

**Česká republika**  
**Národní strategie pro Fond soudržnosti**  
**- Sektor dopravy -**

**SOUHRNNÝ ITINERÁŘ**

**pro železniční odbočnou větev Česká Třebová – Přerov II. tranzitního železničního koridoru (TŽK)**

**1. TEN-T označení tratě:**

Odbočná větev Česka Třebová - Přerov je dle přístupové smlouvy součástí sítě TEN-T.

**2. Národní označení:**

Odbočná větev Česka Třebová - Přerov je součástí II. TŽK a zároveň III. TŽK.

**3. Celková délka v km:**

Celková délka odbočné větve bez železničního uzlu Olomouc – 94,7 km.

**4. Současné hlavní technické charakteristiky:**

- dvoukolejná elektrizovaná trať,
- průměrná maximální provozní rychlost vlaků IC (InterCity), EC (EuroCity) v tomto úseku bez modernizace/optimalizace 58 – 82 km/h,
- technické složky (svršek, spodek, signalizace, trakční vedení, výhybky,...) odbočné větve nesplňují podmínky pro třídu zatížení UIC D4 (22,5 t / náprava), pro prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a pro použití vlakových souprav s naklápěcími skříněmi.

**5. Plánované technické charakteristiky a časový harmonogram:**

- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h,
- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC,
- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod,
- odstranění úrovněvého křížení s pozemními komunikacemi,
- rekonstrukce zabezpečovacího zařízení,
- rekonstrukce trakčního vedení,
- opatření zmírňující dopadaly projektu na životní prostředí.

Dokončení modernizace/optimalizace odbočné větve je plánováno do roku 2007.

**6. Celkové náklady projektu modernizace/ optimalizace odbočné větve Přerov – Česká Třebová a zdroje financování (dle současných podkladů):**

Celkové investiční náklady projektu (včetně přípravy): 18 408 mil. Kč / 575 mil. EUR

Proinvestováno k 31. 12. 2003: 4 618 mil. Kč / 144 mil. EUR

Finanční zdroje: SFDI+EIB+KfW+ISPA

| <b>Stav projektu v lednu 2004</b> | <b>Délka v km</b> |
|-----------------------------------|-------------------|
| Dokončeno                         | 7,6               |
| V realizaci                       | 30,7              |
| V přípravě                        | 56,4              |
| <b>Celkem</b>                     | <b>94,7</b>       |

---

Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti  
- Sektor dopravy -

**PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU**  
Modernizace traťového úseku Olomouc – Přerov, 2. část

**I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti**

|                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---------------------|---------------------------------------|-----------------|-----------------|
| <b>Umístění</b>                             | Projekt je součástí III. tranzitního železničního koridoru (Německo – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – Petrovice u Karviné – /Mosty u Jablunkova – Polsko/Slovensko)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| <b>Stručný popis (požadované parametry)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC</li> <li>- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC</li> <li>- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                         |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| <b>Cíle projektu</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- zkrácení jízdní doby</li> <li>- zvýšení bezpečnosti provozu</li> <li>- zlepšení průjezdu mezinárodní vlakové dopravy</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| <b>Délka úseku</b>                          | 15,4 km z celkové délky 21km úseku tratě Přerov – Olomouc. Úsek Přerov – Olomouc je částí 99,9 km dlouhé spojovací linie Přerov – Česká Třebová.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| <b>Hlavní práce (části stavby)</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rekonstrukce železničního svršku UIC 60</li> <li>- Rekonstrukce výhybek – 36 ks</li> <li>- Rekonstrukce trakčního vedení – 37,35 km</li> <li>- Rekonstrukce železničních mostů – 7 ks</li> <li>- Rekonstrukce propustků – 7 ks</li> <li>- Nové podchody – 2 ks</li> <li>- Budovy pro technologii – 3 423 m<sup>3</sup></li> <li>- Protihlukové stěny – 1,184 km</li> <li>- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení</li> </ul>                  |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| <b>Náklady (bez DPH) prosinec 2003</b>      | <p>Náklady na přípravu před spolufinancováním z Fondu soudržnosti<br/>Celkové náklady: 1,685 mil. EUR</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Celkové</td> <td style="width: 50%;">Požadovaná finanční pomoc ve výši</td> </tr> <tr> <td>Investiční náklady:</td> <td>85% z celkových investičních nákladů:</td> </tr> <tr> <td>64,520 mil. EUR</td> <td>54,840 mil. EUR</td> </tr> </table> <p><i>použitý kurz 33,04 CZK/1EUR/9. 3. 2004</i></p> | Celkové                    | Požadovaná finanční pomoc ve výši | Investiční náklady: | 85% z celkových investičních nákladů: | 64,520 mil. EUR | 54,840 mil. EUR |
| Celkové                                     | Požadovaná finanční pomoc ve výši                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| Investiční náklady:                         | 85% z celkových investičních nákladů:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| 64,520 mil. EUR                             | 54,840 mil. EUR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| <b>Míra návratnosti</b>                     | <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Finanční míra návratnosti:</td> <td style="width: 50%;">Ekonomická míra návratnosti:</td> </tr> <tr> <td>IRR 7,4 %</td> <td>EIRR 8,3 %</td> </tr> </table>                                                                                                                                                                                                                                                    | Finanční míra návratnosti: | Ekonomická míra návratnosti:      | IRR 7,4 %           | EIRR 8,3 %                            |                 |                 |
| Finanční míra návratnosti:                  | Ekonomická míra návratnosti:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| IRR 7,4 %                                   | EIRR 8,3 %                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |
| <b>Vliv na životní prostředí</b>            | Náklady omezující dopady na životní prostředí: 4,75 % – 3,1 mil. EUR z celkových investičních nákladů.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                            |                                   |                     |                                       |                 |                 |

| Časový plán | Postup                                                          | Již realizováno (ano/ne) | Zahájení | Předpokládané ukončení |
|-------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------|----------|------------------------|
|             | Studie proveditelnosti: ekonomické, sociální a finanční analýzy | Ano                      | 11/2001  | 05/2002                |
|             | EIA                                                             | Ano                      | 01/2000  | 06/2002                |
|             | Projekt stavby:                                                 | Ano                      | 08/2002  | 02/2003                |
|             | Dokumentace výběrového řízení                                   | Ano                      | 08/2003  | 11/2003                |
|             | Výkup pozemků                                                   | Ne                       | 12/2003  | 06/2005                |
|             | Stavba                                                          | Ne                       | 09/2004  | 11/2005                |

|                                      |                                 |                      |                                                    |
|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------|
| <b>Navrhovaný způsob financování</b> | <b>Fond soudržnosti</b><br>85 % | <b>Půjčky</b><br>0 % | <b>Státní fond dopravní infrastruktury</b><br>15 % |
|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------|

|                          |                                                                                             |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Počet částí/smluv</b> | jedna smlouva o dílo<br>případně uzavření smlouvy o poskytnutí služeb tzv. technické pomoci |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|

## II – Kompatibilita s Evropskou dopravní politikou

|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Sítě TEN a TINA</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- odbočná větev je dle přístupové smlouvy ČR do EU součástí sítě TEN-T</li> <li>- spojení mezi TEN multimodálními koridory IV a VI</li> <li>- uvedení traťového úseku do stavu odpovídajícího parametrům, které jsou uvedeny v mezinárodních dohodách AGC a AGTC</li> </ul> |
| <b>Propojení na dopravní síť dalších zemí</b> | - Zajištění propojení železničních sítí Německa, České republiky, Rakouska, Slovenské republiky, Polska a Maďarska                                                                                                                                                                                                 |

## III – Shoda s Národním rozvojovým plánem – sektor dopravy

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Národní rozvojový plán ČR</b> | Projekt je součástí modernizace III. tranzitního železničního koridoru v rámci Národního rozvojového plánu.                                                                                                                                              |
| <b>Dopravní politika ČR</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizace III. tranzitního železničního koridoru patří je součástí rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010</li> <li>- Zkvalitnění a zvýšení kapacity propojení velkých sídelních aglomerací v ČR</li> </ul> |
| <b>Stanovisko vlády ČR</b>       | Tento projekt je součástí vládního rozhodnutí z 5. června 2002 týkajícího se modernizace III. tranzitního železničního koridoru do konce roku 2010.                                                                                                      |

Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti  
- Sektor dopravy -

PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU  
Modernizace traťového úseku Zábřeh na Moravě – Červenka

I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Umístění</b>                      | Projekt je součástí III. tranzitního železničního koridoru (Německo – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – Petrovice u Karviné – /Mosty u Jablunkova – Polsko/Slovensko)                                                                                         |
| <b>Požadovaná technická kritéria</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h</li> <li>- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC</li> <li>- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod</li> </ul> |
| <b>Cíle projektu</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- zkrácení jízdní doby</li> <li>- zvýšení bezpečnosti provozu</li> <li>- zlepšení průjezdu mezinárodní vlakové dopravy</li> </ul>                                                                                     |

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Délka úseku</b>                 | Úsek Červenka – Zábřeh na Moravě o délce 24,4 km je součástí 99,9 km dlouhé spojovací linie Přerov – Česká Třebová.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Hlavní práce (části stavby)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rekonstrukce železničního svršku UIC 60 – 47,383 km</li> <li>- Rekonstrukce výhybek – 68 ks</li> <li>- Rekonstrukce trakčního vedení – 75,794 km</li> <li>- Rekonstrukce železničních mostů – 20 ks</li> <li>- Rekonstrukce propustků – 5 ks</li> <li>- Nový žel. most – 1 ks</li> <li>- Silniční mosty – 5 ks</li> <li>- Nové podchody – 4 ks</li> <li>- Rekonstrukce budov pro technologii – 1 562 m<sup>2</sup></li> <li>- Nové budovy pro technologii – 78 m<sup>2</sup></li> <li>- Protihlukové stěny – 2,900 km</li> <li>- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení</li> <li>- Výhybna v žst. Lukavice</li> </ul> |

|                          |                                                                                                  |                                                                                                |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Náklady (bez DPH)</b> | Náklady na přípravu před spolufinancováním z Fondu soudržnosti<br>Celkové náklady: 2,78 mil. EUR |                                                                                                |
|                          | Celkové investiční náklady:<br>127,132 mil. EUR                                                  | Požadovaná finanční pomoc ve výši<br>85% z celkových investičních nákladů:<br>108,062 mil. EUR |
|                          | <i>použitý kurz 33,04 Kč/1EUR/9.3.2004</i>                                                       |                                                                                                |
| <b>Míra návratnosti</b>  | Finanční míra návratnosti:<br><br>IRR 7,4 %                                                      | Ekonomická míra návratnosti:<br><br>EIRR 8,3 %                                                 |

|                                  |                                                                                                      |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Vliv na životní prostředí</b> | Náklady omezující dopady na životní prostředí: 3,14 % - 4 mil. EUR z celkových investičních nákladů. |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Časový plán | Postup                                                          | Již realizováno (ano/ne) | Zahájení | Předpokládané ukončení |
|-------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------|----------|------------------------|
|             | Studie proveditelnosti: ekonomické, sociální a finanční analýzy | Ano                      | 1998     | 05/2002                |
|             | EIA                                                             | Ano                      | 08/2001  | 04/2002                |
|             | Projekt stavby:                                                 | Ne                       | 09/2002  | 04/2003                |
|             | Dokumentace výběrového řízení                                   | Ne                       |          |                        |
|             | Výkup pozemků                                                   | Ne                       | 04/2004  | 06/2005                |
|             | Stavba                                                          | Ne                       | 11/2004  | 12/2005                |

|                                      |                                 |                      |                                                    |
|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------|
| <b>Navrhovaný způsob financování</b> | <b>Fond soudržnosti</b><br>85 % | <b>Půjčky</b><br>0 % | <b>Státní fond dopravní infrastruktury</b><br>15 % |
|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------|

|                          |                                                                                             |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Počet částí/smluv</b> | jedna smlouva o dílo<br>případně uzavření smlouvy o poskytnutí služeb tzv. technické pomoci |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|

## II – Kompatibilita s Evropskou dopravní politikou

|                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Sítě TEN a TINA</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- odbočná větev je dle přístupové smlouvy ČR do EU součástí sítě TEN-T</li> <li>- spojení mezi TEN multimodálními koridory IV a VI</li> <li>- uvedení traťového úseku do stavu odpovídajícího parametrům, které jsou uvedeny v mezinárodních dohodách AGC a AGTC</li> </ul> |
| <b>Propojení na dopravní sítě dalších zemí</b> | - Zajištění propojení železničních sítí Německa, České republiky, Rakouska, Slovenské republiky, Polska a Maďarska.                                                                                                                                                                                                |

## III – Shoda s Národním rozvojovým plánem - sektor dopravy

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Národní rozvojový plán ČR</b> | Projekt je součástí modernizace III. tranzitního železničního koridoru v rámci Národního rozvojového plánu.                                                                                                                                          |
| <b>Dopravní politika ČR</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizace III. tranzitního železničního koridoru je součástí rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010.</li> <li>- Zkvalitnění a zvýšení kapacity propojení velkých sídelních aglomerací v ČR.</li> </ul> |
| <b>Stanovisko vlády ČR</b>       | Tento projekt je součástí vládního rozhodnutí z 5. června 2002 týkajícího se modernizace III. tranzitního železničního koridoru do konce roku 2010.                                                                                                  |

**Česká republika**  
**Národní strategie pro Fond soudržnosti**  
**- Sektor dopravy -**

**SOUHRNNÝ ITINERÁŘ**

**pro železniční úsek Praha – Norimberk - odbočnou větev TEN koridoru IV**  
**(Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice/SRN)**  
*Projekt evropského zájmu č. 22*

**1. TEN-T označení tratě:**

Železniční úsek Praha – Norimberk je odbočnou větví TEN koridoru IV (Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice/SRN) a dle přístupové smlouvy je součástí sítě TEN-T.

**2. Národní označení:**

Trat' Praha – Plzeň – státní hranice SRN je součástí III. tranzitního železničního koridoru (státní hranice Slovensko – Mosty u Jablunkova – Dětmárovice – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice SRN)

**3. Celková délka v km:**

Odbočná větev TEN koridor IV: 218,3 km

**4. Technický popis současného stavu:**

- trať je v úseku Praha – Plzeň zdvoukolejněna v délce 110 km
- trať je elektrifikována v úseku Praha – Cheb v délce 216 km
- nejvyšší průměrná jízdní rychlost vlaků IC (InterCity), EC (EuroCity) je bez optimalizace/modernizace ve výši 80-100 km/h
- technické složky (svršek, spodek, signalizace, trakční vedení, výhybky,...) odbočné větve nesplňují podmínky pro třídu zatížení UIC D4 (22,5 t / náprava), pro prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a pro použití vlakových souprav s naklápěcími skříněmi.

**5. Plánované technické charakteristiky a harmonogram pro jejich realizaci:**

- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h
- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC
- traťové rychlosti až 160 km/h na dostatečně dlouhých úsecích
- zdvoukolejnění v délce 9 km
- odstranění úrovněho křížení s pozemními komunikacemi
- rekonstrukce zabezpečovacího zařízení
- rekonstrukce trakčního vedení
- opatření vedoucí ke zmírnění dopadů modernizace odbočné větve Praha – Cheb na životní prostředí

Jízdní doba se pro vlaky s naklápěcími skříněmi po modernizaci odbočné větve Praha – Cheb zkrátí o 52 min.

V intencích usnesení vlády č. 164 ze dne 25. února 2004 ke Strategii financování rozvoje a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007 bude nutno aktualizovat návrhy na modernizaci III. tranzitního železničního koridoru včetně modelu pro financování.

#### **6. Celkové náklady projektu modernizace / optimalizace odbočné větve Praha – Cheb a zdroje financování (dle současných podkladů):**

Celkové investiční náklady projektu (včetně přípravy): 39 489 mil. Kč / 1 234 mil. EUR

Proinvestováno k 31.12.2003: 134 mil. Kč / 4,2 mil. EUR

Finanční zdroje: SFDI, předpoklad BÚ a fondy EU

#### **7. Realizace projektu modernizace / optimalizace odbočné větve Praha – Cheb:**

| <b>Stav projektu v lednu 2004</b> | <b>Délka v km</b> |
|-----------------------------------|-------------------|
| Dokončeno                         | 0                 |
| V realizaci                       | 0                 |
| V přípravě                        | 218               |
| Celkem                            | 218               |

Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti  
- Sektor dopravy -

**PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU**  
**Optimalizace traťového úseku Plzeň – Stříbro**

**I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti**

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Trasa</b>                         | Součást III. tranzitního železničního koridoru (odbočná větev TEN koridoru IV) (Německo – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – Petrovice u Karviné – /Mosty u Jablunkova – Polsko/Slovensko)                                                                     |
| <b>Požadovaná technická kritéria</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h</li> <li>- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC</li> <li>- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod</li> </ul> |
| <b>Cíle projektu</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- zkrácení jízdní doby</li> <li>- zvýšení bezpečnosti provozu</li> <li>- zlepšení průjezdu mezinárodní vlakové dopravy</li> </ul>                                                                                     |

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Délka</b>                       | 30 km dvoukolejně/jednokolejně tratě z 218 km úseku Cheb – Praha (část z 380 km dlouhé trasy III. Tranzitního železničního koridoru – bez stanic)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Hlavní práce (části stavby)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- rekonstrukce železniční svršku (UIC-60) a železničního spodku</li> <li>- rekonstrukce signalizačního zařízení (30 km)</li> <li>- rekonstrukce železničních mostů (43)</li> <li>- rekonstrukce propustků (52)</li> <li>- nový silniční most (1)</li> <li>- nový podjezd (3)</li> <li>- zdvoukolejnění trať. úseku v délce 9 km</li> <li>- rekonstrukce trakčního vedení (51 km)</li> <li>- budovy pro technologické zařízení (3 ks)</li> <li>- protihlukové stěny (9 km)</li> </ul> |

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |         |                      |                     |                             |              |              |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------|---------------------|-----------------------------|--------------|--------------|
| <b>Náklady (bez DPH)</b> | Náklady na přípravu před spolufinancováním z Fondu soudržnosti<br>Celkem – 7 mil. EUR                                                                                                                                                                                                     |         |                      |                     |                             |              |              |
|                          | <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Celkové</td> <td style="width: 50%;">Částka kterou žádáme</td> </tr> <tr> <td>Investiční náklady:</td> <td>85% z investičních nákladů:</td> </tr> <tr> <td>170 mil. EUR</td> <td>144 mil. EUR</td> </tr> </table> | Celkové | Částka kterou žádáme | Investiční náklady: | 85% z investičních nákladů: | 170 mil. EUR | 144 mil. EUR |
| Celkové                  | Částka kterou žádáme                                                                                                                                                                                                                                                                      |         |                      |                     |                             |              |              |
| Investiční náklady:      | 85% z investičních nákladů:                                                                                                                                                                                                                                                               |         |                      |                     |                             |              |              |
| 170 mil. EUR             | 144 mil. EUR                                                                                                                                                                                                                                                                              |         |                      |                     |                             |              |              |
| <b>Životní prostředí</b> | Náklady omezující dopady na životní prostředí 3,18 % – 5,5 mil. EUR z celkových investičních nákladů.                                                                                                                                                                                     |         |                      |                     |                             |              |              |

| Realizace<br>Časový rozvrh | Postup                                                                                                                                                       | Už realizováno<br>(Ano/Ne) | Zahájení                                           | Předpoklá<br>dané<br>dokončení |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------|
|                            | Studie proveditelnosti:<br>ekonomické, sociální a finanční<br>analýza<br>(dokončeno pro celý III. TŽK,<br>pro větev Praha-Cheb bude<br>dokončena do 05/2004) | Ano                        | 09/2002                                            | 05/2003                        |
|                            | EIA                                                                                                                                                          | Ne                         | EIA není požadována (dle<br>zákona č. 100/2001Sb.) |                                |
|                            | Projekt stavby                                                                                                                                               | Ne                         | 06/2004                                            | 02/2005                        |
|                            | Dokumentace pro výběrové<br>řízení                                                                                                                           | Ne                         | 09/2005                                            | 11/2005                        |
|                            | Výkup pozemků                                                                                                                                                | Ne                         | 01/2006                                            | 06/2008                        |
|                            | Realizace                                                                                                                                                    | Ne                         | 03/2006                                            | 06/2008                        |

| Navržené<br>financování | Kohezní fond<br>85 % | Půjčka<br>0 % | Státní fond dopravní infrastruktury<br>15 % |
|-------------------------|----------------------|---------------|---------------------------------------------|
|                         |                      |               |                                             |

**Počet částí/smluv:** jedna smlouva o dílo

## II – Kompatibilita s přepravní politikou EU

|                                        |                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Sítě TEN a TINA</b>                 | - III. TŽK je dle přístupové smlouvy ČR do EU součástí sítě TEN-T<br>- Odbočná větev (do Norimberku) TEN koridoru IV<br>- Uvedení traťového úseku do stavu plnění kritéria mezinárodních dohod AGC a AGTC |
| <b>Návaznost na systém jiných zemí</b> | - Odbočná větev do Norimberku zlepšuje propojení mezi Německem, Českou republikou, Slovenskem a významně podporuje možnost spojení mezi Německem, Rakouskem, Polskem a Maďarskem.                         |

## III – Shoda s Národním rozvojovým plánem - sektor dopravy

|                                          |                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Národní rozvojový plán ČR</b>         | Je součástí modernizace důležitého dopravního koridoru v rámci Národního rozvojového plánu.                                                                                                             |
| <b>Dopravní politika České republiky</b> | - Projekt modernizace odbočné větve do Norimberku je součástí TEN koridoru IV (III. tranzitního železničního koridoru).<br>- zkvalitnění a zvýšení kapacity propojení velkých sídelních aglomerací v ČR |
| <b>Stanovisko vlády ČR</b>               | Tento projekt je součástí vládního rozhodnutí z 5. června 2002 týkajícího se modernizace III. tranzitního železničního koridoru do konce roku 2010.                                                     |

**Česká republika**  
**Národní strategie pro Fond soudržnosti**  
**- Sektor dopravy -**

**SOUHRNNÝ ITINERÁŘ**

**pro železniční úsek Praha – Horní Dvořiště – státní hranice /Rakousko, jenž je součástí  
IV. tranzitního železničního koridoru (IV. TŽK)  
*Projekt evropského zájmu č. 22***

**1. TEN-T označení tratě:**

Železniční úsek Praha – Horní Dvořiště – státní hranice /Rakousko je dle přístupové smlouvy součástí sítě TEN-T.

**2. Národní označení:**

IV. tranzitní železniční koridor (SRN/státní hranice – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště – státní hranice/Rakousko).

**3. Celková délka v km:**

Celková délka IV. TŽK: 336 km.

IV. TŽK se překrývá s I. TŽK a to v úseku SRN/státní hranice – Děčín – Praha v délce 120 km. Tento úsek byl již modernizován v rámci projektu modernizace/optimalizace I. TŽK. Projekt modernizace/optimalizace IV. TŽK probíhá v úseku Praha – Horní Dvořiště v délce 216 km.

**4. Celková délka Praha- Horní Dvořiště:**

Celková délka úseku Praha- Horní Dvořiště je 216 km (tj. 64 % z celkové délky IV.TŽK).

**5. Technický popis současného stavu:**

- trať v úseku Praha - Horní Dvořiště je v délce 52 km zdvoukolejněna a v délce 164 km je jednokolejná.
- nejvyšší průměrná jízdní rychlost vlaků IC (InterCity), EC (EuroCity) je bez optimalizace/modernizace ve výši 60 – 70 km/h
- technické složky (svršek, spodek, signalizace, trakční vedení, výhybky,...) odbočné větve nesplňují podmínky pro třídu zatížení UIC D4 (22,5 t / náprava), pro prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a pro použití vlakových souprav s naklápěcími skříněmi.

**5. Plánované a technické charakteristiky a harmonogram pro jejich realizaci:**

- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h
- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC
- zavedení traťové rychlosti až 160 km/h na dostatečně dlouhých úsecích
- zdvoukolejnění v úseku Benešov – České Budějovice
- odstranění úrovněového křížení s pozemními komunikacemi
- rekonstrukce zabezpečovacího zařízení

- rekonstrukce trakčního vedení
  - opatření vedoucí ke zmírnění dopadů modernizace odbočné větve Praha – Horní Dvořiště na životní prostředí
  - snížení jízdní doby mezi Prahou a Českými Budějovicemi pro klasické vlaky o 25 minut a pro výkyvné skříně o 50 minut ze současné jízdní doby.

Dokončení modernizace/optimalizace IV. TŽK je plánováno do roku 2010.

V intencích usnesení vlády č. 164 ze dne 25. února 2004 ke Strategii financování rozvoje a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007 bude nutno aktualizovat návrhy na modernizaci IV. Tranzitního železničního koridoru včetně modelu pro financování.

#### **6. Celkové náklady projektu modernizace/ optimalizace IV. TŽK a zdroje financování (dle současných podkladů):**

Celkové investiční náklady projektu (včetně přípravy): 38 534 mil. Kč / 1 204,2 mil. EUR

Proinvestováno k 31. 12. 2003: 108 mil. Kč / 3,3 mil. EUR

Finanční zdroje: SFDI, předpoklad BÚ a fondy EU

| <b>Stav projektu v lednu 2004</b> | <b>Délka v km</b> |
|-----------------------------------|-------------------|
| Dokončeno                         | 0                 |
| V realizaci                       | 0                 |
| V přípravě                        | 216               |
| Celkem                            | 216               |

Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti  
- Sektor dopravy -

**PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU**  
**Modernizace traťového úseku Benešov u Prahy - Strančice**

**I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti**

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Umístění</b>                      | Součást IV. tranzitního železničního koridoru ČR (Německo – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště/České Velenice – Rakousko)                                                                                                                   |
| <b>Požadovaná technická kritéria</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h</li> <li>- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC</li> <li>- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod</li> </ul> |
| <b>Cíle projektu</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- zkrácení jízdní doby</li> <li>- zvýšení bezpečnosti provozu</li> <li>- zlepšení průjezdu mezinárodní vlakové dopravy</li> </ul>                                                                                     |

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Délka úseku</b>                 | 23,95 km dvoukolejné tratě, část 216 km dlouhého úseku IV. koridoru (bez stanic)                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Hlavní práce (části stavby)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rekonstrukce železničního svršku (UIC-60) a železničního spodku</li> <li>- Napřímení osy trati</li> <li>- Rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení</li> <li>- Rekonstrukce železničních mostů (45)</li> <li>- Rekonstrukce železničních propustků (45)</li> <li>- Protihlukové stěny (17,3 km)</li> </ul> |

|                                  |                                                                                                      |                                                                                  |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Náklady (bez DPH)</b>         | Náklady na přípravu před spolufinancováním z Fondu soudržnosti<br>Celkem: 0,6 mil. EUR               |                                                                                  |
|                                  | Celková cena:<br>134,8 mil. EUR                                                                      | Požadovaná finanční pomoc ve výši 85 % z investičních nákladů:<br>114,6 mil. EUR |
|                                  | <i>použitý kurz 33,04 CZK/1EUR/9. 3. 2004</i>                                                        |                                                                                  |
| <b>Míra návratnosti</b>          | Finanční míra návratnosti:<br>IRR 0,14 %                                                             | Ekonomická míra návratnosti:<br>EIRR 7,04 %                                      |
| <b>Vliv na životní prostředí</b> | Náklady omezující dopady na životní prostředí 1,4 % – 1,9 mil. EUR z celkových investičních nákladů. |                                                                                  |

| <b>Časový plán</b> | <b>Postup</b>                                                   | <b>Již realizováno (Ano/Ne)</b> | <b>Zahájení</b> | <b>Předpokládané dokončení</b> |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------|--------------------------------|
|                    | Studie proveditelnosti: ekonomická, sociální a finanční analýza | Ano                             | 1999            | 03/2001                        |
|                    | EIA                                                             | Ano                             | 2002            | 01/2003                        |
|                    | Přípravná dokumentace                                           | Ano                             | 04/2003         | 10/2003                        |

|  |                                 |    |         |         |
|--|---------------------------------|----|---------|---------|
|  | Projekt stavby                  | Ne | 07/2004 | 01/2005 |
|  | Dokumentace pro výběrové řízení | Ne | 02/2005 | 05/2005 |
|  | Výkup pozemků                   | Ne | 01/2005 | 09/2008 |
|  | Realizace                       | Ne | 1/2006  | 08/2008 |

|                                      |                          |             |              |
|--------------------------------------|--------------------------|-------------|--------------|
| <b>Navrhovaný způsob financování</b> | Fond soudržnosti<br>85 % | Úvěr<br>0 % | SFDI<br>15 % |
|--------------------------------------|--------------------------|-------------|--------------|

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| <b>Počet částí/smluv:</b> | jedna smlouva o dílo |
|---------------------------|----------------------|

## II – Kompatibilita s dopravní politikou EU

|                                                |                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Sítě TEN a TINA</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dle přístupové smlouvy je traťový úsek součástí sítě TEN-T</li> <li>- uvedení traťového úseku do stavu odpovídajícího parametrům, které jsou uvedeny v mezinárodních dohodách AGC a AGTC</li> </ul> |
| <b>Propojení na dopravní sítě dalších zemí</b> | Propojení s TEN multimodálními koridory IV, X, VII – zlepšení propojení mezi Německem, ČR, Rakouskem, Itálií a Slovinskem                                                                                                                    |

## Shoda s Národním rozvojovým plánem - sektor dopravy

|                               |                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Národní rozvojový plán</b> | Projekt je součástí modernizace IV. tranzitního železničního koridoru ČR, který je uveden v Národním rozvojovém plánu                                                                                                                             |
| <b>Dopravní politika ČR</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizace IV. tranzitního železničního koridoru je součástí rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010</li> <li>- zkvalitnění a zvýšení kapacity propojení velkých sídelních aglomerací v ČR</li> </ul> |
| <b>Stanovisko vlády ČR</b>    | Tento projekt je upraven v usnesení vlády ČR č. 1317 ze 01/12/2001 - dokončit modernizaci/optimalizaci IV. TŽK ČR do konce roku 2010.                                                                                                             |

**Česká republika**  
**Národní strategie pro Fond soudržnosti**  
**- Sektor dopravy -**

**SOUHRNNÝ ITINERÁŘ**

**pro soubor staveb „Přestavba železničního uzlu Brno“**  
***Projekt evropského zájmu č. 22 a 23***

**6. TEN-T označení tratě:**

Dle přístupové smlouvy ČR do EU je železniční uzel součástí sítě TEN-T.

**7. Národní označení:**

Součást I. tranzitního železničního koridoru (SRN/státní hranice – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – státní hranice/Rakousko).

**8. Celková délka v km:**

Řešení přestavby Železničního uzlu Brno představuje včetně zapojení přípojných tratí délkový úsek cca 11,6 km.

**9. Technický popis současného stavu:**

- Železniční uzel Brno leží na trase I. TŽK Berlín – Vídeň a je významným železničním uzlem se zapojením železničních tratí ze sedmi směrů.
- První byla vybudována trať od Břeclavi (1839), která umožnila vlakové spojení města Brna s tehdejším hlavním městem Vídní a končila v prostoru dnešního hlavního nádraží. Asi o deset let později byla vybudována trať od České Třebové. Postupně byly dobudovány další tratě a místní nádraží.
- Komplexním pojetím přestavby nevyhovujícího stavu železničního uzlu Brno se odborníci zabývají od 20-tých let minulého století.
- Usnesení vlády ČR č. 457 z 6. 5. 2002 dalo podnět pro přestavbu železničního uzlu Brno.

**6. Plánované a technické charakteristiky a harmonogram pro jejich realizaci:**

Vlastní realizace přestavby železničního uzlu Brno je navržena v těchto pěti etapách:

- I. etapa – první část odstavného nádraží,
- II. etapa – první část osobního nádraží,
- III. etapa – úprava trasy nákladního průtahu,
- IV. etapa – druhá část odstavného nádraží,
- V. etapa – druhá část osobního nádraží.

Dosažení požadovaných parametrů:

- třída zatížitelnosti D4 UIC
- zavedení prostorové průchodnosti UIC GC

- zkrácení jízdních dob
- větší propustnost osobního nádraží
- urbanistický rozvoj města
- zapojení do systému IDOS a MHD
- vybudování nového osobního nádraží na mostní konstrukci
- vybudování nového kolejiště včetně spodku, svršku a kolejového napojení. realizaci napájení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.
- vybudování bezbariérových přístupů pro cestující včetně odbavovací haly a veřejné i neveřejné části výpravní budovy
- splnění parametrů ochrany životního prostředí

**7. Celkové náklady projektu Přestavby železničního uzlu Brno a zdroje financování (dle Studie proveditelnosti):**

Investiční nákladů byly dle Studie proveditelnosti navrženy takto:

| <b>Etapa</b> | <b>Název etapy</b>              | <b>Celkové IN (mil. Kč)</b> |
|--------------|---------------------------------|-----------------------------|
| I            | První část odstavného nádraží   | 2 179,75                    |
| II           | První část osobního nádraží     | 8 558,74                    |
| III          | Úprava trasy nákladního průtahu | 3 516,62                    |
| IV           | Druhá část odstavného nádraží   | 1 096,03                    |
| V            | Druhá část osobního nádraží     | 4 540,16                    |
|              | <b><i>Celkem IN</i></b>         | <b>19 891,30</b>            |

Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti  
- Sektor dopravy -

**PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU**  
Přestavba železničního uzlu Brno – „1. část výstavby osobního nádraží“

**I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti**

|                                             |                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Umístění</b>                             | Součást I. tranzitního železničního koridoru (národní koridor) – železniční uzel Brno,<br>umístění osobního nádraží v prostoru dnešního nádraží Brno dolní                                             |
| <b>Stručný popis (požadované parametry)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- třída zatížitelnosti D4 UIC</li> <li>- zavedení prostorové průchodnosti UIC GC</li> </ul>                                                                     |
| <b>Účel stavby (projektu)</b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- zkrácení jízdních dob</li> <li>- větší propustnost osobního nádraží</li> <li>- urbanistický rozvoj města</li> <li>- zapojení do systému IDOS a MHD</li> </ul> |

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Délka úseku</b>                 | délkově cca 3000 m v prostoru železničního uzlu Brno                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Hlavní práce (části stavby)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- vybudování nového osobního nádraží na mostní konstrukci</li> <li>- realizace 6 ks ostrovních nástupišť o 12 hranách v délce 400 m</li> <li>- vybudování nového kolejiště včetně spodku, svršku a kolejového napojení, realizace napájení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.</li> <li>- vybudování bezbariérových přístupů pro cestující včetně odbavovací haly a veřejné i neveřejné části výpravní budovy</li> </ul> |

|                                  |                                                                                                       |                                                                                  |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Náklady (bez DPH)</b>         | Celkové náklady:<br>258,99 mil. EUR                                                                   | Požadovaná finanční pomoc ve výši<br>82% z celkových nákladů:<br>221,38 mil. EUR |
|                                  | <i>použitý kurz 33,04 Kč/EUR ze dne 9.3.2004</i>                                                      |                                                                                  |
| <b>Vliv na životní prostředí</b> | Náklady omezující dopady na životní prostředí 3,1 % - 8,03 mil. EUR z celkových investičních nákladů. |                                                                                  |

| <b>Časový plán</b> | <b>Postup</b>                     | <b>Již realizováno (ano/ne)</b> | <b>Zahájení</b> | <b>Předpokládané dokončení</b> |
|--------------------|-----------------------------------|---------------------------------|-----------------|--------------------------------|
|                    | Studie proveditelnosti            | Ano                             | 09/2003         | 01/2004                        |
|                    | EIA                               | Ne                              | 04/2004         | 05/2005                        |
|                    | Koordinační studie žel. uzlu Brno | Ano                             | 11/2002         | 06/2003                        |
|                    | Přípravná dokumentace             | Ne                              | 05/2004         | 02/2005                        |
|                    | Projekt stavby                    | Ne                              | 12/2005         | 09/2006                        |
|                    | Realizace                         | Ne                              | 09/2006         | 08/2010                        |

|                                      |                                 |                      |                                                    |
|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------|
| <b>Navrhovaný způsob financování</b> | <b>Fond soudržnosti</b><br>82 % | <b>Půjčky</b><br>5 % | <b>Státní fond dopravní infrastruktury</b><br>13 % |
|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------|

|                          |                      |
|--------------------------|----------------------|
| <b>Počet částí/smluv</b> | jedna smlouva o dílo |
|--------------------------|----------------------|

## II –Kompatibilita s dopravní politikou EU

|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Sítě TEN a TINA</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dle přístupové smlouvy ČR do EU je součástí sítě TEN-T</li> <li>- součást I. tranzitního železničního koridoru Berlín – Vídeň</li> <li>- bude odpovídat technickým standardům dle dohod AGC, AGTC, AGR</li> </ul> |
| <b>Propojení na dopravní síť dalších zemí</b> | - Zajištění propojení železničních sítí Německa, České republiky, Rakouska, Slovenské republiky, Polska a Maďarska                                                                                                                                         |

## III – Shoda s Národním rozvojovým plánem

|                               |                                                                                                                               |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Národní rozvojový plán</b> | Součást I. tranzitního železničního koridoru, který je uveden v Národním rozvojovém plánu                                     |
| <b>Dopravní politika ČR</b>   | 1. část výstavby osobního nádraží Brno hl. n. je jednou ze staveb železničního uzlu Brno, který leží na I. TŽK Berlín – Vídeň |
| <b>Stanovisko vlády ČR</b>    | Usnesení vlády ČR ze dne 6. 5. 2002 č. 457 k přestavbě železničního uzlu Brno v souladu s ÚP statutárního města Brna          |