

Příprava na jednání Výboru pro udržitelnou energetiku a dopravu (VUED)

- v roce 2017 vláda schválila Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR
- následně definován požadavek na pravidelné informování vlády o stavu přípravy jednotlivých konvenčních a vysokorychlostních tratí v rámci systému Rychlých spojení (dále jen RS)
- v Pravidelné informaci o stavu přípravy Rychlých spojení k 31. 3. 2021, kterou vytvořilo MD ČR ve spolupráci se SŽ, je uvedeno toto:

1. RS 4 Praha – Ústí nad Labem – Dresden a RS 42 odb. Veltrusy – Louny – Most

SP Nového železničního spojení Praha - Drážďany byla schválena CK MD 22. 12. 2020 v rozsahu Praha – Ústí nad Labem – státní hranice. Pro větev RS 42 odb. Veltrusy – Louny – Most bude zpracována samostatná studie. Investiční náklady stavby v úseku Praha-Balabenka – Ústí nad Labem – státní hranice činí **142 mld. Kč** (vč. rezervy), přičemž ekonomická míra návratnosti je tak **6,71 %**.

2. RS 1 + RS 2 Praha – Brno – Břeclav

SP by měla být předložena na CK v průběhu léta 2021. Předpokládané investiční náklady (vč. terminálů) jsou odhadovány ve výši **324 mld. Kč** pro variantu **u Jihlavy** a **300 mld. Kč** pro variantu **mimo oblast Jihlavy** (obojí vč. rezervy a úseku novostavby Praha-Benešov). Úsek Praha – Benešov, stejně jako další případné sjezdy na konvenční tratě, jsou součástí infrastrukturního řešení, mimo jiné z důvodu provozních mimořádností, údržby tratě či obsluhy území. Pro další přípravu byly již v roce 2019 schváleny **prioritní úseky Praha - Běchovice – Poříčany, Poříčany – Světlá nad Sázavou, Velká Bíteš - Brno a Modřice – Šakvice**.

3. RS 1 Brno – Přerov – Ostrava

SP by měla být předložena na CK v průběhu léta 2021.

Předpokládané celkové investiční náklady úseku Brno-Přerov-Ostrava se budou pohybovat kolem **140 mld. Kč** (vč. rizik), z čehož pouze na trasu Přerov (Brodek u Přerova) – Ostrava-Svinov se očekávají náklady ve výši přibližně **85 mld. Kč** (vč. rezervy). Pro úsek Brno – Přerov schválila CK MD též záměry projektů investičních akcí souboru staveb, který pokrývá modernizaci celého úseku konvenční tratě se zdvoukolejněním a zvýšením traťové rychlosti na 200 km v celé délce.

4. RS 3 Praha – Beroun/Hořovice – Plzeň – Domažlice – státní hranice

V prosinci 2019 byla dokončena SP, z níž vyplynulo jako nejvhodnější řešení tunel v celé délce mezi Berounem a železničním mostem v Braníku. Na úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice, kde se plánuje modernizace (elektrizace s úsekovým zdvoukolejněním) stávající tratě na rychlost až 200 km/h.

5. RS 5 Praha – Hradec Králové/Liberec – Wrocław

Po jednání s polskou stranou bylo pro další přípravu dohodnuto vedení trasy přes Hradec Králové. Na jaře bylo dokončeno výběrové řízení na zhotovitele SP.

6. Modernizace železničního uzlu Praha

Práce na vlastní studii byla zahájena v lednu 2021, studie se bude zabývat uspořádáním železničního uzlu Praha v jeho centrální části ve formě 3 různých scénářů.

V oblasti pokryté sítí Rychlých spojení žije cca 5,5 mil obyvatel (½ obyvatel ČR).