

Příloha K6T4 – Evidence rozvojových potřeb dopravní infrastruktury

Klastry jsou definovány na základě jejich dopravní funkce a ne 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 (námět). Rozvojové potřeby jsou proto členěny dle svých charakteristik do tří skupin:

- **Základních potřeby** je zajištění „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.
- **Cílové potřeby** je zajištění 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 komunikací umožňujících další rozšíření nabídky služeb.
- **Doplňkové potřeby** jsou další záměry, 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.

Evidence potřeb na bázi pilířů

Evidence potřeb vychází z následujících pilířů:

1. **Pilíř závazkový**, kde jde o splnění povinností vůči evropské politice TEN-T, a to k létům 2030, 2040 a 2050.
2. **Pilíř regionálních potřeb** 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.
3. **Pilíř dalších potřeb** bude zaměřen na další projekty regionálního významu.

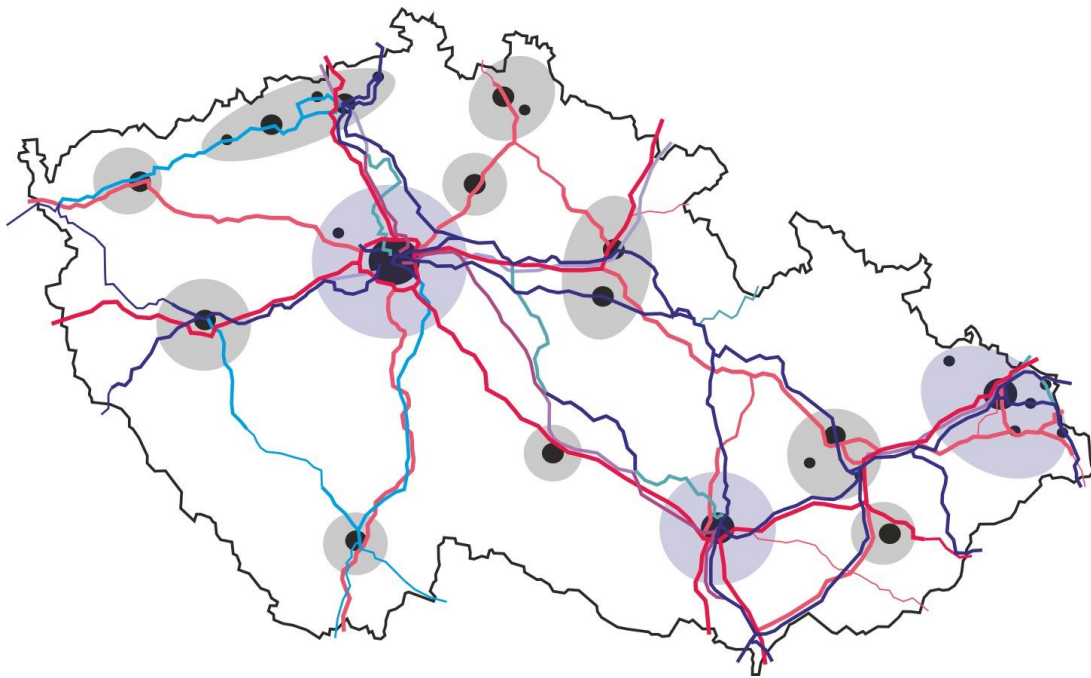
Závazkový pilíř

Na základě **závazkového pilíře** bude nutné dle nařízení o TEN-T zprovoznit v požadovaných časových horizontech následující projekty:

- **do roku 2030:**
 - VRT Praha – Lovosice
 - VRT Praha – Brno s výjimkou úseku Světlá n/S – Vlkov (Velká Bíteš)
 - Modernizace trati Světlá nad Sázavou – Vlkov
 - Modernizace trati Kolín – Děčín
 - Modernizace trati Brno – Přerov
 - Optimalizace Praha-Smíchov – Beroun, stávající trať

- Modernizace trati Plzeň – Česká Kubice
- Modernizace trati Hranice n.M. – Horní Lideč st. hr.
- Zdvoukolejnění tratě Velký Osek - Choceň
- Dostavba dálnice D0
- Dostavba dálnice D11 Jaroměř – Královec st. hr.
- Dostavba dálnice D1
- Dostavba dálnice D52 Pohořelice – Mikulov st. hr.
- Dostavba silničního tahu č. 49 Hulín – Horní Lideč st. hr.
- Zlepšení plavebních podmínek v přeshraničním úseku Labe
- Splavnění Labe do Pardubic
- **do roku 2040**
 - VRT Světlá nad Sázavou – Vlkov (Velká Bíteš)
 - VRT Ústí nad Labem – Dresden
 - VRT Přerov – Ostrava – Státní hranice s Polskem
 - Zajištění provozu vlaků délky 740 m na tratích:
 - Praha – Lovosice
 - Praha – Kolín – Choceň
 - Ústí n/O – Lichkov st. hr.
 - Kolín – Havlíčkův Brod – Brno
- **do roku 2050**
 - VRT Lovosice – Ústí n/L
 - VRT Praha – Wrocław
 - Trať Nemanice – Ševětín, novostavba
 - Optimalizace tratí:
 - České Velenice – České Budějovice – Plzeň
 - Ústí nad Labem – Cheb st. hr.
 - D35 Jičín Úlibice – Hradec Králové – Mohelnice
 - I/35 Jičín Úlibice – Turnov
 - D6 Krušovice – Karlovy Vary
 - I/73 Brno – Moravská Třebová (D35)
 - D55 Olomouc – Přerov, Otrokovice – Břeclav
 - D3 středočeská část, přeshraniční část
 - I/33 Jaroměř – Náchod st. hr.
 - I/50 Holubice – Starý Hrozenkov st. hr.
 - Nová trať Praha – Beroun

Obrázek 1 Transevropská dopravní síť



Pilíř regionálních potřeb

Z hlediska **pilíře regionálních potřeb** bude nutné zajistit následující priority, a to jako etapy realizace dopravní infrastruktury:

1. **Základní potřeby** (dokončení „klasické“ infrastruktury tak aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce)
2. **Cílové potřeby** (dokončení „modernizované“ infrastruktury tak, aby všechny regiony ITI mohly plnit své funkce jako „póly růstu“)

Pilíř regionálních potřeb je řešen v následujících 8 prioritách:

1. Zajištění napojení ČR na aglomerace a metropole sousedních států
2. Propojení metropolí v rámci ČR
3. Zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda)
4. Propojení aglomerací na spádové metropole
5. Zajištění příměstských vztahů metropolí
6. Vzájemné propojení sousedních aglomerací
7. Další mezinárodní vztahy včetně napojení odlehlých regionů
8. Zajištění příměstských vztahů u hlavních center aglomerací

Priorita 1 a 2 jsou zajištěny pomocí závazkového pilíře a v další části proto nejsou řešeny.

Priorita 3 - Zajištění dopravní infrastruktury pro nákladní dopravu (železnice, voda)

Rozhodující část projektů železniční nákladní dopravy a vodní dopravy jsou určeny závazkovým pilířem v rámci sítě TEN-T. Nad tento rámec je nutné doplnit následující projekty, které jsou důležité k zajištění obsluhy velkých průmyslových celků:

- Velký Osek – Choceň (zatím není součástí schváleného nařízení TEN-T, byť je součástí návrhu kompromisu po jednání Rady EK)
- Zkapacitnění a elektrizace tratě Nymburk – Mladá Boleslav a Čachovice – Lysá n/L (novostavba) vč. nové stanice v Mladé Boleslavi a Bezděčínské spojky (zatím není součástí schváleného nařízení TEN-T, byť je součástí návrhu kompromisu po jednání Rady EK)
- Elektrizace a zvýšení kapacity tratě Týniště nad Orlicí – Solnice

Priorita 4 - Propojení aglomerací na spádové metropole

Základní potřeby

- Českobudějovická aglomerace
 - Dokončení IV. TŽK v úseku Praha – České Budějovice dříve než odpovídá cíli TEN-T
 - Varianta 1: dokončení středočeské části dálnice D3 / varianta 2 dokončení dálnice D4 (4 pruh v úseku Praha – Písek) a modernizace silnice I/20 České Budějovice – Písek v kategorii vystřídaný třípruh bez úrovnových křížení (je nutné i pro vztah České Budějovice – Plzeň). Variantu je nutné vybrat s ohledem na dobu realizace projektu.
- Plzeňská aglomerace
 - Základní potřeby jsou splněny s výjimkou modernizace úseku tratě Praha – Beroun
- Karlovarská aglomerace
 - Dokončení dálnice D6 Krušovice – Karlovy Vary dříve než odpovídá cíli TEN-T
 - Nová trať VRT / RS Praha – Most a modernizace trati Most – Karlovy Vary
- Ústecko – chomutovská aglomerace, Mostecko - chomutovská část
 - Dokončení dálnice D7 Slaný - Postoloprty
 - Nová trať VRT / RS Praha – Most
- Ústecko – chomutovská aglomerace, ústecká část
 - Základní potřeby jsou splněny
- Liberecká a Mladoboleslavská aglomerace
 - Nová elektrizovaná, částečně dvoukolejná, železniční trať Lysá n/L – Mladá Boleslav město – Liberec
- Hradecko – pardubická aglomerace, Královéhradecká část
 - Modernizace trati Velký Osek – Hradec Králové (zatím není součástí TEN-T)
- Hradecko – pardubická aglomerace, Pardubická část
 - Základní potřeby jsou splněny
- Jihlavská aglomerace
 - Dílčí modernizace a elektrizace trati Jihlava – Třebíč – Brno
 - Modernizace trati Havlíčkův Brod – Jihlava
- Olomoucká aglomerace
 - Modernizace trati Nezamyslice – Olomouc

- Zlínská aglomerace
 - Modernizace trati Kojetín – Hulín

Cílové potřeby

- Českobudějovická aglomerace
 - Nadstavba k IV. TŽK v úseku Praha – Benešov z důvodů zvýšení kapacity tratě a zvýšení rychlosti.
 - V závislosti na dokončení Berounského (Tachlovického) tunelu (úsek Praha-Smíchov-Beroun, nová trať), modernizace trati Zdice – Písek – Protivín
 - Dokončení dálnice D3, variantně D4+I/20 třípruh (dle varianty v základních potřebách, je součástí sítě TEN-T).
- Plzeňská aglomerace
 - Bez dalších potřeb (Berounský (Tachlovický) tunel je součástí sítě TEN-T)
- Karlovarská aglomerace
 - Bez dalších potřeb
- Ústecko – chomutovská aglomerace, Mostecko - chomutovská část
 - Bez dalších potřeb
- Ústecko – chomutovská aglomerace, ústecká část
 - Bez dalších potřeb (VRT je součástí sítě TEN-T)
- Liberecká a Mladoboleslavská aglomerace
 - Plné zdvoukolejnění tratě a případné dílčí zvyšování rychlosti tratě Praha – Liberec (v případě zajištění realizace v rámci základní potřeby se změní východiska pro výpočet ekonomické efektivity pro cílovou etapu)
- Hradecko – pardubická aglomerace, Královéhradecká část
 - Bez dalších potřeb (VRT je součástí sítě TEN-T)
- Hradecko – pardubická aglomerace, Pardubická část
 - Bez dalších potřeb (VRT je součástí sítě TEN-T)
- Jihlavská aglomerace
 - Bez dalších potřeb (VRT je součástí sítě TEN-T)
- Olomoucká aglomerace
 - Bez dalších potřeb
- Zlínská aglomerace
 - Bez dalších potřeb

Priorita 5 - Zajištění příměstských vztahů metropolí

V tomto případě se jedná o zajištění dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu, která je důležitá ve vztahu k udržitelné městské mobilitě, zejména pravidelné dojíždky ze suburbíí do jádrového města. Řešením není posilovat kapacitu dálniční infrastruktury na příjezdu do města (pokud není nutná z důvodů zajištění dálkového tranzitu), neboť limitem je kapacita uličního prostoru města a kapacita parkovišť PaR u koncových stanic MHD. Zejména v případě hlavního města na základě výstupů SUMP

„Polad' Prahu“¹ je zřejmé, že dostatečnou kapacitu pro IAD zajistit nelze. Řešením je budování PaR u železničních stanic daleko v suburbánní oblasti, avšak v tomto případě je již v současnosti problémem vyčerpaná kapacita příměstské železniční dopravy. Hlavní prioritou je proto zvyšování kapacity železničních tahů vedoucích do metropolí. V případě hlavního města je pak zřejmé, že zvýšení kapacity železničního uzlu výstavbou tzv. Nového spojení 2 by mělo být realizováno ve variantě pro příměstskou, a nikoliv pro dálkovou dopravu, neboť užší sepětí příměstské dopravy pro pravidelnou dojížděku je z hlediska udržitelné městské mobility klíčové. Obdobné je to i v případě tzv. Brněnského severojižního diametru.

V případě silniční infrastruktury má význam na příjezdu do metropolí budovat třetí pruh na silnicích I. – III. třídy. Tento nový pruh by měl být dle místních specifik budován pro směr do města, a to jako vyhrazený autobusový pruh pro příměstské autobusové linky. Zkapacitňování dálniční sítě v bezprostředním okolí metropolí by mělo probíhat za účelem převedení tranzitní dopravy. Proto je vysokou prioritou TEN-T dobudování dálnice D0 v šestipruhovém uspořádání v cílovém stavu.

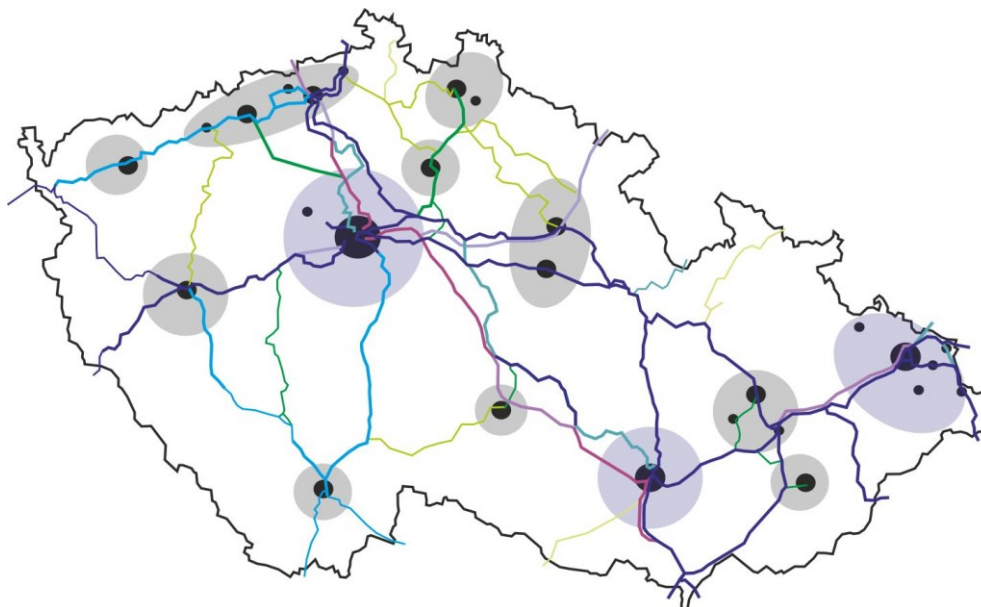
- Hlavní město Praha (nad rámec priorit TEN-T)
 - Dvukolejná elektrizovaná železniční trať Praha Ruzyně – Kladno Ostrovec
 - Zkapacitnění tratě Praha – Benešov (cílová potřeba)
 - Nové spojení 2 pro příměstskou a městskou dopravu (cílová potřeba)
 - Další zkapacitnění a elektrizace tratí včetně vybavení terminály PaR (dosažení taktu 15 minut):
 - Praha Vysočany – Všetaty
 - Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun
 - Praha – Vrané n / V – Davle, (nutnost prověřit možnosti)
 - I/12 Praha (D0) – Úvaly, čtyřpruh
 - I/2 Praha (D0) – Kostelec nad Černými lesy, obchvaty
 - I/9 Zdiby – Neratovice, vystřídaný třípruh
 - I/16 Nová Ves (D8) – Slaný
- Město Brno (nad rámec priorit TEN-T)
 - Elektrizace a zkapacitnění úseku Střelice – Třebíč – (Jihlava) a Střelice - Ivančice/Moravský Krumlov – (Znojmo)
 - Elektrizace trati Brno – Kyjov – Moravský Písek
 - Brněnský severojižní diametr
- Město Ostrava (nad rámec priorit TEN-T)
 - Elektrizace a zkapacitnění tratě Ostrava Kunčice – Frenštát p. R. – (Valašské Meziříčí)
 - Ostrava Svinov – Opava – Krnov (dokončení elektrizace)
 - Studénka – Letiště L. Janáčka / Kopřivnice - Štramberk
 - Frýdlant n/O – Ostravice
 - I/58 Příbor – Ostrava (bude součástí TEN-T)
 - I/59 Ostrava – Karviná

Priorita 6 - Vzájemné propojení sousedních aglomerací

¹ [Polad' Prahu! | Čistou stopou Prahou \(cistoustopou.cz\)](http://Polad'Prahu!|CistoustopouPrahou(cistoustopou.cz))

- Pardubice – Jihlava
 - I/37 Pardubice – Ždírec n/D, I/34 Ždírec n/D – Havlíčkův Brod – Humpolec, I/38 Havlíčkův Brod - Jihlava – vybudování obchvatů
- Jihlava – České Budějovice
 - I/34 Humpolec – Pelhřimov, I/19 Pelhřimov – Tábor,
 - Optimalizace trati Jihlava – Veselí nad Lužnicí
- České Budějovice – Plzeň
 - I/20 České Budějovice – Plzeň
 - Železniční trať České Budějovice – Plzeň dle požadavku TEN-T
- Plzeň – Karlovy Vary
 - I/20 Plzeň – Karlovy Vary, vybudování lokálních obchvatů
 - Železniční spojení pouze po stávající trati přes Cheb, přímější spojení krajských měst v časovém horizontu po roce 2050.
- Plzeň – Most / Chomutov
 - Optimalizace a elektrizace trati Plzeň – Žatec – Chomutov
 - I/27 Plzeň – Most
- Karlovy Vary – Most
 - I/13 Ostrov – Chomutov, dílčí zkapacitnění s ohledem na citlivé území průlomového údolí Ohře
- Most – Ústí n/L
 - I/13, nová stopa při průchodu Bíliny
- Ústí n/L – Liberec
 - Trať Liberec – Děčín, dílčí zvýšení rychlosti a kapacity, elektrizace
 - I/13 Děčín – Bílý Kostel n/N
 - I/13 Děčín – D8
- Ústí n/L – Mladá Boleslav
 - KŽ Mladá Boleslav – Česká Lípa – Děčín, dílčí zvýšení rychlosti a kapacity, elektrizace
 - I/16 Nová Ves – Mělník – Bezděčín, dílčí zkapacitnění
- Liberec – Hradec Králové
 - KŽ Čachovice – Nymburk, zkapacitnění, elektrizace
 - Optimalizace trati Turnov – Stará Paka – Jaroměř (DNSH k D35)
 - Optimalizace trati Turnov – Jičín – Hradec Králové (DNSH k D35)
 - I/35 Turnov – Úlibice, vystřídaný třípruh (součást TEN-T)
 - D 35 Úlibice – Hradec Králové (součást TEN-T)
- Mladá Boleslav – Hradec Králové
 - KŽ Čachovice – Nymburk, zkapacitnění, elektrizace
 - I/38 Poděbrady (D11) – Bezděčín, zkapacitnění, obchvaty
- Olomouc – Zlín
 - D55 Olomouc – Přerov

Obrázek 2 Železniční síť s meziregionálními vazbami

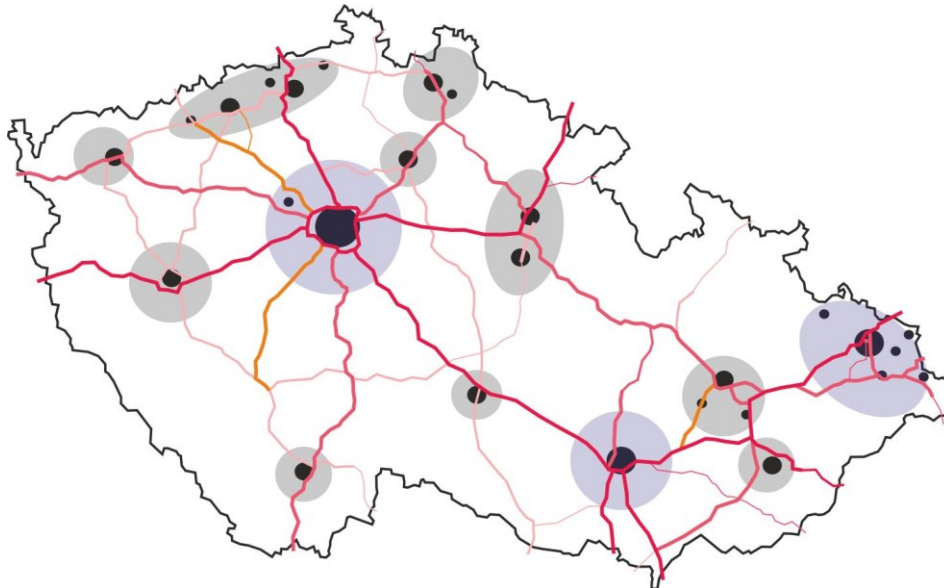


Priorita 7 - Další mezinárodní vztahy včetně napojení odlehlých regionů

V této kategorii jsou zařazeny další projekty silniční sítě, které jsou důležité k zajištění dalších směrů v rámci mezinárodní dopravy a které jsou rovněž důležité k propojení okrajových regionů nebo dalších center, které nejsou součástí aglomerací ITI.

- I/34, I/19, I/29 Humpolec – Tábor – Písek (– Plzeň), jde o důležitý tah pro tranzitní dopravu ze Slovenska a Maďarska ve směru Bavorsko, který se vyhýbá pražské metropolitní oblasti
- I/38 Poděbrady (D11) – Jihlava (D1) – Znojmo – Hatě (st. hr.), jde o propojení dalšího důležitého pohraničního přechodu a o propojení mladoboleslavské průmyslové oblasti s dálnicí D1 mimo pražskou metropolitní oblast, napojení Znojemska do Čech
- I/53 Pohořelice – Znojmo, obchvaty, napojení Znojemska na Moravu
- Nová železniční trať (Brno) – Unkovice - Znojmo – (Šatov st. hr.), napojení Znojemska na Moravu i do Čech
- I/38 Mladá Boleslav – Nový Bor – Rumburk st. hr., modernizace a obchvaty, jde o napojení dalšího pohraničního přechodu, napojení Šluknovského výběžku
- KŽ Česká Lípa – Rumburk, napojení Šluknovského výběžku
- I/7 Chomutov – Hora sv. Šebestiána st. hr., napojení důležitého pohraničního přechodu
- I/34, I/24 České Budějovice – Třeboň – Halámky st. hr., zkapacitnění s obchvaty k napojení důležitého pohraničního přechodu
- I/44 Mohelnice – Šumperk – Jeseník – Mikulovice st. hr., obchvaty, v úseku Mohelnice – Šumperk zkapacitnění, napojení Jesenicka
- KŽ Zábřeh na Moravě – Glucholazy st. hr. / Šumperk, napojení Jesenicka

Obrázek 3 Silniční síť s meziregionálními vazbami



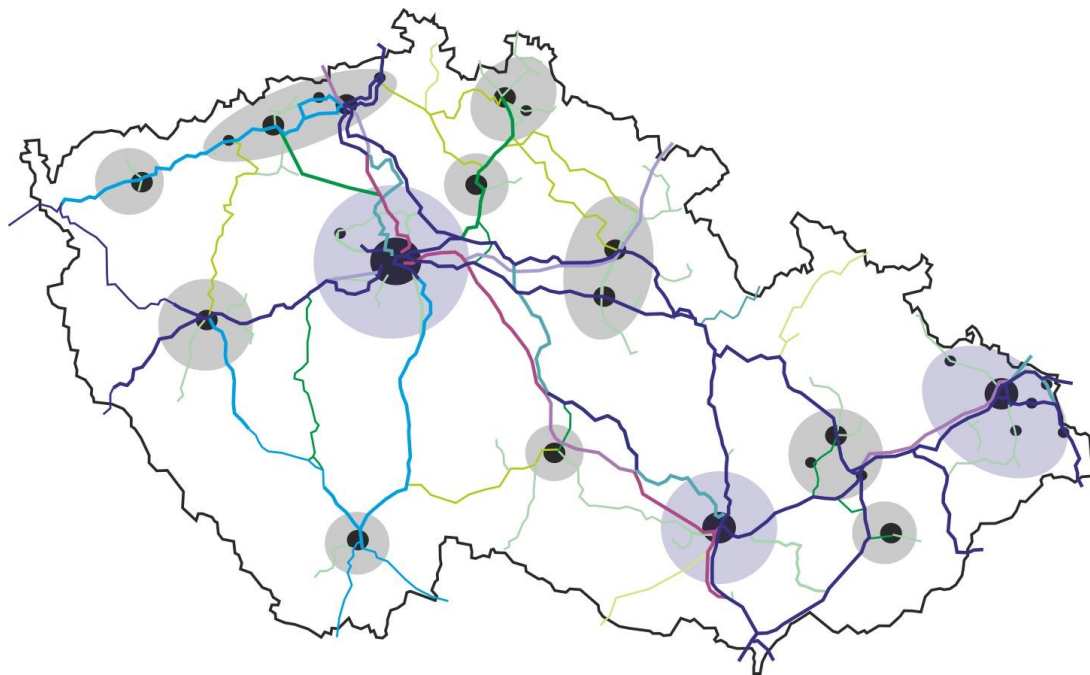
Priorita 8 - Zajištění příměstských vztahů u hlavních center aglomerací

Projekty nad rámec sítě TEN-T.

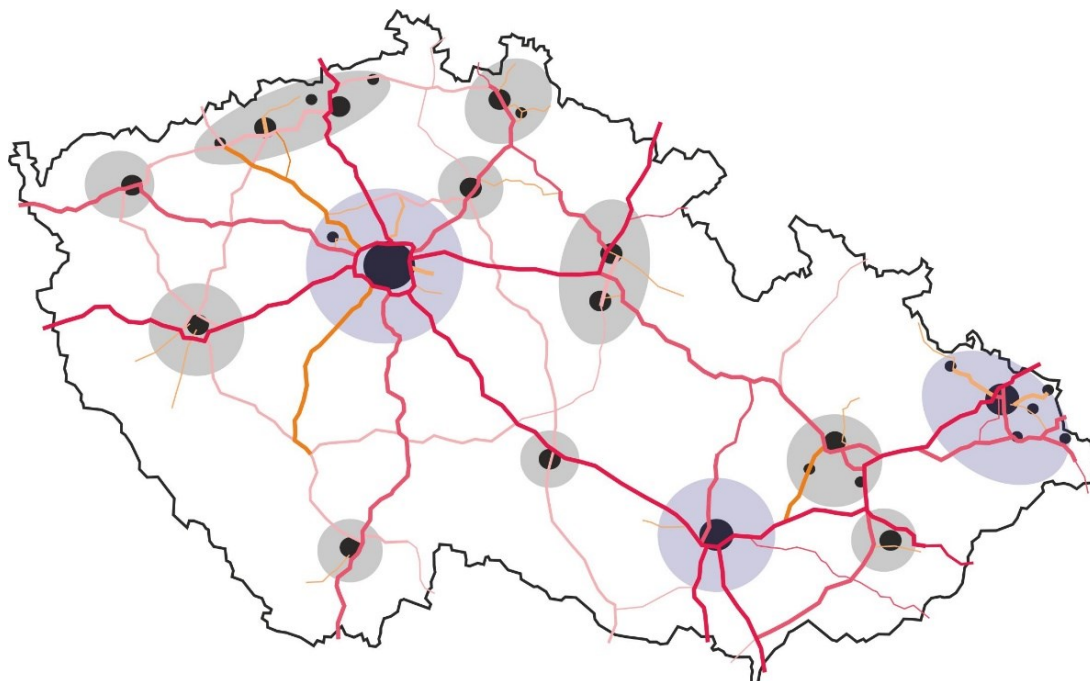
- České Budějovice
 - KŽ České Budějovice – Český Krumlov
- Plzeň
 - Zvýšení kapacity tratě Plzeň – Klatovy
 - Zvýšení kapacity tratě a elektrizace Plzeň – Plasy
 - KŽ Rokycany – Příkosice
 - KŽ Ejpovice – Radnice
 - I/20, I/27 průtahy Plzně
- Karlovy Vary
 - KŽ Karlovy Vary Březová – Karlovy Vary hl.n. – Nová Role – Nejdek, posouzení možností dalšího využití pro městskou a příměstskou dopravu
- Most / Chomutov
 - Elektrizace tratě Prunéřov – Kadaň
 - Elektrizace trati Louka u Litvínova – Litvínov
 - Posouzení možností využití tratě (Most –) Louka u Litvínova – Hrob
 - KŽ Chomutov – Žatec
 - KŽ Most – Postoloprty – Žatec / Louny
 - Modernizace silnice I/27 Most – Litvínov, čtyřpruh
- Ústí n/L
 - Nejsou evidovány další projekty
- Liberec
 - Zvýšení rychlosti a elektrizace tratě Liberec – Česká Lípa
 - KŽ Liberec – Hrádek n/N
 - KŽ Liberec – Frýdlant – Nové Město p.S.

- KŽ Raspenava – Bílý Potok p.S.
- KŽ Liberec – Rychnov u J.n.N. (současná trať)
- KŽ Frýdlant – Zawidów
- I/13 Krásná Studánka – Albrechtice u Frýdlantu – (Frýdlant), nová dvoupruhová trasa s obchvaty
- I/14 Liberec – Desná, vč. průtahu Jabloncem n/N
- I/65 Rádelský mlýn – Jablonec n/N
- Mladá Boleslav
 - Zvýšení rychlosti a kapacity tratě Mladá Boleslav město – Sobotka – (Libuň – Jičín)
 - KŽ Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště – Turnov
 - I/16 přeložka D10 exit 46 – Martinovice
- Hradec Králové
 - Zvýšení kapacity tratě Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové město vč. elektrizace neelektrizovaných úseků.
 - Optimalizace a elektrizace trati Jaroměř – Česká Skalice – (Trutnov) vč. propojení Náchoda
 - Posoudit zvýšení kapacity a rychlosti vč. elektrizace tratě Hradec Králové – Jičín tak, aby bylo možné vedle příměstské a regionální dopravy zavést i spěšné vlaky Hradec Králové – Jičín (součást DNSH opatření k dálnici D35)
 - I/11 Hradec Králové – Vamberk
- Pardubice
 - Elektrizace a posouzení kapacity tratě Moravany – Holice
 - KŽ Pardubice – Chrudim – Skuteč
 - I/36 napojení Pardubic na D35
- Jihlava
 - Optimalizace tratě Kostelec u Jihlavy – Slavonice
 - KŽ Pelhřimov – Horní Cerekev – Jihlava – Havlíčkův Brod
 - KŽ Jihlava - Třebíč
- Olomouc
 - KŽ Olomouc – Prostějov
 - KŽ Olomouc – Uničov
 - KŽ Olomouc – Hlubočky
 - I/46 Olomouc – Šternberk, obchvaty (včetně Východní tangenty)
- Zlín
 - Elektrizace a zkapacitnění trati Otrokovice – Vizovice

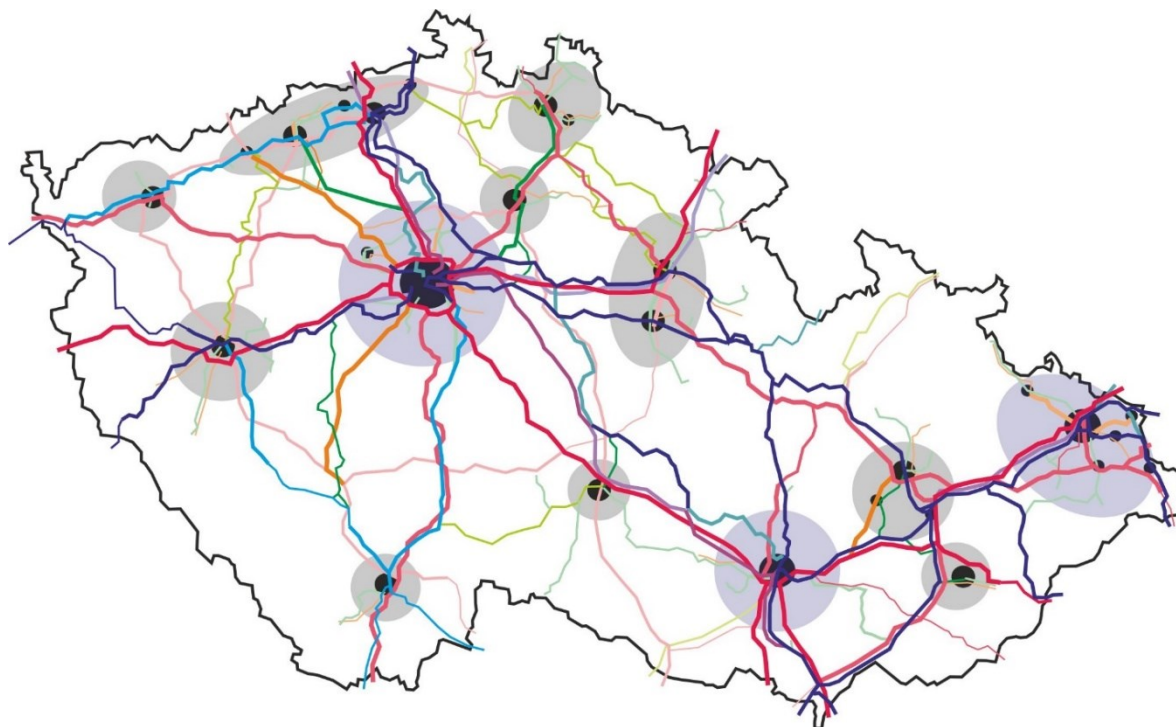
Obrázek 4 Železniční síť s meziregionálními a příměstskými vazbami (prioritní síť ČR)



Obrázek 5 Silniční síť s meziregionálními a příměstskými vazbami (prioritní síť ČR)



Obrázek 6 Prioritní síť ČR



Pilíř dalších potřeb

Jsou stanoveny na základě přípravy projektů správců dopravní infrastruktury včetně námětů pro delší časový horizont, pro které je k dispozici v současnosti pouze omezené množství informací. Projekty jsou zařazeny do balíčků.