Kritérium: Příměstské vztahy v aglomeracích ITI

Na příměstské úseky kolem center aglomerací jsou kladeny zvýšené kapacitní požadavky, byť se jedná o kratší úseky. V rámci této kategorie jsou definovány jen ty trasy, které zároveň nejsou součástí tahů dle výše uvedených kritérií. Jedná se o úseky, které jsou klíčové pro udržitelnou městskou mobilitu center aglomerací (10 bodů). V opačném případě 0.

3.2.2 Soubor kritérií: Stav klastru

Hodnocení klastrů na základě územního významu musí být doplněno o posouzení jejich současného stavu z hlediska jejich funkčnosti. Zpravidla nejvýznamnější klastry, ale i některé klastry méně významné, mohou být v současné době již vybudovány, nebo jejich současný stav vykazuje různou míru funkčnosti, kterou je nutné ohodnotit. Stav klastru je posuzován s ohledem na základní potřeby, doplňkové potřeby a cílové potřeby (viz níže).

Kritérium: Základní potřeby

Jde o klastry „klasické“ infrastruktury tak, aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce. Jde o zajištění spojení konvenční železnicí v konkurenceschopné podobě z hlediska cestovních dob a kapacity a o silniční spojení odpovídající kapacity a vedení trasy mimo intravilány obcí. Je nutné podpořit splnění základních potřeb regionů a přispět tak k vytváření podmínek pro jejich vyvážený rozvoj. Funkčnost je hodnocena:

- základní potřeby jsou dokončeny – klastr je zcela funkční a je dokončený.
- klastr je ve fázi realizace, je nutné ho dokončit, tah je rozestavěn a zbývající úseky jsou ve vysoké fázi přípravy a bude zahájena realizace v rámci krátkodobého časového horizontu, funkčnosti klastru

bude dosaženo v krátkodobém horizontu a prioritizace by se měla týkat až případných návazných opatření doplňkového charakteru. (0 bodů)

- řešený klastr je v současnosti nefunkční (missing link) a nebyla zahájena příprava projektů (30 bodů)
- řešený klastr je v současnosti nefunkční (missing link) a příprava klastru na realizaci v současnosti probíhá (má studii proveditelnosti a alespoň u části projektů byl zahájen proces EIA), je nutné procesy co nejrychleji dokončit včetně realizace tak, aby se nezvyšovala rozestavěnost (25 bodů)
- řešený klastr je v současnosti částečně funkční a nebyla zahájena příprava projektů (10 bodů)
- řešený klastr je v současnosti částečně funkční. Je ve fázi realizace, byl dokončen nebo byla zahájena příprava projektů (má studii proveditelnosti a alespoň u části projektů byl zahájen proces EIA) (0 bodů)
- nejde o klastr základních potřeb (0 bodů)

Kritérium: Doplňkové potřeby

Klastry nad rámec základních potřeb, které dále dílčím způsobem zlepšují stav odstraňováním úzkých míst z hlediska rychlosti nebo kapacity nebo další nabídky služeb.

- doplňkové potřeby jsou dokončeny – klastr je zcela funkční a je dokončený.
- klastr je ve fázi realizace, je nutné ho dokončit, bude zařazen do samostatného hodnocení rozestavěných klastrů. (0 bodů)
- nebyla zahájena příprava projektů (5 bodů)
- byla zahájena příprava projektů (má studii proveditelnosti a alespoň u části projektů byl zahájen proces EIA) nebo nejde o klastr doplňkových potřeb (0 bodů)

Kritérium: Cílové potřeby

Klastry dalšího významného zkvalitnění dopravního spojení nad rámec základních potřeb, které umožní zvýšit konkurenceschopnost příslušného regionu ve smyslu plnění funkce „pól růstu“. Jde například o budování vysokorychlostních železničních tratí nebo dalších silničních komunikacích umožňujících další rozšíření nabídky služeb.

- cílové potřeby jsou dokončeny – klastr je zcela funkční a je dokončený.
- klastr je ve fázi realizace, je nutné ho dokončit, bude zařazen do samostatného hodnocení rozestavěných klastrů. (0 bodů)
- byla zahájena příprava klastru cílové potřeby (má studii proveditelnosti a alespoň u části projektů byl zahájen proces EIA) (15 bodů)
- nebyla zahájena příprava klastru cílové potřeby (5 bodů)
- nejedná se o klastr cílové potřeby (0 bodů)

3.2.3 Soubor kritérií: Životní prostředí

Kritérium: Emise skleníkových plynů

Klastr má vysoce přínosný, přínosný, neutrální nebo negativní vliv na emise skleníkových plynů. V případě využívání elektrické energie se počítá s energetickým mixem očekávaným v roce 2040. Skladba vozového parku se počítá rovněž k roku 2040. Z tohoto důvodu je bodové hodnocení sníženo, protože emise budou postupně klesat.

- K vysoce přínosným projektům patří přímá elektrizace a projekty zajišťující větší využívání železniční dopravy v elektrické trakci a vodní dopravy s alternativním pohonem (10 bodů).

- K přínosným projektům patří projekty zajišťující větší využívání neelektrizované železniční dopravy a vodní dopravy. Dále sem patří projekty zajišťující větší plynulost silniční dopravy, pokud zároveň nepřinesou indukci silniční dopravy (5 bodů).
- Neutrální projekty nepřinesou změnu v emisích skleníkových plynů (0 bodů).
- Projekty přinášející vyšší indukci silniční dopravy nebo převod ze železniční a vodní dopravy na dopravu silniční, nebo budou znamenat větší spotřebu energie v silniční dopravě, jsou hodnoceny jako negativní (-5 bodů).

Kritérium: Emise znečišťujících látek v urbanizovaném území

Klastr má vysoce přínosný, přínosný, neutrální nebo negativní vliv na emise škodlivých látek v osídleném území. V případě využívání elektrické energie se počítá s energetickým mixem očekávaným v roce 2040. Skladba vozového parku se počítá rovněž k roku 2040. Z tohoto důvodu je bodové hodnocení sníženo, protože emise budou postupně klesat.

- K vysoce přínosným klastrům patří přímá elektrizace a klastry zajišťující větší využívání železniční dopravy v elektrické trakci a vodní dopravy, v silniční dopravě jde o projekty snižující emise v silně osídlených oblastech metropolí (10 bodů).
- K přínosným klastrům patří klastry zajišťující větší využívání neelektrizované železniční dopravy a vodní dopravy. Dále sem patří klastry zajišťující větší plynulost silniční dopravy, pokud zároveň nepřinesou indukci silniční dopravy (5 bodů).
- Neutrální klastry nepřinesou změnu v emisích znečišťujících látek (0 bodů)
- Klastry přinášející vyšší indukci silniční dopravy a / nebo převod ze železniční a vodní dopravy na dopravu silniční, nebo budou znamenat větší spotřebu energie v silniční dopravě, jsou hodnoceny jako negativní (-5 bodů).

Kritérium: Energetická náročnost dopravy

Klastr má vysoce přínosný, přínosný, neutrální nebo negativní vliv na energetickou účinnost dopravního systému. V případě využívání elektrické energie se počítá s energetickým mixem očekávaným v roce 2040. Skladba vozového parku se počítá rovněž k roku 2040. Počítá se energetická účinnost v celém cyklu od energetického zdroje (včetně případné těžby fosilního zdroje a včetně ztrát při těžbě) po pohon dopravního prostředku, v případě obnovitelných a jaderných zdrojů se počítá od výroby elektrické energie (nepočítá se s účinností větrné, fotovoltaické nebo jaderné elektrárny). Přínosy se počítají z účinnosti pohonu, valivého odporu a odporu prostředí, s ohledem na plynulost provozu a rychlost dopravy. Vzhledem k tomu, že úspory energie budou vždy velmi důležité, je bodové hodnocení za tuto oblast zvýšeno.

- K vysoce přínosným klastrům patří přímá elektrizace a projekty zajišťující větší využívání železniční dopravy v elektrické trakci a vodní dopravy (30 bodů).
- K přínosným klastrům patří projekty zajišťující větší využívání neelektrizované železniční dopravy a vodní dopravy. Dále sem patří klastry zajišťující větší plynulost silniční dopravy, pokud zároveň nepřinesou indukci silniční dopravy (15 bodů).
- Neutrální klastry nepřinesou změnu v energetické náročnosti (0 bodů)
- Klastry přinášející vyšší indukci silniční dopravy a /nebo převod ze železniční a vodní dopravy na dopravu silniční, nebo budou znamenat větší spotřebu energie v silniční dopravě, jsou hodnoceny jako negativní (-15 bodů).

Kritérium: Hluková zátěž

Klastr přispívá k odstranění staré hlukové zátěže v urbanizovaných územích buď přímo (vymístění dopravy, účinná protihluková opatření), zprostředkovaně (převod na alternativní druhy dopravy), nebo je z hlediska

hluku neutrální. Klastry s pozitivním vlivem na snižování hladiny hluku jsou hodnoceny 10 body, neutrální klastry jsou hodnoceny 0 body.

Kritérium: Nehodovost

Klastr přispívá nebo nepřispívá k odstranění rizikových nehodových míst na stávající infrastruktuře.

- K vysoce přínosným klastrům patří projekty s převodem na ty druhy dopravy, které vykazují nižší nehodovost (15 bodů).
- Klastr odstraňuje riziková místa na infrastruktuře (10 bodů)
- Neutrální klastr (0 bodů)

Kritérium: Fragmentace krajiny

Přínosné klastry jsou zaměřeny na snižování vlivu fragmentace krajiny stávající dopravní infrastruktury a k řešení využívání srážkových vod ke zlepšení vodního režimu v krajině a k posílení biodiverzity. Ostatní klastry na „zelené louce“ mají vždy negativní fragmentační vliv i přes provedená opatření.

- Klastry zaměřené na snižování fragmentace krajiny jsou hodnoceny 5 body.
- Neutrální klastry mají 0 bodů.
- Klastry zvyšující fragmentaci krajiny mají -5 bodů.

Kritérium: Zábor území

- Klastr při své modernizaci je veden ve stejné stopě, a má tak neutrální vliv na zábor území (5 bodů).
- Klastr má malý vliv na nový zábor území (vysokorychlostní tratě, rozšíření stávajících silnic, projekty 2+1 bez další doprovodné komunikace) (0 bodů).
- Velký vliv mají komunikace 2+2 s doprovodnou silnicí (-5 bodů).

3.2.4 Soubor kritérií: Časová dostupnost

Podrobná analýza přínosů a nákladů je součástí studií proveditelnosti každého klastru na základě platné metodiky. Posuzované projekty a klastry jsou ale v různém stádiu přípravy, a ne pro všechny projekty nebo klastry jsou výsledky k dispozici, hodnocení navíc byla prováděna v různém čase. Pro potřeby strategie je proto provedeno zjednodušené „strategické“ hodnocení všech klastrů.

Kritérium: Průměrná rychlost dosažení center vzdušnou vzdáleností

Časová dostupnost center, které spojují jednotlivé klastry, je důležitým kvalitativním ukazatelem. Rozhodující ale není průměrná skutečná rychlost, ale rychlost vztahená ke vzdušné vzdálenosti jednotlivých center. Více bodů dostanou ty klastry, u kterých v současnosti jsou hodnoty nejnižší. Hodnoceny budou klastry samostatně pro vztahy mezi metropolemi nebo vztahy aglomerací k metropolím (1. skupina klastrů) a samostatně klastry pro vztahy mezi aglomeracemi (2. skupina klastrů). Hodnotí se současný stav.

- Rychlost pod 40 km/h = 20 bodů pro 1. skupinu, klastrů, 15 bodů pro druhou skupinu.
- 40 – 49 km/h = 15 bodů resp. 10 bodů
- 50 – 69 km/h = 10 bodů resp. 5 bodů
- 70 – 89 km/h = 5 bodů resp. 0 bodů
- 90 km/h a více = 0 bodů.
- Nerelevantní = 0 bodů

3.2.5 Soubor kritérií: Kapacita

Kritérium: Odstranění omezujících míst

Klastr přispívá k odstranění omezujících míst definovaných v knize 6, klastr odstraňuje kapacitně úzká místa definovaná dopravním modelem. Jedná se o odstranění příčin kapacitních omezení (závady na krátkých úsecích, křižovatky, přechody, železniční přejezdy, oddělení nemotorové dopravy, odstranění propadů rychlosti na železnici za účelem omezení energetických ztrát, únosnost mostů, nápravový tlak, průjezdný průřez atd.). Klastry přispívající k odstraňování kapacitních nedostatků jsou hodnoceny 20 body.

Kritérium: Soulad kapacity

Je bodově hodnocen soulad kapacity s návrhovými parametry na základě výstupů knihy 7.

- Klastry, které jsou v souladu mezi návrhovými parametry klastru a prognózovanými intenzitami jsou hodnoceny 0 body.
- U klastrů s mírným převisem návrhových parametrů nad prognózovanými intenzitami bude bodové hodnocení – 10. Jedná se o budování dálnic s budoucími intenzitami pod 14 tis. vozidel / 24 h nebo modernizace železničních tratí bez zajištění dostatečné objednávky osobní dopravy nebo bez existence nákladní dopravy.
- U projektů s velkým převisem návrhových parametrů nad prognózovanými intenzitami je bodové hodnocení – 30. Jedná se o budování dálnic s budoucími intenzitami pod 10 tis. vozidel / 24 h nebo zvyšování počtu kolejí na tratích s malým provozem (dle propočtů praktické propustnosti).

U uvedených klastrů lze odpočet bodů vyřešit přehodnocením návrhových parametrů.

3.2.6 Soubor kritérií: Zlepšení podmínek pro multimodalitu

Kritérium: Multimodální nákladní doprava

Bodově hodnocen je přínos klastru dopravní infrastruktury pro multimodální nákladní dopravu (silniční úseky navazující na terminály multimodální dopravy, projekty umožňující provozování vlaků délky 740 m, projekty umožňující plynulý a spolehlivý provoz nákladních vlaků (omezování rizika zpoždění a nepravidelností)). Bodové hodnocení je ve výši 25 bodů.

Kritérium: Multimodální osobní doprava

Bodově hodnocen je přínos klastru dopravní infrastruktury pro multimodální osobní dopravu (silniční úseky navazující na terminály osobní dopravy, urychlení jízdních dob na železnici za účelem dosažení uzlů v ITJŘ, optimalizace polohy zastávek atd.). Bodové hodnocení je ve výši 15 bodů.

3.2.7 Soubor kritérií: Technologie

Vybavení „smart“ technologiemi je nedělitelnou součástí dopravní infrastruktury, a to za účelem dosažení mezinárodní interoperability, optimalizace kapacity, zvýšení bezpečnosti a poskytování služeb, např. zajištění informovanosti dopravců, přepravců a cestujících nejen o běžných, ale i o mimořádných událostech nebo stavech dopravního provozu v reálném čase. Je nutné podporovat postupné budování, rekonstrukci a modernizaci digitální“ vrstvy dopravní infrastruktury takovým způsobem, aby tato byla připravena na zavádění automatizace do sektoru dopravy. Účelem zavádění ITS a C-ITS je také zvýšení bezpečnosti účastníků dopravního provozu, zejména zranitelných, a vytvoření rovných podmínek přístupnosti dopravního systému nebo veřejného prostoru pro všechny skupiny obyvatel zahrnující osoby se sníženou schopností pohybu, orientace nebo komunikace, seniory – a to podle jejich konkrétních potřeb.

- Klastry, které obsahují digitální projekty přispívající k mezinárodní interoperabilitě nebo přispívají k nastavení koordinovaného přeshraničního postupu provozovatelů dopravní infrastruktury pro organizační opatření v případech mimořádných událostí mající dopad na mezinárodní dopravu, jsou hodnoceny 5 body.

- Klastry, které obsahují digitální projekty s významnými přínosy v oblasti optimalizace kapacity infrastruktury, jsou hodnoceny 20 body, s částečnými přínosy 5 body.
- Klastry obsahující digitální projekty přispívající k významnému zvyšování bezpečnosti dopravy, jsou hodnoceny 20 body, částečnému zvyšování bezpečnosti 5 body.
- Klastry obsahující digitální projekty podporující vytvoření rovných podmínek přístupnosti dopravního systému jsou hodnoceny 5 body.
- Klastry obsahující projekty vedoucí k dalšímu rozvoji dalších digitálních služeb pro uživatele, jsou hodnoceny 5 body.

3.2.8 Soubor kritérií: Vyváženost rozvoje multimodálního klastru

Každý druh dopravy plní specifické funkce a v podmínkách České republiky by měly všechny definované multimodální klastry vykazovat rovnoměrný rozvoj silniční a železniční infrastruktury. Kritérium zvýhodňuje ty klastry, které přispívají k tomuto rovnoměrnému vývoji v rámci svého multimodálního klastru:

- Klaster železniční nebo silniční infrastruktury svou realizací zajistí funkčnost multimodálního klastru (v současnosti existuje výrazný rozdíl v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturou v klastru nebo naopak, realizace tento rozdíl vyrovná) 20 bodů.
- Klaster železniční nebo silniční infrastruktury svou realizací zvýší funkčnost multimodálního klastru (v současnosti existuje menší rozdíl v kvalitě mezi silniční a železniční infrastrukturou v klastru nebo naopak, realizace tento rozdíl vyrovná) 5 bodů.
- Multimodální klaster je funkční (oba druhy dopravní infrastruktury se vyvíjejí zhruba rovnoměrně) 0 bodů.

3.3 Vyhodnocení prioritizace klastrů

Výsledky jsou zobrazeny v příloze K8T3, přehledné shrnutí po pásmech hodnocení je uvedeno v listu *Klastry pořadí*.

- V prvním pásmu hodnocení se umístil klaster 305Z VRT Praha – Poříčany, jehož význam spočívá ve více funkcích, které umožňuje řešit. Jedná se o součást hlavní sítě TEN-T a umožňuje i bez dalšího pokračování VRT směrem na Brno zajistit potřebnou kapacitu pro železniční dálkovou dopravu z Prahy na východ. Díky terminálu v Jirnech (Praha-Východ) bude umožněno napojení dálkové dopravy na pražskou příměstskou oblast, včetně propojení s individuální dopravou. Napojení umožní uvolnit kapacitu pro příměstskou dopravu na tratích Praha – Kolín a Praha – Lysá n/L. Na stejné trati umožní zavést rychlé vlaky ve směru Mladá Boleslav a Liberec v požadovaném taktu, čímž uvolní kapacitu pro nákladní dopravu ve směru od Kolína. Pro řešení pražské městské mobility je to klíčový prvek dopravní infrastruktury k řešení vysoké pravidelné dojížděky z příměstské oblasti do hlavního města, neboť současný systém příměstské dopravy je z kapacitního hlediska vyčerpaný. Toto se projevuje významným snižováním kvality služeb a podněcuje vyšší využívání automobilového provozu na vnějším kordónu, což významně přispívá ke kapacitní nedostatečnosti i na silniční a dálniční síti v okolí Prahy.
- Ve druhém pásmu se umístily klastry 104S Dokončení dálnice D0, 302Z Konvenční železnice Velký Osek – Choceň – Ústí n/O a 501Z Konvenční železnice Česká Kubice st. hr. – Plzeň – Praha. Dálnice D0 je kritickým chybějícím místem na hlavní síti TEN-T, který by měl plnit funkci obchvatu pro tranzit hlavního města. Klaster Velký Osek – Ústí n/O řeší vyčerpanou kapacitu hlavního železničního tahu, který je v současnosti velkou brzdou pro rozvoj nákladní dopravy, a zároveň řeší propojení královéhradecké aglomerace na metropolitní oblast hlavního města. Železniční spojení Česká Kubice – Praha je klíčové proto, že je nutné zajistit druhé kapacitní elektrizované spojení ČR ve směru na západ, kam je významně orientována česká ekonomika. Současný stav, kdy je v provozu pouze jediné takové spojení,

kteří na německé straně trpí vyčerpanou kapacitou, je pro ekonomický vývoj ČR značně rizikový, pro vybrané sektory, např. chemický průmysl, přímo ohrožující.

- Ve třetím až šestém pásmu jsou železniční spojení hlavní sítě TEN-T, která mají zajistit napojení letiště Václava Havla, vytvořit páteřní moravskou trasu propojující Brno s Ostravou, Olomoucí a Zlínem a vyřešit podmínku pro rozvoj celé sítě v podobě vybudování brněnského uzlu. Dále tato spojení budou zajišťovat funkčnost páteřní nákladní trasy evropského významu ve směru jihovýchod – severozápad (tzv. pravobřežní trať včetně Krušnohorského tunelu), což umožní zkapacitnění železničního spojení ve směru do Drážďan, které umožní napojení ČR na západoevropskou síť VRT, přičemž toto spojení rovněž urychlí významnou část nákladní dopravy a zklidní údolí Labe. Dále se podpoří napojení průmyslových oblastí na elektrizovanou železniční síť. V tomto pásmu se také bude řešit napojení Mladoboleslavské a Liberecké aglomerace na pražskou metropolitní oblast, a to s vazbou na nově vznikající železniční uzel na pomezí Německa a Polska v okolí Zhořelce (je zde silná nevyváženost mezi silniční a železniční infrastrukturou v rámci multimodálního klastru).
- Sedmé a osmé pásmo zahrnuje propojení české a polské dálniční sítě v oblasti Čech (D11) a zkapacitnění železničního uzlu Praha. Dojde ke zlepšení železničního spojení Karlovarské aglomerace a východní části Ústecko – chomutovské aglomerace ve směru na pražskou metropolitní oblast, a to nejen pro osobní, ale i pro nákladní dopravu (je zde silná nevyváženost mezi silniční a železniční infrastrukturou v rámci multimodálního klastru). Dále sem patří dálniční a silniční propojení české a slovenské sítě v oblasti severní Moravy (D49 / I/49) a další úpravy pro příměstskou a nákladní dopravu a její oddělení od dálkové dopravy v okolí Pražské a Brněnské metropolitní oblasti a také v okolí Hradecko-pardubické aglomerace.
- V devátém a desátém pásmu je zahrnuto dokončení druhého dálničního spojení v rámci globální sítě TEN-T mezi Čechami a Moravou (D35).
- Do jedenáctého pásma patří VRT Poříčany – Brno, které významně pomůže odlehčit kapacitu nejen konvenčních tratí, ale rovněž významné části dálniční sítě.
- Do dvanáctého až čtrnáctého pásma patří dokončení dálničního spojení z Brna do Rakouska, další pokračování VRT mezi Prahou a Drážďany a severní obchvat hlavního města pro nákladní železniční dopravu. Patří sem dále dokončení dálnice D3 mezi Prahou a Českými Budějovicemi.
- Do patnáctého a šestnáctého pásma patří dokončení a zkapacitnění dálnice D1 mezi Brnem a Ostravou (mezi Vyškovem a polskou státní hranicí tak budou v provozu dvě paralelní víceproude komunikace dálničního typu). Do tohoto pásma je zahrnuta poslední část VRT z Prahy do Drážďan, dokončení 4. tranzitního železničního koridoru a Labsko-vltavská vodní cesta TEN-T.
- Do sedmnáctého a osmnáctého pásma patří zkapacitnění a modernizace nových silničních tahů TEN-T v Ostravské metropolitní oblasti, zkapacitnění dálnice D11 z Prahy do Hradce Králové. Ke zkapacitnění příměstského železničního spojení z hlavního města jižním směrem a stavbě VRT ve směru z Prahy na Wrocław dojde jen za předpokladu, že tento tah bude navržen tak, aby měl přínos nejen pro osobní, ale rovněž pro přeshraniční nákladní dopravu (studie proveditelnosti zatím není schválena).
- Do devatenáctého pásma patří další zvyšování parametrů dálnice D5. Dále dojde ke zvyšování parametrů železniční tratě z Brna na slovenskou hranici. Dle výsledků studií proveditelnost, které zařazení podmiňují, sem patří i významný projekt pro brněnskou městskou mobilitu brněnský Severojižní kolejový diametr a řešení krajských vztahů, příměstské dopravy a napojení odlehlého regionu Znojemska pomocí nové železniční trati (je zde silná nevyváženost mezi silniční a železniční infrastrukturou v rámci multimodálního klastru).

- Do dvacátého až dvaadvacátého pásma patří dokončení silnice I/43 a I/73 z Brna na sever, silniční propojení z dálnice D1 přes Písek do Plzně, které umožní alespoň částečné převedení tranzitu z dálnice D1 na dálnici D5. Toto pásmo priorit zahrnuje také dokončení dálnice D7 (mimo TEN-T), napojení průmyslové oblasti Solnice na elektrizovanou železniční síť a vybudování nového železničního spojení pro příměstskou dopravu v centru hlavního města (zatím není stanoveno konkrétní řešení, proto je tento klastr podmíněn úspěšným dokončením procesu studie proveditelnosti, a tak zatím není stanoveno na projektové úrovni) a další.
- Do 23. – 26. pásma jsou zařazeny klastry na další zvyšování parametrů současných tahů jak silniční, tak železniční sítě.
- Klastry patřící do 27. – 50. pásma se týkají dalšího zlepšování dílčích parametrů stávajících tahů, zlepšení parametrů mezi sousedními aglomeracemi a zlepšení parametrů do významnějších regionů mimo aglomerace včetně přeshraničních spojení.

4 Finanční analýza

Cílem této části je porovnání možností veřejných rozpočtů včetně dluhového financování s potřebami rozvoje dopravní infrastruktury stanovených v kapitolách 1 a 2. Cílem je stanovení předpokládaného finančního rozsahu, který je nezbytné zajistit, aby se potřeby rozvoje dopravní infrastruktury splnily v požadovaných časových horizontech včetně potřeby splnění evropských závazků dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, rozšíření hlavní sítě TEN-T do roku 2040 i ostatních projektů (globální síť TEN-T a ostatní národní projekty) do roku 2050. Tato finanční rozvaha slouží zejména ke znázornění reálné provazby mezi dopravními potřebami a možnými finančními zdroji tak, aby bylo možné zodpovědně plánovat přípravu projektů dopravní infrastruktury a jejich realizaci z dlouhodobé perspektivy.

V současné době je sledováno v různých stádiích přípravy cca 900 projektů staveb dopravní infrastruktury. Projekty byly navrženy na základě:

- Zákonných povinností vůči evropské politice TEN-T,
- Potřeby zajistit srovnatelnou dopravní dostupnost mezi regiony,
- Potřeb jednotlivých regionů.

Na strategické úrovni není možné posuzovat priority každého projektu samostatně. Z tohoto důvodu jsou projekty rozděleny do dvou základních skupin:

- Projekty, které jsou součástí souvislého klastru (dopravního tahu);
- Specifické nebo malé projekty, které nelze zařadit v rámci jednotlivých klastrů, a jsou proto řazeny do projektových balíčků.

Celkem je v silničním, železničním a vodním dopravním módu definováno 161 klastrů a 28 projektových finančních balíčků. Pro realizaci všech popsanych klastrů a balíčků a zajištění údržby a oprav dopravní infrastruktury je v období let 2024 – 2050 potřeba zajistit **celkem 5,9 bil. Kč v cenách roku 2023 (mezi lety 2024 – 2033 se jedná o 3,2 bil. Kč. v cenách roku 2023)**, tj. v průměru je třeba zajistit pro rozpočet SFDI finanční prostředky ve výši **218 mld. Kč v CÚ 2023 ročně**. Z toho:

- pro realizaci všech klastrů je třeba zajistit 2,8 bil. Kč. v cenách roku 2023
- pro zajištění opravy a údržby je třeba 2,0 bil. Kč
- pro zajištění balíčků je třeba zajistit 1,1 bil. Kč

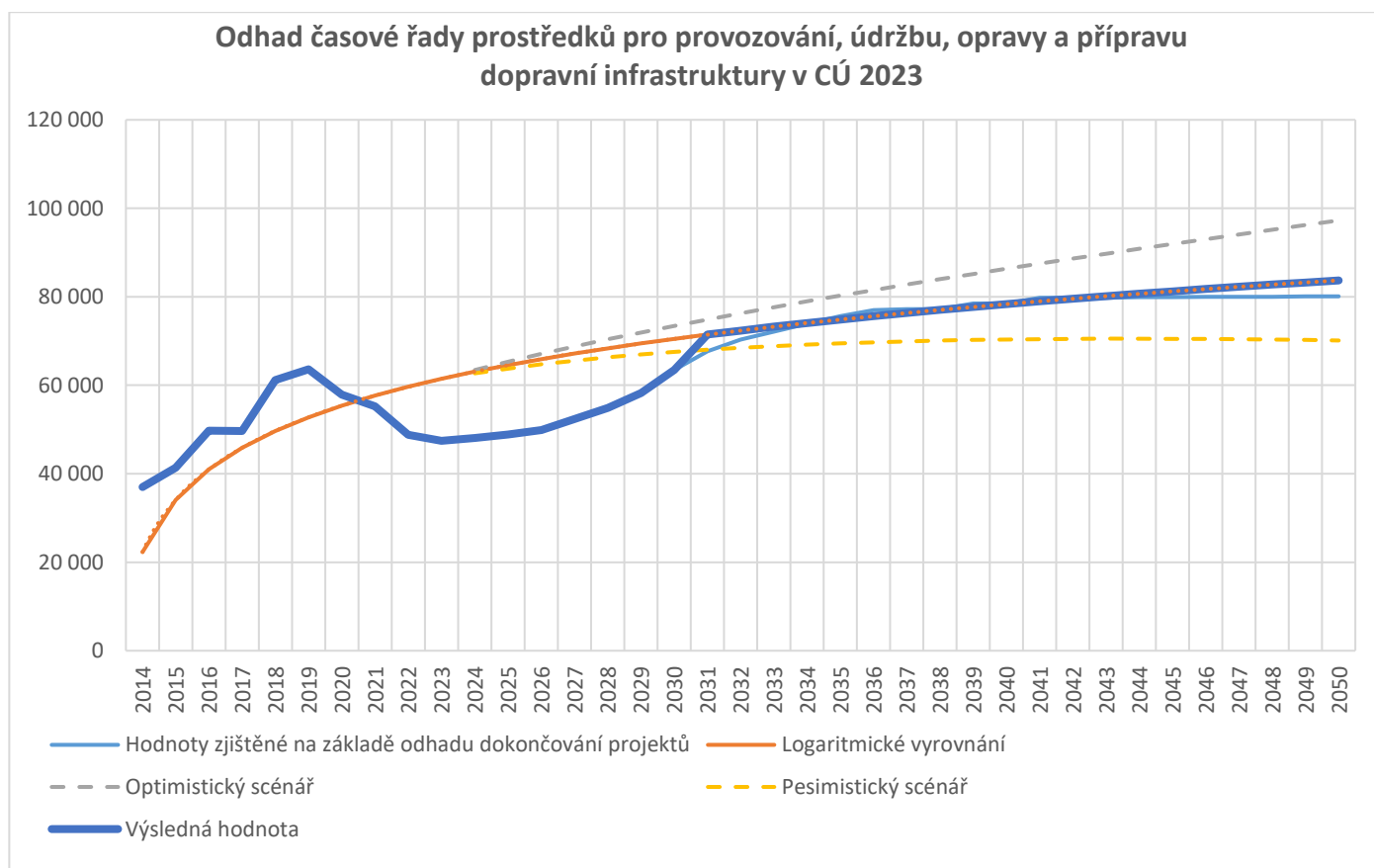
Všechny níže představené scénáře jsou modelovány v cenové úrovni roku 2023. Hlavním důvodem je nutnost porovnat výdaje v jednotlivých letech bez ohledu na inflaci. Stejným způsobem jsou oceňovány i jednotlivé projekty v rámci studií proveditelnosti a záměrů projektů. Pro lepší představu o vývoji výdajů na dopravní infrastrukturu byl každý scénář doplněn o přepočty na nominální ceny. Pro přepočty je použita v roce 2023 inflace 15,8 %. Pro rok 2024 inflace 9,1%, pro rok 2025 inflace 2,4 % a od roku 2026 výše inflace 2 %, což je oficiální inflační cíl České národní banky.

Stanovení finančních hodnot klastrů je realizováno následovně. V klastru jsou sečteny předpokládané celkové investiční náklady (CIN) každého projektu. CIN projektu je stanoven podle jeho aktuálního stavu přípravy, od kterého je odvozena přesnost odhadu. Nejméně přesné jsou odhady u námětů s dosud nedokončenou studií proveditelnosti nebo jiným ekonomickým průkazem, kdy se vychází z jednotkových cen, podrobnější jsou údaje ze studií proveditelnosti, kdy jsou k dispozici variantní návrhy vedení tras, nebo ze záměru projektu, kdy je CIN již částečně zpřesněn, konečné hodnoty jsou nakonec dány výsledkem zadávacího řízení na zhotovitele stavby.

Stanovení finančních hodnot oprav vychází ze zpracování Dopravních sektorových strategií, 2. fáze v letech 2011 – 2013. Bylo shledáno, že ve sledovaném období se na tuto oblast vynakládalo nedostatečné množství finančních prostředků. Vláda v rámci tohoto dokumentu schválila záměr do roku 2025 tyto prostředky

postupně zdvojnásobit, což se uskutečňovalo, byť míra inflace dosažená v roce 2022 měla za následek reálné snížení finančních prostředků. Na tento vývoj je nutné navázat se zohledněním poměrně rozsáhlého rozvoje dopravní infrastruktury tak, že je nezbytné tuto položku dále navyšovat o prostředky na provozování, údržbu a opravy těch projektů, které budou postupně nově dokončovány. Tato položka obsahuje i neinvestiční prostředky na opravy a modernizaci významných mostních a tunelových objektů. Příslušný výpočet je proveden na základě zjištěných hodnot dokončovaných projektů v čase, a to se zohledněním skutečnosti, zda dokončený projekt nahrazuje jinou stávající dopravní infrastrukturu (např. převodem původní silnice do vlastnictví samosprávy), nebo zda jde o infrastrukturu modernizovanou nebo zcela novou. Je evidentní, že podle výdajových scénářů 1 a 2 bude tempo otvírání nových tahů rozdílné, avšak i přes to je možné odhadnout potřeby znázorněné v následujícím grafu, který rovněž obsahuje vyrovnání časové řady logaritmickou křivkou.

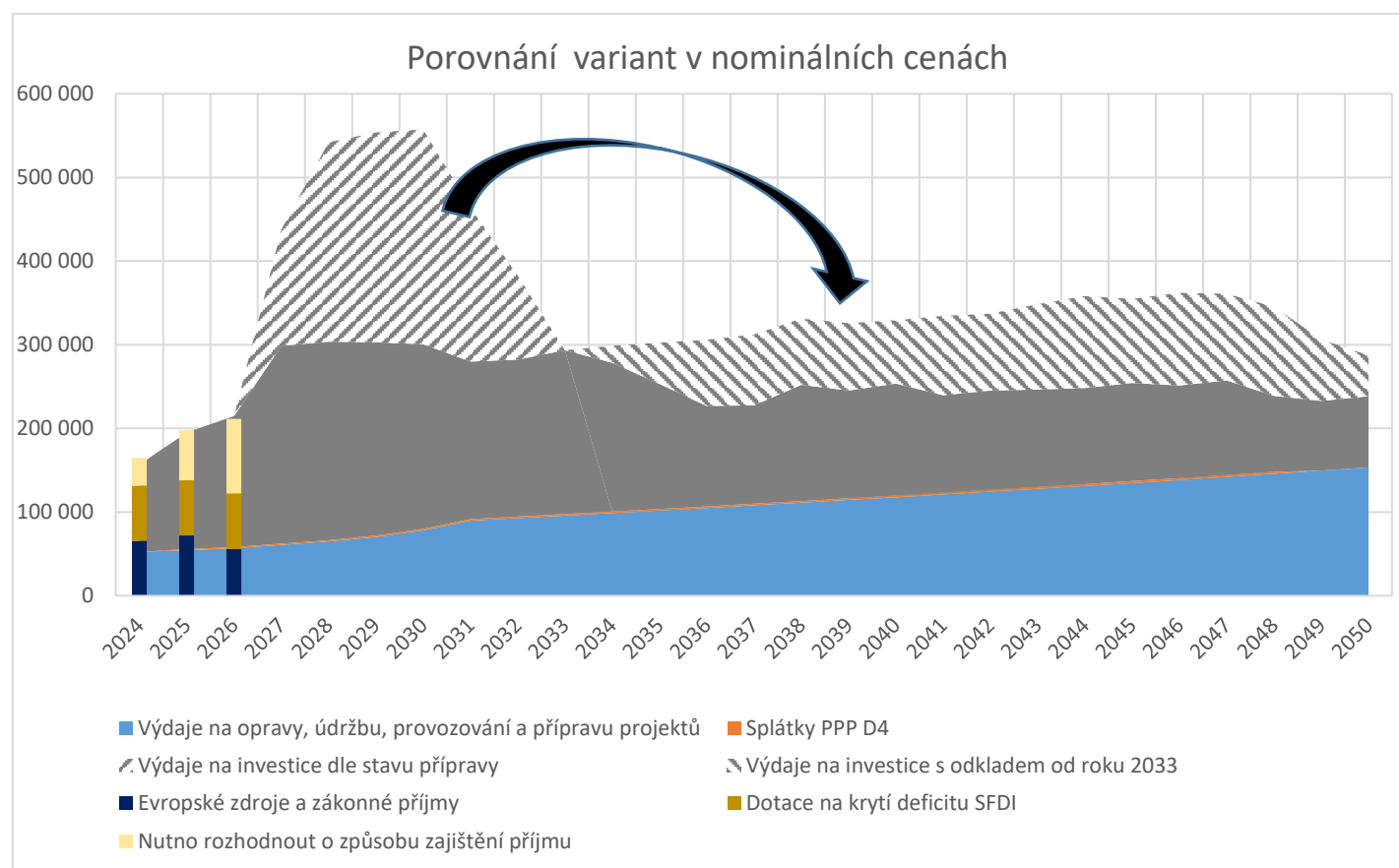
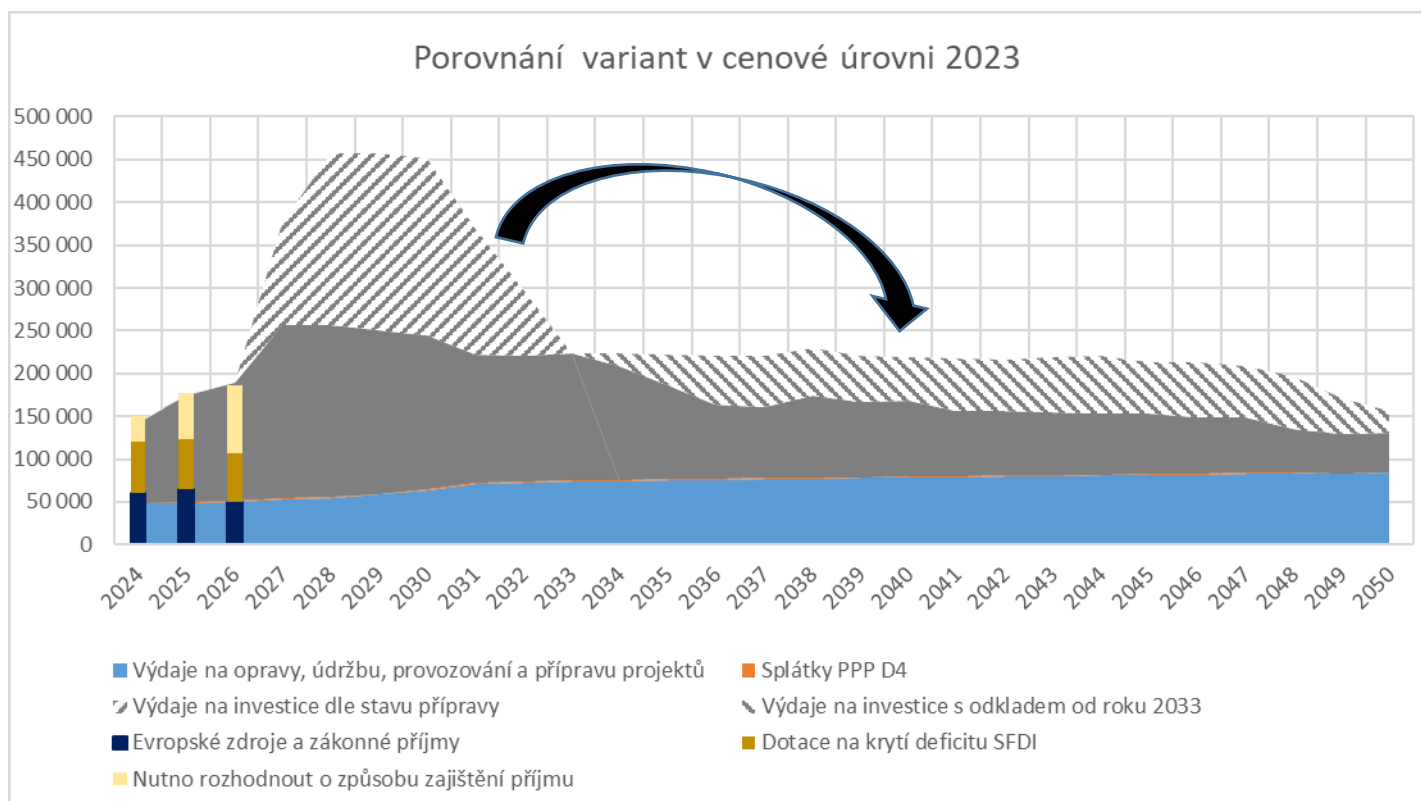
Obrázek 4 Finanční prostředky na provozování, opravy a údržbu



4.1 Výdajové plány

V posledních letech byl učiněn velký pokrok v přípravě projektů dopravní infrastruktury. To je nezbytný předpoklad pro dosažení jak cílů stanovených v evropském nařízení o transevropských dopravních sítích TEN-T, tak i pro splnění cílů v oblasti dokončení sítě národního významu, která má zajistit dostupnost všech aglomerací ITI a dalších významných regionů a přeshraničních spojení. Investiční potřeby a výdajové možnosti popisuje následující obrázek, který je sestaven v nominálních cenách pro období do roku 2050, ke kterému jsou stanoveny cíle dle nařízení TEN-T:

Obrázek 5 Analýza investičních výdajů



Obrázek ukazuje finanční krytí pro investice a údržbu dopravní infrastruktury do roku 2026 (sloupce znázorňující evropské a zákonné příjmy SFDI a dotace na krytí deficitu SFDI). Světle modrá plocha vyznačuje finanční potřeby na provozuschopnost, provozování, údržbu a opravy dopravní infrastruktury a přípravu nových projektů, jsou rovněž znázorněny splátky projektu dálnice D4 realizovaného v režimu PPP (další splátky potenciálních projektů pro PPP zatím nikoliv).

Finanční možnosti veřejných rozpočtů České republiky jsou modelovány na úrovni 300 mld. Kč ročně, nicméně projekty jsou pro období do roku 2033 z hlediska souběžné kumulace připravené v hodnotě až 550 mld. Kč ročně (v grafu plocha *Výdaje na investice dle stavu přípravy*, levá šrafovaná oblast, za období do roku 2033 se jedná o projekty v úhrnné hodnotě 1 bilion Kč). Pokud by investiční možnosti rezortu dopravy dosahovaly úrovně cca 300 mld. Kč, bylo by nezbytné vybrané připravené projekty realizovat později, výběr byl proveden s ohledem na plnění zákonných cílů dané nařízením o TEN-T, a následně z prioritizace klastrů.

Nesoulad v tempu přípravy projektů (rychlé) a finančních možností státu (nízké) lze řešit prostřednictvím zapojení cizího, resp. soukromého kapitálu potenciálních zájemců s ambicí investovat do dopravní infrastruktury, kde tyto výdaje v některých případech by byly mimobílanční. V takovém případě by bylo možné finančně saturovat vyšší potřeby v období let 2027 až 2033, a zároveň by to znamenalo nižší investiční požadavky po roce 2033 (viz plocha v grafu *Výdaje na investice, pokud tyto nebudou realizovány do r. 2033*, pravá šrafovaná část). Nicméně je odpovědné uvést i to, že výdaje státu se i v tomto případě v období po roce 2033 ve skutečnosti příliš nesníží, protože v přibližně stejné výši bude veřejný sektor splácet projekty z období do roku 2033, které by byly financovány potenciálními zájemci o toto financování.

Přehled možných finančních nástrojů

titul/finanční nástroj	Započítává se do deficitu státního rozpočtu	Započítává se do deficitu veřejných financí	Součást dládního dluhu/veřejného dluhu	Poznámka
Národní zdroj krytý dluhopisy emitované MF	Ano	Ano	Ano	
Modernizační fond	Ne	Ne	Ne	
Prostředky fondů EU (OP, CEF)	Ne	Ne	Ne	
Úvěry EIB poskytnuté z MF jako grant	Ano	Ano	Ano	
Úvěry EIB poskytnuté z MF jako úvěr SFDI	Ne	Ano	Ano	
PPP (mimobílanční - greenfield projekty)	Ne	Ne	Ne	Pro mimobílančnost nutno přenést podstatná rizika zejména výstavby a dostupnosti. Přínos - větší efektivita výstavby
Model veřejného konsesionáře	Ne	Ano	Ano	Model například Rakousko (OBB), vede k lepšímu plánování výdajů, stabilitě trhu, vytváří "mandatorní" výdaj na dopravní infrastrukturu = chrání investice před projezením
Komerční úvěry pro SFDI/veřejného konsesionáře	Ne	Ano	Ano	
Dluhopisy SFDI	Ne	Ano	Ano	Ne
Nástroje pro snížení finančních nákladů				
Zelené dluhopisy emitované veřejným sektorem	Ano (MF), NE (ostatní)	Ano	Ano	V budoucnu předpokládána lepší cena než u standardních dluhopisů, nutná příprava projektů aby vyhověli kritériím
Záruky poskytnuté konsocioáři PPP	Ne	Ne	Ne	Jejich hlavním cílem je formou snížení rizikovitosti úvěru snížit finanční náklady pro konsocioáře a přenesení státu v platbě za dostupnost.

Ostatní možnosti

Provázání určených příjmů státu na výdaje projektů - například výnosy z povolenek

V současné době se úspěšně realizuje výstavba dálnice D4 prostřednictvím metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Vláda také schválila projekt výstavby D35 prostřednictvím PPP, kdy v současné době Ministerstvo dopravy a Státní fond dopravní infrastruktury realizují veřejnou soutěž na výběr transakčního poradce.

Správa železnic ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury také prověřila možnost realizace výstavby železniční infrastruktury a to na projektech spojení Praha – letiště Václava Havla – Kladno a stavbu IV. železničního koridoru v úseku Nemanice – Ševětín, přičemž vyhodnocení těchto studií proveditelnosti chce Ministerstvo dopravy předložit vládě k posouzení a rozhodnutí o dalším postupu v červenci tohoto roku.

Současně chce Ministerstvo dopravy nechat zpracovat studie proveditelnosti prověřující vhodnost částí ramene Rychlého spojení 1/2 a studii proveditelnosti prověřující vhodnost realizace dostavby chybějících úseků dálnic D0 (stavby 518, 519, 520), D3 (středočeská část) a D55 formou PPP.

4.2 Stanovení výdajů na projektové balíčky

Projektové balíčky mají různorodý charakter, některé jsou závazné s ohledem na evropskou legislativu. I v případě balíčku muselo být v případě rozvojového scénáře č. 2 přistoupeno k redukci, a to v souladu s posouváním časového horizontu realizace jmenovitých projektů. Skutečné vynaložení finančních prostředků je uvedeno v tabulkách jednotlivých finančních scénářů.

101000 Obchvaty a modernizace na silnicích I. třídy klasifikace E, F, G

Obchvaty na silnicích klasifikace A – D jsou součástí jmenovitých projektů, pokud jsou známy. V případě silnic klasifikace E – G jsou uvedeny v tomto samostatném finančním balíčku. Některé z obchvatů jsou i v tomto balíčku uvedeny jmenovitě, nicméně v některých případech o nich zatím není rozhodnuto a v některých případech nejsou zatím ani identifikovány. Jedná se proto o úkol dlouhodobého charakteru. Přidělování finančních prostředků bude upřesněno ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic v rámci samostatné prioritizace obchvatů na silnicích I. třídy.

102000 Příspěvek na obnovu silnic II. a III. třídy

Předání silnic II. a III. třídy krajské samosprávě proběhlo v situaci, kdy na těchto komunikacích existoval velký vnitřní dluh způsobený dlouhodobou podúdržbou. Pro zmírnění tohoto stavu existuje program na podporu krajům v této oblasti. Výše poskytnutých prostředků se stanovuje ad hoc každoročně v rámci jednotlivých rozpočtů SFDI, což není pro kraje zcela vhodné a je to překážkou plánování systematické údržby a oprav těchto komunikací. Je proto důležité stanovit předvídatelnou podporu pro střednědobý horizont s postupným útlumem dle toho, jak se bude minulý dluh postupně napravovat, výše prostředků se bude odvíjet od zvoleného finančního scénáře. Je proto logické, že by se měla podpora ve střednědobém horizontu postupně snižovat.

103000 Příspěvek na modernizaci a rozvoj MHD v elektrické trakci

Infrastruktura MHD v elektrické trakci je z hlediska udržitelné městské mobility klíčová, přepravní objemy v těchto systémech jsou vysoké. Zejména kolejové systémy jsou ale pro města značně nákladné. Proto je nutné rozvojové projekty podporovat ze státní nebo evropské úrovně na základě cílů stanovených v plánech udržitelné městské mobility. Podpora této oblasti by měla být trvalého charakteru, avšak jen v případě těch finančních scénářů, kde je to možné.

104000 Podpora privátních terminálů nákladní dopravy, 105000 Rozvoj státních terminálů nákladní dopravy a seřadovacích nádraží, 106000 Podpora rozvoje privátních přístavů nákladní dopravy

Terminály multimodální dopravy jsou součástí dopravní infrastruktury včetně definovaných zařízení v rámci sítě TEN-T. Rovněž jsou součástí projektů městské logistiky, pro které budou mít města zařazená do městských uzlů TEN-T povinnost zpracovat plány udržitelné městské logistiky. Česká republika bude mít za povinnost

zpracovat program rozvoje multimodálních terminálů z hlediska pokrytí území a dostatečnosti kapacit. Proto bude nutný dlouhodobý program na podporu této oblasti.

107000 Rekreační plavba – přístaviště, 108000 Rekreační plavba - ostatní projekty

Zařízení pro rekreační plavbu se rozvíjejí na základě samostatné koncepce, na základě které bude stanovena příslušná alokace s ohledem na ostatní potřeby dopravní infrastruktury. Rovněž tento balíček bude nutné v případě některých scénářů redukovat, neboť význam těchto projektů je v porovnání s ostatními jmenovitými projekty a s většinou projektů zařazených do finančních balíčků nižší.

109000 Podpora rozvoje infrastruktury cyklistické dopravy, 110000 Podpora rozvoje bezbariérových pěších tras

Cyklostezky z hlediska kompetencí patří místní samosprávě, která je ale značně roztržštěná a ekonomicky slabá, což je významnou překážkou vybudování funkční sítě této infrastruktury. S budováním se navíc začalo ve srovnání se západními státy poměrně pozdě, proto je podpora těchto projektů nutná v dlouhodobé perspektivě.

111000 Podpora zavádění ITS a C-ITS

V případě nově budované dopravní infrastruktury jsou technologie ITS nezbytnou součástí projektů. V tomto balíčku jde o podporu těch projektů, které mají celosíťovou funkčnost (nejsou vztaženy ke konkrétnímu tahu) a jsou řešeny ve *Strategii rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050*.

112000 Podpora pořízení letištního zabezpečovacího zařízení odbavování cestujících

Letiště musí plnit parametry bezpečnosti letového provozu před protiprávními činy, proto stát musí tuto oblast financovat, jedná se o nižší částky trvalého charakteru.

113000 Projekty oprav železniční infrastruktury zařazené do kategorie projektů, 119000 Modernizace nebo optimalizace ostatních konvenčních tratí

Projekty oprav železniční infrastruktury jsou svým charakterem projekty neinvestiční povahy, neboť mají zajistit v první řadě provozuschopnost stávající infrastruktury, důvodem pro jejich zařazení do projektů je skutečnost, že v rámci prováděných oprav se do určité míry zlepšují parametry tratě z důvodů zvýšení jejich konkurenceschopnosti. Jsou to tedy projekty na pomezí mezi neinvesticemi a investicemi (dle platných zákonných ustanovení). Svou povahou jsou zároveň velmi blízko projektům optimalizace a modernizace tratí, které nejsou zařazené do definovaných klastrů. Tyto skupiny projektů budou financovány na základě samostatné koncepce pro tyto projekty, kterou zpracuje Správa železnic. Finanční prostředky na tuto oblast budou stanoveny s ohledem na ostatní priority financované ze SFDI. Řada projektů se týká sítě TEN-T.

V případě ostatních konvenčních tratí nezařazených do definovaných klastrů se to v některých případech týká vyjmenovaných projektů, seznam ale není definitivní. Konečnou prioritizaci těchto projektů a přiřazení dle finančního scénáře přidělených prostředků bude probíhat na základě návazné koncepce připravené Správou železnic.

114000 Mimoúrovňové křížení s nadřazenou infrastrukturou

Jedná se o položku, která umožní opravy těch zařízení, které vznikly v důsledku budování nových silničních a železničních tahů a byly předány do vlastnictví samosprávě nebo soukromým subjektům (v případě účelových komunikací). Těm proto vznikly nové náklady, které nemohly ovlivnit. Proto je nutné tuto položku v rozpočtu SFDI dlouhodobě sledovat.

115000 Vybavení drážních vozidel jednotkami ETCS

Jde o podporu dopravcům v souvislosti se zaváděním ETCS. Platnost bude časově omezena do roku 2035.

116000 Železniční přejezdy a jejich náhrady

Na české železniční síti je stále vysoký počet přejezdů, program na jejich rušení nebo zabezpečení bude stanoven Správou železnic.

117000 Staniční budovy a bezbariérové přístupy na železnici, stavby SŽ

Správa železnic zpracovala harmonogram obnovy staničních budov včetně řešení jejich energetické náročnosti, alokace na balíček přidělených prostředků bude probíhat na základě této koncepce.

118000 Vodní cesty mimo TEN-T

Jedná se o vodní cesty využívané výhradně pro rekreační plavbu. Jde o Bařův kanál a Vltavu nad Slapskou přehradou. Výše prostředků bude stanovena na základě připravovaných projektů, avšak s ohledem na ostatní priority rozvoje dopravní infrastruktury.

120000 Zavádění ETCS a GMS-R na tratích mimo definované klastry, CDP, DOZ, 121000 Změna trakční soustavy, výkon TNS, 122000 Elektrizace tratí mimo definované klastry

Prostředky na tyto tři oblasti je nutné stanovit společně, neboť jsou vzájemně provázané. Kolejové dopravní prostředky mají životnost srovnatelnou s dopravní infrastrukturou a vše je provázáno s desetiletými smlouvami na provozování linek dopravní obslužnosti. Zároveň jde o důležitou oblast v oblasti elektromobility, jejím naplněním by se železnice stala sektorem klimaticky neutrálním. Pro elektrizaci (vč. tzv. lehké elektrizace) i pro zavádění ETCS je zpracována samostatná koncepce. Tyto plány je třeba naplňovat. Elektrizace tratí zahrnutých do projektových klastrů je zahrnuta do jmenovitých projektů. V rámci těchto balíčků se bude postupovat dle navazující koncepce prosté elektrizace, dle samostatného plánu konverze trakční soustavy, nejsou-li dosud součástí jmenovitých projektů.

123000 Veřejné napájecí a dobíjecí stanice pro alternativní pohony

Jde o jednu z hlavních priorit EU, podpora vychází z Národního akčního plánu čisté mobility a z připravovaného nařízení AFIR, jde o financování z evropských fondů.

124000 Bodové závady na silniční síti a PHS na stávající silniční síti

Bodové závady na silniční síti budou realizovány na základě samostatné koncepce Ředitelství silnic a dálnic.

125000 Správa železnic - Modernizace materiálně technického zabezpečení

Do balíčku jsou zahrnuty investice definované Správou železnic.

126000 Správa železnic - Informační technologie

Do balíčku jsou zahrnuty investice definované Správou železnic.

127000 Zajištění provozu vlaků délky 740 m

Je uveden odhad finanční potřeby na zajištění provozu vlaků délky 740 m, do roku 2030 je nutné řešit zejména železniční stanice na hlavní síti TEN-T, další případná opatření ke zkapacitnění vybraných traťových úseků přicházejí v úvahu po roce 2030.

128000 Zajištění dostatečných kapacit dálničních odpočívek

Do balíčku jsou zahrnuty investice definované Ředitelstvím silnic a dálnic na základě navazující Koncepce odpočívek, cílem je zvýšit počet odpočívek a počet parkovacích míst na odpočívkách, k tomu jsou sledovány příslušné projekty cestou ŘSD.

4.3 Závěry finanční analýzy

Řešené výdajové scénáře ukazují na nerovnováhu mezi finančními potřebami na zajištění oprav, údržby, provozování, provozuschopnosti a projektové a majetkoprávní přípravy na rozvojové projekty na straně jedné a předpokládaného vývoje výše celkových zdrojů finančních prostředků pro dopravní infrastrukturu na straně druhé. V tuto chvíli v každém případě postrádá smysl uvažovat v období do roku 2050 o realizaci dalších rozsáhlejších souborů projektů nad rámec již dosud sledovaných. Tyto další návrhy na rozvoj dálniční, železniční i vodní sítě jsou proto z finančního pohledu zcela bezpředmětné, neboť by tyto projekty přicházely v úvahu až daleko po roce 2050, přestože se z dopravně-inženýrského pohledu zejména v oblasti dálniční či rozšířené konvenční železniční sítě mohou jevit jako přínosné. O těchto projektech by proto měly rozhodnout až budoucí generace, které zohlední další vývoj celého sektoru doprava jako jednotného systému. Nelze přijmout argumenty o zajištění alespoň územní rezervy pro tyto projekty, protože územní rezervou není možné blokovat území pro záměry k realizaci v řádu desetiletí v kontextu platného stavebního zákona.

Odhad celkových investičních nákladů projektů, jakož i odhad termínů dokončování jednotlivých fází přípravy projektů je v čase proměnlivý, navíc pro dlouhodobé časové období existuje pro různé projekty i různá míra znalostí o nich. Termíny předpokládané realizace jednotlivých dopravních staveb uvedených v dokumentu lze považovat za nejlepší možný odhad reflektující stav poznání z hlediska procesu projektové a majetkoprávní přípravy staveb v 1. polovině roku 2023. Zejména v kontextu období delšího než 3 roky může dojít k jejich posunu, který bude odrazem reálného stavu přípravy staveb v kontextu jejich projednávání, povolování, výkupů či soutěží na zhotovitele či zdrojů financování, a proto se tyto termíny mohou měnit. Z tohoto důvodu je nutné termíny možného zahájení a ukončení staveb průběžně aktualizovat. V dlouhodobém modelu se pracuje se stavem znalostí o projektech k 30. 6. 2023, což je pro dlouhodobou analýzu postačující.

Naplnění cílů strategie bude postupně zajišťováno formou tvorby akčních plánů na období 3 až 5 let, pro které je v tomto případě zásadním východiskem rozpočet SFDI na příslušný rok se střednědobým výhledem, který současně zohledňuje možné finanční zdroje z evropských fondů. V těchto akčních plánech budou jednotlivé celkové investiční náklady (CIN) a termíny možného zahájení realizace upřesňovány podle aktuálně platných informací. Výběr projektů k zahájení pro 3 – 5ti leté období bude vycházet z prioritizace klastrů provedené v návrhové části, který bude upřesněn na projektovou úroveň, neboť pro krátkodobý časový horizont budou k dispozici podrobnější údaje o stavu přípravy staveb, a bude možné tak v postupných krocích implementace strategie podrobně provázat priority rozvoje sítě s reálným stavem přípravy jednotlivých projektů. Akční plán bude připravován v široké součinnosti s investory a profesními svazy, aby mohlo dojít také k zohlednění potřeb provozovatelů drážní dopravy včetně minimalizace negativních vlivů na provoz v průběhu výstavby.

V železniční dopravě je zásadní skutečností vzájemná vazba parametrů dráhy (traťová rychlost, liniová elektrizace, tunely, apod.) a parametrů drážních vozidel. Podmínky přístupu vozidel na dráhu jsou pro jednotlivé tratě definovány v Prohlášení o dráze (podle § 33 zákona o dráhách č. 266/1994 Sb.). Podle nařízení EU č. 2016/2338 prochází železniční doprava procesem otevírání trhu. Objednatelé veřejné dopravy (stát, kraje, obce) nově uzavírají s dopravci smluvní vztah, jehož předmětem je užívání nově pořízených vozidel na určité lince (trati) po dobu až 30 let. Pro ochranu investic státu (Správy železnic) do modernizace železničních tratí, pro ochranu investic dopravců do nákupu vozidel, i pro minimalizaci nákladů z veřejných rozpočtů (státu, krajů, obcí) do objednávky veřejné dopravy, je nutností zajistit soulad parametrů tratí a vozidel. Při tvorbě akčních plánů bude zohledněna koordinace technických parametrů tratí a vozidel s cílem náležitě využít

parametrů dráhy vozidly a předcházení škodám v důsledku vzájemné nekompatibility vozidel a dráhy. Kromě tvorby akčních plánů bude proto pro železnici, v souladu s praxí v řadě zemí EU, také v ČR zaveden ze strany Správy železnic každoročně aktualizovaný Plán železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let, který bude brát na zřetel mimo jiné i návrh prioritních staveb, projednaných mezi MD ČR, Správou železnic, Svazem průmyslu a dopravy ČR a profesními sdruženími ŽESNAD.CZ, SVOD Bohemia. Tyto stavby budou prioritně financovány cestou SFDI.

Z uvedeného obsahu je zřejmé, že Ministerstvo dopravy společně se svými investory připravuje významné množství projektů dopravní infrastruktury, které výrazně přispějí ke zlepšení mobility osob a přesunu zboží v rámci ČR, ale nelze je v plném rozsahu v nejbližších 10 letech finančně pokrýt ze státního rozpočtu nebo z evropských dotací. Proto Ministerstvo dopravy velmi pečlivě a odpovědně prověřuje možnosti alternativních finančních nástrojů, které by bylo možné využít. Možnosti financování z evropských fondů, jakož i případného úvěrového (dluhového) financování projektů dopravní infrastruktury bude však významně ovlivněno taxonomií (principem DNSH).

Vedle finančních zdrojů musí být pro realizaci dopravních staveb rovněž zajištěny zdroje přírodní, zejména stavební materiál. Surovinová politika upozorňuje, že tento potenciální stavební materiál se v Česku postupně vyčerpává, a proto je nutné důsledně dodržovat zásadu DNSH v oblasti cirkulární ekonomiky. Nedostatek stavebního materiálu by vedl k razantnímu navýšení cen, což by vedlo k dalšímu prohloubení problémům s financováním nejen rozvojových projektů dopravní infrastruktury, ale vedlo by to i k růstu nákladů na opravy a údržbu dopravní infrastruktury. S ohledem na možnosti veřejných rozpočtů bude z hlediska implementační fáze sledována varianta s dlouhodobě stabilním financováním na úrovni cca 300 mld. Kč ročně v plánovaném období, a to včetně finančního zajištění na opravy, údržbu a provozování dopravní infrastruktury.

Příprava tříletých akčních plánů v mezidobí zohlední dílčí změny a nutné aktualizace např. v oblasti přípravy projektů, dílčích změn v prioritách atp. V případě komplikací v přípravě každého složitého, ale velmi významného projektu dopravní infrastruktury je nezbytné uvažovat o nahrazení projektem jiným, nicméně to neznamená na přípravu původního projektu rezignovat.

Akční plány budou východiskem pro projektovou přípravu investorů, které se projednávají s Ministerstvem dopravy zpravidla 3 x do roka. Akční plán současně slouží k monitoringu naplňování cílů celé koncepce.

4.4 Přílohy Finanční analýzy

Příloha K10T2: Realizační scénáře klastrů

5 Pojmy a zkratky

Adaptace	Míra schopnosti dopravní infrastruktury čelit projevům změny klimatu
Aglomerace	Seskupení vzájemně blízkých sídel, kde jedno dominuje, tzn. město se svým okolím (předměstí, satelitní města), nebo několik srovnatelně velkých měst srostlých v jednu souvisle zastavěnou plochu – konurbace (souměstí)
ASZ	Asociace soukromého zemědělství
BC	Blending Call kombinace příspěvku Nástroje pro propojení Evropy (CEF) s úvěrem od Evropské investiční banky (EIB)
Bikesharing	Sdílené kolo
Bodová závada	Závada, která je lokalizovatelná v konkrétním staničení nebo délkově omezeném úseku komunikace
Brownfields -	Nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívaná, zanedbaná a může být i kontaminovaná. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivit
Carsharing	Sdílené automobily
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
CEF	Evropský program financování výstavby a modernizace transevropské dopravní sítě (TEN-T).
CEF2	Evropský program financování výstavby a modernizace transevropské dopravní sítě (TEN-T) pro období 2021-2027
Centrální komise	Centrální komise Ministerstva dopravy (CK) - orgán s rozhodovací pravomocí ve věci problematik souvisejících s přípravou dopravních staveb (silničních, železničních i vodních)
Cílové potřeby	Klastry dalšího významného zkvalitnění dopravního spojení nad rámec základních potřeb, které umožní zvýšit konkurenceschopnost příslušného regionu ve smyslu plnění funkce „pól růstu“. Jde například o budování vysokorychlostních železničních tratí nebo d
C-ITS	Kooperativní inteligentní dopravní systémy
City logistika	Veškerá doprava zahrnující toky zboží uvnitř města, kterými se zajišťuje provoz živností, služeb a podnikatelských aktivit. City logistika je definována jako oprávněné stanovení požadavků v městské dopravě při zohlednění ekologických požadavků a rámcových ekonomických podmínek
ČR	Česká republika
Dalba	Zařízení k vyvazování plavidel nebo k navigaci
DI	Dopravní infrastruktura
DNSH	Do No Significant Harm“ = „významně nepoškozovat“, také „zásadně nepoškozovat environmentální cíle“ či „zásada zásadně neškodit“
Dobíjecí body AC	Dobíjecí stanice je navržena pro 11kW třífázové domácí dobíjení.
Dobíjecí body DC	Veřejné rychlodobíjecí stanice do 150 kW – stejnosměrný proud. Tyto velmi rychlé dobíjecí stanice poskytují stejnosměrný proud, který dodává příkon až 150 kW.
Dobíjecí hub	Místo s více rychlodobíjecími stanicemi pro nabití 6 a více vozů najednou
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení je řídicí systém, kterým se dálkově ovládá zabezpečovací zařízení v několika železničních stanicích současně. Tyto stanice zpravidla leží na jedné trati, nebo jsou součástí jednoho železničního uzlu
DSO	Dobrovolné svazky obcí

DSS	Dopravní sektorové strategie
DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
DSS3	Dopravní sektorové strategie, 3. fáze
Dynamické dobíjení	Založeno na systému dynamického řízení, které chytře rozdělí dostupný výkon mezi aktivní dobíjecí body. Bere ohled na aktuální spotřebu a hlídá, aby nedošlo k překročení rezervovaného maxima. Zároveň umožňuje prioritizovat dobíjení konkrétního vozidla.
EGD	European Green Deal - Zelená dohoda pro Evropu
EIA proces	Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí je v ČR upraveno zákonem o Posuzování vlivů na životní prostředí.
EK	Evropská komise
Elektrizace trati	V tomto procesu dojde jen k osazení trakčního vedení bez větší modernizace trati. Umožní to provoz elektrických vlaků.
END	Environmental Noise Directive
ERTMS	(European Rail Traffic Management System) je evropský systém řízení železniční dopravy. Na jeho implementaci se podílejí státy Evropské unie a s nimi Norsko a Švýcarsko.
ESI fond	Evropských strukturálních a investičních fondů
ETCS	(European Train Control System) – evropský vlakový zabezpečovací systém
ETE /JETE	Jaderná elektrárna Temelín
FIDIC	Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem
Fit for 55	Název je odvozen od 55% cíle snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030, jak jej v roce 2020 schválila Evropská Rada.
GHz / Hz	Hertz (značka Hz; celým slovem hertz, s malým h; výslovnost [herc]) je jednotkou frekvence (kmitočtu) v soustavě SI. Jde o odvozenou jednotku, která vyjadřuje, kolik cyklických (pravidelně se opakujících) dějů se odehraje za jednu sekundu; vyjádření v základních jednotkách je tedy s ⁻¹
Gigalinity	Nadrozměrné náklady
GSM-R -	Global System for Mobile Communications – Railway, případně GSM-Railway je mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace. Je součástí European Rail Traffic Management System (ERTMS), v němž se používá pro komunikaci mezi vlakem a dispečerskými centry řízení železnice. Systém je založen na specifikacích GSM a EIRENE – MORANE, které zaručují funkci při rychlostech do 500 km/h bez jakéhokoli výpadku komunikace.
GVD	Grafikon vlakové dopravy
Hl.n.	Hlavní nádraží
Hnací vozidlo	V železniční terminologii název pro takové železniční kolejové vozidlo, které je schopné vyvíjet tažnou sílu. Touto tažnou silou se uvádí do pohybu jak toto vozidlo, tak případně připojená tažená vozidla.
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrované dopravní systémy
Intermodalita/ intermodální doprava	Integrace systémů hromadné veřejné osobní dopravy jak s individuální automobilovou dopravou (prostřednictvím záchytných parkovišť „zaparkuj a jeď hromadnou veřejnou osobní dopravou“), tak s dalšími druhy dopravy (např. sdílená mobilita jako car nebo bike sharing, aktivní mobilita, mikromobilita) s cílem nabídnout alternativu a minimalizovat používání individuální automobilové dopravy. Z pohledu provozovatele sítě pozemních komunikací je

vhodným nástrojem zejména v případech, kdy řešení pro odstranění dopravního problému na daném území není možné nalézt při zachování dosavadního podílu využívání druhů dopravy. Celospolečenský přínos intermodality spočívá v zefektivnění dopravy – snížení nákladů a externalit při současném udržení či dokonce zlepšení cestovních dob, atraktivity pohodlí cestujících a dalších podmínek cestování, které však musí vyvážit negativní faktor změny druhu dopravy.

Intravilán Souhrnné označení pro zastavěné plochy obcí, popřípadě pro zastavěné plochy a plochy určené k zástavbě. Nezastavěná část obce se označuje jako extravilán.

Investiční projekt

Zaměřen zejména na výstavbu a nákup nemovitostí, nákup nových strojů a technologií atd. Jde tedy o pořízení dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku.

IROP Integrovaný regionální operační program

ITI Integrované územní investice (Integrated Territorial Investments – ITI) jsou nástrojem regionální politiky, který v programovém období 2021-2027 rozhodujícím způsobem přispívá k naplňování integrovaných územních strategií 13 aglomerací a metropolitních území vymezených Ministerstvem pro místní rozvoj.

ITS Inteligentní dopravní systémy

Jádrové město

Označení pro jádro aglomerace, ze kterého se při probíhajícím procesu suburbanizace dekoncentruje (vystěhovává) obyvatelstvo a aktivity do zázemí. Jádrové město je zdrojem suburbanizačních pohybů, zázemí je jejich cílem

Klastry Sdružují jmenovité projekty, které spolu úzce souvisí a společně přispívají k vybudování souvislého tahu požadovaných parametrů

Klastry cílové Klastry dalšího významného zkvalitnění dopravního spojení nad rámec základních potřeb, které umožní zvýšit konkurenceschopnost příslušného regionu ve smyslu plnění funkce „pól růstu“. Jde například o budování vysokorychlostních železničních tratí nebo dalších silničních komunikacích umožňujících další rozšíření nabídky služeb.

Klastry doplňkových potřeb

Klastry, které dále dílčím způsobem zlepšují stav odstraňováním úzkých míst z hlediska rychlosti nebo kapacity nebo další nabídky služeb v rámci již realizovaných klastrů základních potřeb nebo zajišťující příslušné propojení alternativním způsobem.

Klastry základních potřeb

Klastry „klasické“ infrastruktury takových parametrů, aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce. Jde o zajištění spojení konvenční železnicí v konkurenceschopné podobě z hlediska cestovních dob a kapacity a o silniční spojení odpovídající kapacity a vedení trasy mimo intravilány obcí.

Kompenzační opatření

Pro účely DSS3 se rozumí vytvoření podmínek pro zachování nebo zlepšení záměrem ovlivněných předmětů ochrany ve stejné lokalitě nebo nahrazení lokality jinou lokalitou v obdobném rozsahu a kvalitě a jejich součástí mohou být opatření směřující k nahrazení možných dočasných ztrát na předmětu ochrany

Konvenční železnice

Mají modernizované konvenční tratě vyšších parametrů

Koridor / železniční koridor

Označení pro hlavní, modernizovanou železniční trať obvykle s rychlostí 160 km/h určenou především k příměstské, dálkové a tranzitní osobní i nákladní dopravě

kV- kilovolt Násobná předpona kilo a jednotka elektrického potenciálu a elektrického napětí, jeden tisíc voltů = $10^3 \text{ V} = 1 \text{ kV}$

Mandatorní výdaje

Povinné prostředky, které musí vláda vynaložit. Povinné jsou proto, že jsou stanoveny zákonem, jinou právní normou nebo vyplývají z jiných pevně daných smluvních závazků státu. Jejich výši proto nelze při plánování rozpočtu nijak měnit.

MD Ministerstvo dopravy

Metropole Významné město, které je kulturním, obchodním nebo politickým centrem určité oblasti

MHD Městská hromadná doprava

Mikroregionální centra/Mikroregiony

V České republice svazky obcí sestávající primárně z obcí, sekundárně z organizací.

Mimoúrovňové křížení

Křižovatka, kde se jednotlivé proudy vykříží v různých výškových úrovních[1] a snižuje se počet kolizních bodů. Mimoúrovňová křižovatka tedy umožňuje, aby jak vozidla jedoucí rovně, tak i vozidla odbočující doprava a vozidla odbočující doleva mohla projet křižovatkou, aniž by musela zastavit a dát přednost v jiném směru křižovatku projíždějícím vozidlům

Missing link Chybějící spojení

Místní komunikace

Kategorie pozemních komunikací v Česku a na Slovensku. V České republice podle § 6 Zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.) označení pro kategorii pozemní komunikace, do které silniční správní úřad má zařazovat veřejné přístupné pozemní komunikace, které slouží převážně místní dopravě na území obce. Vlastníkem je podle zákona obec.

Mitigace Zmírňování, snížení škodlivosti následků nějakého fenoménu, ať už dlouhodobějšího (např. mitigace změny klimatu),

MMR Ministerstvo pro místní rozvoj

Modernizace Obecně uvádění něčeho na současný stav, např. vybavením posledními technologiemi a zavedením soudobých výrobních procesů.

MPK Malá plavební komora

MPSV Ministerstvo práce a sociálních věcí

MŠ Mateřská škola

MŠMT Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy

MÚK Mimoúrovňová křižovatka

multimodalita/ multimodální doprava

Přeprava hromadnou veřejnou osobní dopravou zajišťovaná společně jedním nebo více dopravci na stanoveném území v rámci tzv. integrovaného dopravního systému (IDS) na základě jednotných přepravních, tarifních, technických a technologických podmínek včetně koordinace jízdních řádů, zahrnující druhy hromadné veřejné osobní dopravy na daném území jako např. metro, tramvaje, trolejbusy, autobusy, železnici, městské a příměstské autobusové linky, lanovky a přívozy.

Multimodální klastry

Skládají se ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a případně vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou nebo více významných míst. Multimodální klastry vytvářejí multimodální koridory, které jsou totožné s multimodálními koridory stanovenými v rámci Transevropské dopravní sítě TEN-T a k nim jsou na základě stejného principu definovány koridory národního významu.

MZd Ministerstvo zemědělství

MŽP	Ministerstvo životního prostředí
Nadřazená infrastruktura	Nachází se v místech křížení místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace s jinou nadřazenou dopravní infrastrukturou
NAP CM	Národní akční plán čisté mobility
Natura 2000	Soustava chráněných území a sestává ze dvou typů chráněných území – ptačích oblastí a evropsky významných lokalit.
NCP	Noise Control Programm - Programem na snižování hluku
Neinvestiční projekt	Projekt týkající se tzv. měkkých aktivit, tj. například vzdělávání, rekvalifikace, poskytování sociálních služeb, organizace volnočasových aktivit, v tomto případě je to projekt pro rekonstrukci infrastruktury atd.
NJZ EDU	Nový jaderný zdroj v elektrárně Dukovany
NKEP	Národní klimaticko-energetický plán
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
NTK	Nadrozměrný a těžký komponent
Obchvat/ Silniční obchvat	Pozemní komunikace, která odvádí dopravu mimo sídelní útvar a urychluje průjezd okolo něj
Odb.	Odbočka
Okrajový/odlehlý region	Neboli periferie je v geografii pojem, který v rámci polarizace prostoru (tedy dělení na jádro a periferii) označuje území polohově nebo významově odlehlé, okrajové či nedostatečně integrované.
OPD II	Operační program doprava II
ORP	Obce s rozšířenou působností
OŘ	Oblastní ředitelství
oskm	Osobokilometr
OSN	Organizace spojených národů
OTSKP	Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací
OTV	Opravná trakčního vedení
OZE	Obnovitelné zdroje energie
PaP	Předdefinované trasy železniční nákladní dopravy
PaR	Park and ride
Pátevní síť	Pátevní připojení, které propojuje přístupovou síť k pátevní síti.
PD	Projektová dokumentace
PHS	Protihlukové stěny
Pilíř dalších potřeb	Zaměřen na další projekty regionálního významu.
Pilíř regionálních potřeb	Slouží k zajištění srovnatelných parametrů dopravní infrastruktury pro jednotlivé regiony, přičemž velikost regionu či území ITI by neměl být hlavním faktorem, nýbrž tímto faktorem by měl být současný stav dopravní infrastruktury
Pilíř závazkový	Pilíř, kde jde o splnění povinností vůči evropské politice TEN-T, a to k létům 2030, 2040 a 2050.

PK	Plavební komora
pl. Stupeň	Plavební stupeň
Pól růstu	Funkce v rámci zvyšování konkurenceschopnosti příslušného regionu jako např. budování vysokorychlostních železničních tratí nebo dalších silničních komunikací umožňujících další rozšíření nabídky služeb
PPP	Public-private partnership
Projekt	V tomto případě jednotlivé projekty naplňují projektové klastry a projektové balíčky viz níže
Projektový balíček	Menší projekty obdobného zaměření, které nejsou hodnoceny v rámci klastrů. Pro projektové balíčky je stanovena samostatná prioritizace projektů v něm obsažených, a to buď v rámci akčních plánů Dopravní sektorové strategie, nebo v rámci samostatné koncepce. Pro jednotlivé projektové balíčky bude v každém časovém období vyčleněna určitá částka.
Projektový klaster	Ucelený tah, který se skládá z více na sebe navazujících jmenovitých projektů, které se připravují samostatně.
Průtah	Průběh určité dopravní trasy středem obce nebo města
Region ITI	Jsou určeny pro metropolitní oblasti/sídelní aglomerace s koncentrací nad 300 tisíc obyvatel, a to metropolitní oblasti Prahy, Brna, Ostravy, Plzně a sídelních aglomerace Ústecko-chomutovské, Olomoucké a Hradecko-pardubické aglomerace v souladu se Strategií regionálního rozvoje ČR 2014-2020.
Revitalizace	Znamená obnovení a oživení, revitalizace osobních nádraží a staničních budov
RFC	Železniční nákladní koridory
RS	Rychlé spojení
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘVC	Ředitelství vodních cest
s.p.	Státní podnik
SEK	Státní energetické koncepce
Seřadovací nádraží	Nádraží, které slouží k přechodu jednotlivých vozů nebo skupin vozů mezi jednotlivými nákladními vlaky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
Smart Cities	Koncept Chytré město je koncept fungování města, které využívá digitální, informační a komunikační technologie za účelem efektivnějšího využití své infrastruktury a snížení spotřeby energií.
soustava AC	Znamená alternating current (střídavý proud)
SP -	Stavební povolení
SPŽP	Státní politika životního prostředí ČR
SR –	Slovenská republika
SRN	Německá spolková republika
SSÚD	Středisko správy a údržby dálnic, které vykonává správu a údržbu svěřeného úseku komunikace a jeho součástí. Ředitelství silnic a dálnic udržuje dálnice prostřednictvím 18 SSÚD
SŠ	Střední škola
St. hr.	Státní hranice
Studie proveditelnosti	

Je nejvyšším stupněm analýzy investičního záměru nebo podnikatelského záměru (anglicky feasibility study)

Suburbanizace

Termín používaný k popisu růstu oblastí, tzv. suburbií, na okrajích velkých měst. Jde o jednu z mnoha příčin nárůstu měst. Město se geograficky rozšiřuje a z příměstských obcí se stávají nové geografické části města. Počátek silné suburbanizační fáze se datuje do 20. let 20. století

Suburbánní oblast

Transformace sociálního a fyzického prostředí z venkovského na (před)městské, (sub)urbánní. Na suburbanizaci lze nahlížet jako na změnu v rozmístění obyvatelstva a v prostorové struktuře příměstských území i jako na proměnu způsobu života "suburbanizujících" se obyvatel

Suburbium Předměstí dnes bývá součástí města nebo vesnice a nachází se okolo jeho historického jádra.

SUMP Sustainable Urban Mobility Plan - Plán udržitelné městské mobility - strategický dokument určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.

SVL Sociálně vyloučená lokalita

SVOD Bohemia Svaz osobních železničních dopravců

SŽ Správa železnic

t Tuna

Tah Dokončený funkční celek, jehož je projet součástí

Technologie LTE

Long Term Evolution, je v telekomunikacích označení technologie pro vysokorychlostní přenos dat v mobilních sítích, která se svými vlastnostmi blíží požadavkům pro síť 4G

TEN-T - Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)

Terminál /Dopravní terminál

Každé místo, v němž náklad (zboží) nebo osoby vstupují do dopravního procesu nebo z něho vystupují či je s nimi jiným způsobem manipulováno. Terminály tak představují základní body, jimiž substrát v průběhu vlastní přepravy prochází. Terminály jsou většinou vybaveny specifickými dopravními zařízeními. "

Terminál nákladní dopravy - viz výše

tkm Tunokilometry

TNS Trakční napájecí soustava

Tranzitní doprava

Doprava, jež územím projíždí a nemá v něm východisko ani cíl.

Trimodální Znamená, že propojuje silniční, železniční i vodní dopravu

TŽK Tranzitní železniční koridor

Účelová komunikace

Účelová komunikace je v České republice podle § 7 Zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.) označení pro kategorii pozemních komunikací, které slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

ÚR Územní rozhodnutí

vč. Včetně

VD Vodní dílo

VHD	Veřejná hromadná doprava
VLC	Veřejná logistická centra (VLC)
vn/vvn	Vysoké napětí/velmi vysoké napětí
VRT	Vysokorychlostní tratě
VTP	Veřejné terminály a přístavy
VVC	Vltavská vodní cesta
WiFi	Označení sítí, které se běžně používají pro místní síťové propojení zařízení a pro přístup k internetu a umožňují blízkým digitálním zařízením vyměňovat si data prostřednictvím rádiových vln. Jedná se o nejrozšířenější počítačové sítě na světě, které se celosvětově používají v domácích a malých kancelářských sítích k propojení stolních a přenosných počítačů, tabletů, chytrých telefonů, chytrých televizorů, tiskáren a chytrých reproduktorů a jejich připojení k internetu pomocí bezdrátového směrovače a v bezdrátových přístupových bodech na veřejných místech, jako jsou kavárny, hotely, knihovny a letiště, které návštěvníkům poskytují přístup k internetu pro jejich mobilní přístroje.

Základní potřeby

	Znamenají dokončení „klasické“ infrastruktury tak aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce.
Zhlaví	Část dopravní s koleje rozvětvením, ve které se traťová kolej rozvětčuje do dalších dopravních kolejí.
ZŠ	Základní škola
ŽESNAD.CZ	Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky
Ž(ž)st.	Železniční stanice