

Informace pro vládu ČR o aktuálním stavu výstavby a přípravy dopravních staveb v Ústeckém a Karlovarském kraji

1. Silnice a dálnice (zeleně v realizaci)

Ústecký kraj

D7 | **Louny, zkapacitnění obchvatu**

Předmětem stavby je zkapacitnění stávajícího obchvatu Loun, který spočívá v rozšíření komunikace o jeden jízdní pás na směrově dělenou čtyřpruhovou komunikaci a rekonstrukci dosavadní silnice I/7.

Obchvat Loun byl již v minulosti připraven pro kategorii R 22,5/100. Nyní je obchvat Loun nahrazen kategorií D 25,5/100. Objekty mimoúrovňových křižovatek (MÚK) a mostních objektů již byly v minulosti navrženy pro čtyřpruhové uspořádání a většina přeložek inženýrských sítí rovněž vyhovuje zkapacitnění. Navazující stavbou na východě je stavba „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ (realizace zahájena v 02/2022), na západě pak plánovaná stavba „D7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu“. Celková délka stavby je 6,130 km.

Předpoklad realizace	zprovoznění 09/2023
Délka	6,1 km
Předpokládané náklady	935 mil. Kč



D7 | **Chlumčany, zkapacitnění**

Jedná se o zkapacitnění stávající dvoupruhové silnice I/7 na čtyřpruhovou dálnici D7. Od Prahy po Slaný je již čtyřpruhová komunikace D7. V souladu s usneseními vlády bude silnice I/7 od Slaného po Chomutov zkapacitněna na dálnici D7 v kategorii R 25,5/100. Nově navržená trasa dálnice D7 je téměř v celé délce vedena mimo stávající trasu silnice I/7. Na východě navazuje tato stavba na dokončenou stavbu „R7 Sulec, obchvat“ (v 11/2009 uvedeno do provozu), na západě na již budovanou stavbu „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“. Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace v kategorii D 25,5 je 4,448 km.

Předpoklad realizace	zprovoznění Q4/2023
Délka	4,4 km
Předpokládané náklady	1,426 mld. Kč



D6	Petrohrad – Lubenec, D6 Lubenec – obchvat, II. etapa
-----------	---

Stavba je jedním z úseků přestavby silnice I/6 na dálnici D6. V současné době je silnice I/6 vedena po dvoupruhové komunikaci a prochází obcemi Petrohrad (Černčice).

Současná silnice I/6, zařazená do sítě mezinárodních silnic jako tah E48, spojuje hlavní město Prahu s karlovarsko-chebskou průmyslovou aglomerací a s lázněmi mezinárodního významu. Dálnice D6 odvede tranzitní dopravu mimo zastavěná území obcí, čímž se podstatně zlepší životní podmínky jejich obyvatel, sníží se riziko nehod chodců a cyklistů, dojde k poklesu imisní zátěže v obytných zástavbách, sníží se míra hlukového zatížení v obytných zónách,lepší se možnost využití stávající silnice I/6 pro místní dopravu alepší se celková dostupnost regionu, což zvýší jeho atraktivitu pro investory i občany. Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace v kategorii D 25,5/120 je 12,106 km.

Předpoklad realizace	2023 - 2026
Délka	12,1 km
Předpokládané náklady	5,966 mld. Kč

D7	Postoloprty, zkapacitnění obchvatu
-----------	---

Zkapacitnění spočívá v rozšíření již vybudované poloviny čtyřpruhu na kategorii D 25,5/100 v délce 4848 metrů. Stávající silnice I/7 bude využita jako levá polovina budoucího čtyřpruhového uspořádání (ve směru Chomutov–Praha). Pravá polovina bude přistavěna. Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace v kategorii D25,5/100, je 4,848 km.

Předpoklad realizace	N/A
Délka	4,8 km
Předpokládané náklady	2,648 mld. Kč

I/13	Kladrubská spojka
-------------	--------------------------

Kladrubská spojka bude napojena na stávající silnici I/63, sloužící jako jižní přivaděč Teplic k dálnici D8, na kterou se napojuje v mimoúrovňové křižovatce Řehlovice. Po vybudování Kladrubské spojky bude proto I/63 v celé délce přečíslována na silnici I/13 se všemi důsledky z toho vyplývajícími (změna dopravního značení a povolené maximální rychlosti). Od dálniční křižovatky Řehlovice po dálniční křižovatku Knínice bude silnice I/13 využívat trasu dálnice D8 (tzv. peáž). Z ní bude prostřednictvím silnic II/613 a I/30 umožněn příjezd do Ústí nad Labem. Od křižovatky Knínice bude silnice I/13 vedena do Děčína v nové trase jako dvoupruh v kategorii S 11,5.

Toto řešení bude mít pozitivní vliv na životní prostředí. Hlavním přínosem bude odlehčení tranzitní dopravy ve směru Bílina – Teplice – Ústí nad Labem – Děčín, která v současné době prochází zastavěnými částmi Teplic, Srbic a Soběchleb. Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace v kategorii S 24,5/110, je 5,1 km.

Realizace	2025 - 2027
Délka	5,1 km
Náklady	4,981 mld. Kč

I/13	Kláštorec nad Ohří - Chomutov
-------------	--------------------------------------

Stavba zkapacitnění silnice Kláštorec n. Ohří – Chomutov navazuje na připravovaný záměr obchvatu Klášterce n. Ohří. V souladu s rozhodnutím centrální komise MD z roku 2019 byla pro záměr v září 2021 zpracována aktualizace technickoekonomické studie. Na základě projednání této studie rozhodla Centrální komise MD v březnu 2022 o pokračování přípravy záměru I/13 Kláštorec n. Ohří – Chomutov jako veřejně prospěšné stavby v trase G ve **čtyřpruhovém uspořádání**.

Na začátku stavby, v úseku od Klášterce nad Ohří až ke křižovatce I/13 se silnicí III/22322 (obec Místo) sleduje trasa stávající osu silnice I/13 s tím, že stávající silnice I/13 bude levou polovinou budoucího čtyřpruhu ve směru Kláštorec – Chomutov (především z důvodu souběhu komunikace s horkovodem a vysokotlakými plynovody, které jsou situovány vlevo od stávající silnice ve směru Kláštorec n. Ohří – Chomutov).

V navazujícím úseku trasa pokračuje přeložkou stávající I/13 tvořící jižní obchvat obcí Zelená a Málkov a jihovýchodní obchvat Černovic. Obchází stávající zástavbu obce Černovice, a to mimo zastavěné území obce. Stavba končí nově navrhovanou mimoúrovňovou křižovatkou Černovice (vzhledem k tomu, že silnice I/13 je plánována jako čtyřpruhová, křižovatky budou řešené jako mimoúrovňové). Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace v kategorii S 21,5 / 110 je 15,076 km

Realizace	2030 +
Délka	15,1 km
Náklady	4,886 mld. Kč

I/13	Klášteřec nad Ohří - obchvat
-------------	-------------------------------------

Předmětem stavby je problémový úsek vedení silnice I/13 Klášteřcem nad Ohří. Silnice I/13 je tam v současné době vedena středem města s mnoha úrovněnými křižovatkami a přechody pro chodce, což je při vzrůstající intenzitě dopravy značně nevyhovující stav. Na komunikaci je také napojeno mnoho obchodních a průmyslových areálů a vjezdů na pozemky. Silnice vznikla úpravami historické trasy a v současné době přestává tato silnice kapacitně postačovat vzrůstající dopravní zátěži.

Koridor pro vedení obchvatu vymezený územním plánem začíná na stávající silnici I/13 na východním okraji Klášteřce nad Ohří. Poté se koridor odklání od stávající silnice severozápadním směrem a využívá proluky mezi zástavbou centrálního města Klášteřce a městskými částmi Průsek a Útočiště. Od křížení se silnicí II/224 je koridor veden stále severovýchodním směrem v souběhu se silnicí II/224 k městské části Ciboušov, kterou obchází ze severu. Tímto vedením je výhledová trasa silnice I/13 oddálena od centrální části města a je umožněno další funkční využití prostoru mezi Klášteřcem n/O. a Ciboušovem. Zbývajícím koridor pro návrh trasy je velice úzký a je vymezen soustavou vedení VVN (podél průmyslové zóny Verne) a zeleným pásem na okraji města. Koridor je zakončen na stávající silnici I/13 západně od města Klášteřec n/O., kde je trasa navázána na plánovanou čtyřpruhovou silnici I/13 do Chomutova. Celková délka obchvatu je 5,582 km, o kategorii komunikace není dosud rozhodnuto.

Předpoklad realizace	2030 +
Délka	5,6 km
Předpokládané náklady	1,791 (dvoupruh) či 2,488 (čtyřpruh) mld. Kč

I/13	Bílina, tunel
-------------	----------------------

Předmětem stavby je čtyřpruhový tunel pod centrem Bíliny na nejdůležitější silniční spojnici Karlovarského, Ústeckého a Libereckého kraje, která je součástí mezinárodního silničního tahu E 442 v rámci dlouhodobého záměru homogenizace silničního tahu hlavní podkrušnohorské magistrály v souladu s „Kategorizací silnic a dálnic do roku 2030“, přičemž tunelové řešení nahradí nevhodné vedení silnice I/13, která prochází údolím řeky přímo v centru města s velkým počtem křižovatek a napojení v oblasti zástavby s výrazným dopravním denním zatížením 16 tis. vozidel včetně 20% vozidel nákladních, což je příčinou vzniku častých kritických situací a velmi výraznému zpomalení dopravy.

Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace v kategorii S 21,5 je 3,165 km.

Předpoklad realizace	2030 +
Délka	3,1 km
Předpokládané náklady	8,265 mld. Kč

I/27	Most - Litvínov
-------------	------------------------

Úsek silnice I/27 mezi Litvínovem a Mostem prochází průmyslovou aglomerací, již dominuje rozsáhlý komplex především chemických závodů v Záluží u Litvínova. Současná silnice je dvoupruhová a dopravní zatížení již přesahuje její kapacitu. Jejím rozšířením na čtyřpruh se zlepší plynulost a zejména bezpečnost silničního provozu v dané lokalitě. Trasa silnice je určena polohou stávající dvoupruhové silnice I/27, která prochází v koridoru mezi řekou Bílinou, respektive Bílým potokem na západě a elektrickou rychlodráhou Most–Litvínov na východě. V oblasti Záluží u Litvínova prochází silnice I/27 zastavěným územím, které je využíváno pro průmyslovou, převážně chemickou výrobu. Na jihu navazuje na čtyřpruhový mostecký koridor silnic I/13 a I/27, na severu na obchvat Litvínova a na průtah městem. Ve směru od Mostu od km 0,0 do km 2,9 bude vybudována nová levá polovina čtyřpruhu. Stávající silnice I/27, která bude sloužit jako pravá polovina čtyřpruhu, bude opravena. Od km 2,9 je plný čtyřpruh veden v nové trase až do km 4,0. V tomto úseku bude v km 3,0 vybudována nová okružní křižovatka se silnicí II/255 na Komořany. Od km 4,0 až do konce stavby v km 6,9 se opět vybuduje nová levá polovina čtyřpruhu, stávající silnice I/27 bude opravena a bude sloužit jako pravá polovina čtyřpruhu. V rámci stavby bude nově postaveno nebo rekonstruováno celkem čtrnáct mostních objektů a tři lávky pro pěší

Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace v kategorii MS4dc 20,5/18,5/70 je 6,897 km.

Předpoklad realizace	2027 - 2030
Délka	6,9 km
Předpokládané náklady	1,599 mld. Kč

I/13	Děčín – D8 (Knínice)
-------------	-----------------------------

Silnice I/13 se od dálnice D8 odpojuje přes mimoúrovňovou křižovatku MÚK Knínice. Za ní trasa pokračuje východním směrem k lokalitě Malé Chvojno. Tento úsek sice není stavbou zasažený, ale bezprostředně na ni navazuje. Poté je trasa prověřována v rámci tří variant zcela nové přeložky silnice I/13 - varianta A (Chrochvická), varianta B (Pastýřská) a varianta C (Malšovická). Mezi Libouchcem a Jílovým mají všechny varianty společnou trasu skrze koridor vedený v souběhu s železniční tratí a stávající silnicí I/13.

Za Jílovým se směrové vedení jednotlivých variant zásadně liší. Šířkově jsou všechny varianty vedeny v kategorii S 11,5/90. Celková délka navržené hlavní trasy v kategorii S 11,5/90 je 14,705 km. Město Děčín společně s MD a ŘSD **preferuje variantu A Chrochvickou.**

Předpoklad realizace	N/A
Délka	14,705 km
Předpokládané náklady	Varianta A: 5,609 mld. Kč Varianta B: 5,625 mld. Kč Varianta C: 8,322 mld. Kč

Karlovarský kraj

D6	Krupá, přeložka
-----------	------------------------

Kategorie D 25,5/130. Stavba „D6 Krupá, přeložka“ je třetí stavbou ze souboru staveb v úseku Nové Strašecí – hranice Středočeského kraje. Vybudováním přeložky dojde k odlehčení dopravy v obci Krupá, kterou stávající silnice I/6 přímo prochází. Přeložka silnice I/6 přinese zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v obci. Účelem stavby je převedení silnice I/6 na kapacitní čtyřpruhovou směrově rozdělenou komunikaci, která bezpečně převede vysoké dopravní zátěže.

Předpoklad zprovoznění	Q3/2024
Délka stavby	6,5 km
Cena stavby	1,9 mld. Kč



D6 **Hořovičky, obchvat**

Stavba řeší realizaci dálnice v délce 5 194 metrů, od km 57,400 až do km 62,594 (hranice Středočeského kraje). Jedná se o pátý stavební úsek, který navazuje na čtvrtý stavební úsek (realizace stavby „D6 Hořesedly – přeložka“ zahájená v 02/2023) a končí přibližně 200 metrů za stávající křižovatkou se silnicí I/27. Dálnice zde bude postavena v kategorii R 25,5/130. Trasa dálnice obchází obec Hořovičky po severní straně a v prostoru obce Kolečov se napojuje na stávající silnici I/6, kterou sleduje až do konce úseku – jedná se úpravu stávající silnice I/6 na čtyřpruhovou komunikaci. Součástí stavby je také rekonstrukce a rozšíření odpočívek Kolečov.

Předpoklad zprovoznění	Q4/2025
Délka stavby	5,2 km
Cena stavby	1,8 mld. Kč



D6 Hořesedly, obchvat

Stavba řeší realizaci dálnice v délce 9 200 metrů, od km 48,2 až do km 57,400. Návrh komunikace je řešen jako dálnice D6 v kategorii R 25,5/130. Stávající silnice I/6 zůstává ve funkci doprovodné komunikace a bude přeřazena do silnice II. třídy pod označením II/606. Na svém počátku stavba přímo navazuje na již budovanou stavbu „D6 Krupá, přeložka“ (stavba zahájena v 03/2022). Trasa dálnice je poté vedena v souběhu se silnicí I/6 až do prostoru mezi obcemi Hořesedly a železniční tratí Rakovník–Louny, kde kříží stávající silnici I/6 a v dalším průběhu obchází obec Hořesedly po severní straně.

Předpoklad zprovoznění	Q3/2025
Délka stavby	9,2 km
Cena stavby	2,3 mld. Kč



D6	Knínice - Bošov
-----------	------------------------

Začátek úpravy navazuje na dokončenou stavbu „D6 Bošov–Lubenec“ (zprovozněna v 11/2015). Na konci úseku navazuje na úsek „D6 Žalmanov–Knínice“. Délka komunikace je 7 900 metrů a v celém úseku je trasa vedena po zemědělských půdách jižně od stávající silnice I/6. Připojení dálnice D6 na silniční síť je provedeno mimoúrovňovou křižovatkou u obce Knínice v km 6,300. Obsluha území bude zajištěna sítí polních cest napojených na silnice II. a III. třídy. Hlavní trasa je navržena v kategorii D 25,5/100. Její směrové a výškové poměry odpovídají normám a dosahují parametrů umožňujících po celé trase délku rozhledu pro zastavení. V řešeném úseku je jedna mimoúrovňová křižovatka (MÚK) deltovitého tvaru, která řeší napojení na silnici II/205 u obce Knínice.

Předpoklad realizace	2024 - 2027
Délka stavby	7,9 km
Předpokládaná cena	3,98 mld. Kč

D6	Žalmanov - Knínice
-----------	---------------------------

Stavba zahrnuje 6 950 metrů dlouhý úsek dálnice v kategorii D 25,5/130, procházející v blízkosti obcí Knínice, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice a Bochoř. Součástí stavby je rovněž jedna mimoúrovňová křižovatka – MÚK Bochoř – několik přeložek silnic II. a III. třídy a devět mostních objektů. Součástí jsou dále objekty středové kanalizace a sedimentačních nádrží a množství přeložek inženýrských sítí. Protože je stavba situována výhradně v extravilánu, nejsou nutné žádné demolice stávajících objektů. Navržená trasa dálnice D6 jde tedy v celém úseku stavby v nové trase mimo stávající silnici I/6, která bude sloužit jako doprovodná komunikace pro vozidla bez oprávnění pro jízdu po dálnicích. Původní silnice I/6 přejde po dokončení D6 pod označení II/606.

Předpoklad realizace	2025 - 2028
Délka stavby	7,0 km
Cena stavby	2,74 mld. Kč

D6	Olšová Vrata - Žalmanov
-----------	--------------------------------

Trasa projektované části komunikace navazuje na úsek „D6 Žalmanov–Knínice“, pokračuje západním směrem, souběžně se stávající silnicí I/6 do km 1,200, kde se dostává do stopy současné silnice I/6, jižně obchází Žalmanov a ve stopě současné silnice pokračuje až do konce úpravy. Trasa D6 je tedy vedena převážně ve stopě současné silnice I/6, její rozšíření zasahuje zemědělsky využívané pozemky. Ve své trase mimoúrovňově kříží nadregionální biokoridor. Trasa je vedena mimo obydlené oblasti v mírně

zvlněném terénu. Navrhovaná trasa dálnice protíná v úseku km 98,300–103,400 a 104,500–konec úseku ochranné pásmo vodních zdrojů III. stupně.

Realizace	2026 - 2028
Délka	7,3 km
Cena stavby	3,23 mld. Kč

D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata

Předmětem stavby je přestavba silnice I/6 v úseku Karlovy Vary – Olšová Vrata – Andělská Hora. Silnice je navržena jako čtyřpruhová, směrově rozdělená komunikace do km 5,612 v kategorii S 22,5/80 (jen na počátku po km 1,000 v kategorii MS 4d-/20.0/80), odtud až na konec úseku v kategorii D 25,5/130. Délka novostavby D6 činí 2532 m. Celková délka úpravy je 8022 m. Od km 0,300 bude základní šířka středového dělicího pásu zvýšena ze 3,0 m na 3,5 m.

Realizace	2025 - 2028
Délka	8,0 km
Náklady	4,1 mld. Kč

D6 Cheb – Pomezí, dostavba (Bříza-Chlumeček)

Předmětem je zkapacitnění stávající silnice I/6 v úseku MÚK Chlumeček – státní hranice. V úseku MÚK Chlumeček – MÚK Pomezí se jedná o dostavbu levé poloviny dálnice. V případě úseku MÚK Pomezí – státní hranice se jedná o přestavbu stávající čtyřpruhové komunikace na dělenou čtyřpruhovou komunikaci. Celková délka upravovaného úseku činí 8,5 km. Dálnice je uvažována v kategorii D 25,5. Začátek stavby je situován v MÚK Chlumeček v km 158,1. Od této křižovatky po MÚK Pomezí pak bude přistavěna levá polovina dálnice. Směrové vedení dálnice je dáno stávající silnicí I/6. V souvislosti s dostavbou druhé poloviny dálnice bude nutné upravit některé stávající křižovatky i mostní objekty. V současné době se připravuje Záměr projektu s cílem nalézt ekonomicky obhajitelný rozsah technického řešení.

Předpoklad realizace	2030 +
Délka	8,5 km
Předpokládaná cena	1,3 mld. Kč

I/20 Bečov, serpentiny

V předmětném úseku silnice I/20 opouští údolí řeky Teplé a stoupá po úbočí směrem na Plzeň. Stávající silnice je vedena v odřezu s minimálním množstvím zemních prací a značně kopíruje konfiguraci terénu. V rámci stavby je navrženo nové směrové vedení silnice. Je zvolena návrhová kategorie S 7,5, která odpovídá navazujícím úsekům stávající silnice. Návrhová rychlost

je 40 km/h, což osobním automobilům umožní plynulý průjezd rychlostí 50–55 km/h. Předpokládaná směrodatná rychlost odpovídá bezprostředně navazujícímu průtahy obcí Bečov.

Předpoklad realizace	2024
Délka	3,6 km
Předpokládané náklady	170,8 mil. Kč

I/13	Ostrov - Smilov
-------------	------------------------

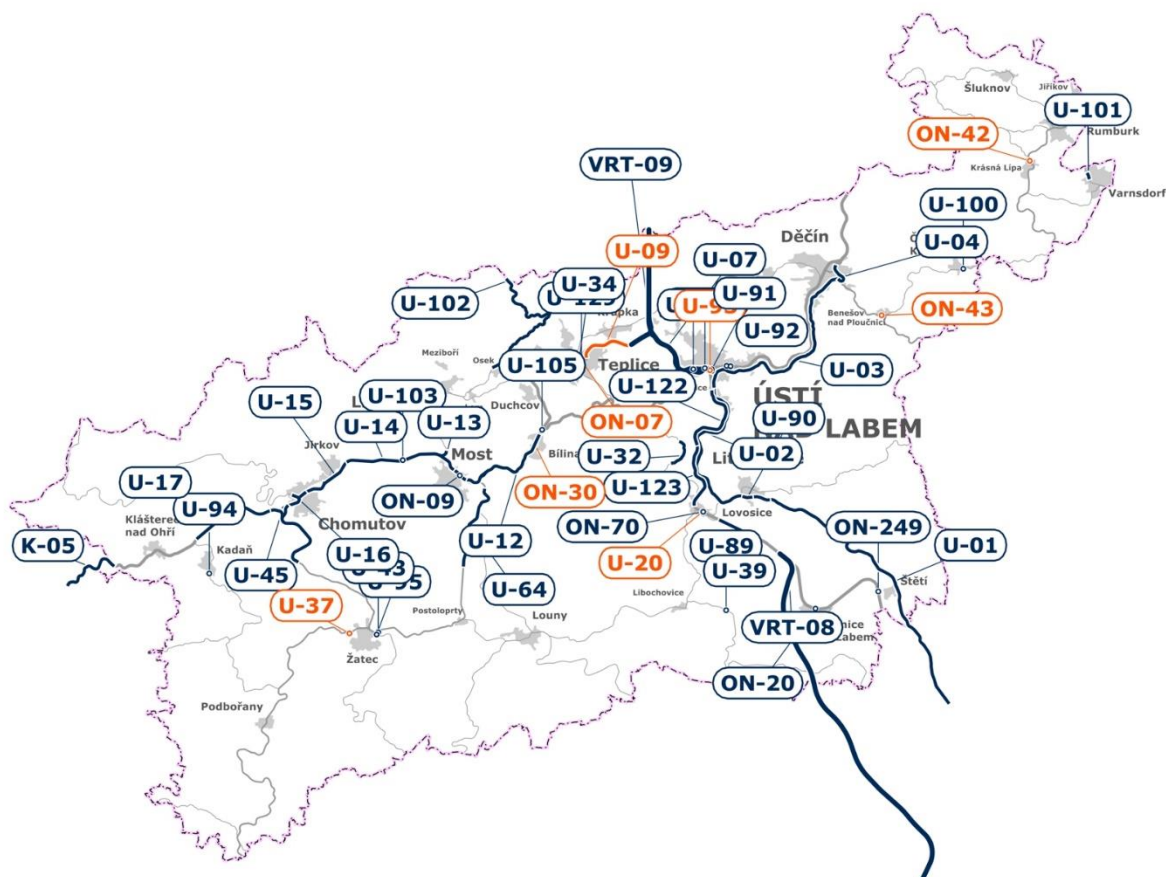
Úsek je prověřován z hlediska ekonomické efektivity, prověřovány jsou varianty čtyřpruhu, třípruhu a dvoupruhu v nové stopě. O šířkovém uspořádání komunikace ve složitém území nebylo dosud rozhodnuto z důvodu avizovaných vysokých nákladů.

Předpoklad realizace	zatím nestanoven
Délka	N/A
Předpokládané náklady	zatím nestanoveny

2. Stavby železniční infrastruktury (zeleně v realizaci)

Ústecký kraj

Schéma vybraných staveb na území Ústeckého kraje (mimo staveb ETCS, GSM-R)



Stavby v realizaci:

U-09 **Rekonstrukce žst. Bohosudov**

Cílem stavby je celková rekonstrukce trati v délce cca 5,1 km od stanice Chabařovice až k přemostění Riegrovy ulice v Teplicích, která přinese zvýšení rychlosti až na 135 km/h. Náplní stavby je kromě rekonstrukce trati zejména celková přestavba stanice Bohosudov. Budou zde odstraněna stávající nástupiště a místo nich vznikne nová zastávka Krupka-Bohosudov v blízkosti železničního přejezdu. Rekonstrukcí projde i druhá polovina zastávky Proboštov.

Realizace stavby je spolufinancována fondem EU v rámci Operačního programu Doprava (OPD).

V současné době (září 2023) je od 1. 8. 2023 zahájen silniční provoz v novém podjezdu ul. Emílie Dvořákové. Probíhá výluková činnost ve stanici Bohosudov. Pokračuje výluková činnost 2. koleje v rozsahu rekonstrukce železničního spodku, svršku, spodních staveb a trakčního vedení včetně realizace nového nástupiště. Pokračuje výstavba železničního mostu přes silnici I/13 v Soběchlebech. Nástupiště v budoucí zastávce Krupka-Bohosudov u 2. koleje je v realizaci.

Termín dokončení **01/2024**

Náklady stavby **1,68 mld. Kč**

U-20 **Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice**

Cílem stavby je rekonstrukce nástupišť v železniční stanici Lovosice na výšku 550 mm nad temenem kolejnice a zajištění bezbariérového přístupu na tato nástupiště. Součástí stavby je prodloužení podchodu na druhou stranu kolejiště do Máchovy ulice a řešení nového zastřešení nástupišť.

V současné době (září 2023) probíhá demontáž přístřešků a nástupišť č. 3 a č. 4. Dále probíhají zemní práce a práce na zakládání a zajištění nových výtahových šachet č. 3 a č. 4 pro podkladní betony a následně železářské a betonářské práce.

Termín dokončení **02/2024**

Náklady stavby **440 mil. Kč**

U-29 **GSM-R Ústí n.L. – Chomutov**

Stavba řeší vybudování digitálního rádiového systému GSM-R v úseku Ústí nad Labem – Chomutov.

Realizace stavby je spolufinancována fondem EU v rámci Operačního programu Doprava (OPD).

V současné době (září 2023) se upravují centrální části sítě na "sále" GSM-R v Pernerově ulici v Praze. Probíhají technické prohlídky a průběžně se odstraňují drobné vady a nedodělky.

Termín dokončení **11/2023**

Náklady stavby **671 mil. Kč**

U-90	Rekonstrukce trati vč. protihlukových opatření v části úseku Litoměřice město – Velké Žernoseky
Předmětem stavby je optimalizace přibližně 800 m dlouhého úseku trati (od nadjezdu silnice I/15 po úroveň mostu na Písečný ostrov), který prochází intravilánem města Litoměřice. Hlavním cílem stavby je snížení hlukové zátěže díky novému železničnímu svršku a instalaci nízké protihlukové clony. Realizace stavby byla zahájena 21. 6. 2023.	
Termín dokončení	06/2024
Náklady stavby	157 mil. Kč

U-93	Rekonstrukce mostu v km 3,040 trati Ústí nad Labem - Střekov - Ústí nad Labem západ
Předmětem stavby je celková rekonstrukce ocelového dvoupolového mostu, který převádí traťovou kolej ve směru ze stanice Ústí nad Labem západ do Střekova přes tok řeky Bíliny a Žižkovu ulici. Pro nový stav je navržena náhrada stávajících ocelových konstrukcí za dvě prostá pole s nosnou ocelobetonovou konstrukcí tvořenou dvěma plnostěnnými nosníky a spřaženou železobetonovou deskou. Z důvodu koordinace s dalšími stavbami byla původní výluka odvolána, zahájení stavby se nově předpokládá v březnu 2024	
Termín dokončení	11/2023
Náklady stavby	77 mil. Kč

Stavby výpravních budov v realizaci

ON-07	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Teplice v Čechách
Předmětem stavby je celková rekonstrukce památkově chráněného objektu osobního nádraží. Součástí řešení je obnova interiérů, která umožní opětovné využití celého objektu, a to jak pro komerční, tak bytové účely. Součástí projektu je též zajištění parkovacích ploch v blízkosti výpravní budovy. V současné době (září 2023) pokračují restaurátorské práce na fasádě, dokončena fasáda B, C , D do úrovně přístřešku 1.nástupiště. Dokončuje se montáž oken, probíhá výroba dveří. Dne 4. 8. 2023 začala výluka 1. nástupiště.	
Termín dokončení	12/2023
Náklady stavby	325 mil. Kč

ON-30	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina
Předmětem projektu je celková rekonstrukce výpravní budovy. Ta je jedinečnou ukázkou architektonického stylu 60. let, který bude v rámci stavby zachován. Celá budova bude zateplena, ovšem se zachováním původního architektonického výrazu. Nejvýznamnější změnou v interiéru budovy bude instalace proskleného výtahu, propojujícího halu s podchodem a vyššími podlažími. Budou zrekonstruována veřejná WC, doplněno bezbariérové WC a zřízena úschovna kol. V současné době (září 2023) byla dokončena sanace střešního pláště objektu, prováděno souběžné zateplování obou bočních fasád objektu. Dále probíhá demontáž prosklení obou průčelí. Systémové rozvody elektro v 1. a 2. patře jsou dokončeny. Následovat bude provádění finálních omítek, dočasně vymístěné pokladny budou navraceny do původních prostorů.	
Termín dokončení	12/2023
Náklady stavby	79 mil. Kč

ON-42	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Krásná Lída
Předmětem stavby je celková rekonstrukce budovy osobního nádraží. V části 1. podlaží budou zachovány prostory pro cestující, dopravce a potřeby Správy železnic. Ve zbývající části budovy se počítá s využitím prostor pro turistickou ubytovnu. V současné době (září 2023) pokračují stavební práce v prostorách dopravní kanceláře a jejího zázemí. Dopravní kancelář byla provizorně vymístěna do stavební buňky. Pokračují práce na výtahové šachtě, rozvody ZTI, elektro, plynu a topení. Zahájeny stavební práce v prostoru gastro.	
Termín dokončení	12/2023
Náklady stavby	59 mil. Kč

ON-43	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí
Předmětem stavby je celková rekonstrukce budovy osobního nádraží, ve stávajícím rozsahu. Náplní stavby je především kompletní zateplení objektu, rekonstrukce veřejně přístupných prostor, doplnění bezbariérového WC a doplnění výtahu, který propojí přízemí budovy s prvním patrem. Z hlediska využití budovy bude v prvním patře zřízena služebna Policie ČR a část přízemí bude využita pro městský archiv. V Nádražní ulici bude zřízeno parkoviště s kapacitou 40 stání a krytý stojan na jízdní kola. V současné době (září 2023) probíhá rekonstrukce střechy, práce na fasádě, výměna oken a dveří a práce na vnitřních rozvodech topení, ZTI, elektro a slaboproudu. Pokračuje realizace zpevněné plochy mezi parkovištěm a výpravní budovou.	
Termín dokončení	12/2023
Náklady stavby	70 mil. Kč

Stavby v přípravě

Stavby VRT

VRT-08 RS 4 VRT Praha-Balabenka - sjezd Lovosice	
VRT Podřipsko. Jedná se o novostavbu první etapy vysokorychlostní tratě RS4 Praha - Drážďany a to v úseku Praha-Balabenka - sjezd Lovosice. Na tomto úseku bude postaven nový terminál VRT Roudnice nad Labem a údržbová stanice. Obě budovy budou předmětem zadání architektonické soutěže. Součástí návrhu bude Střížkovský tunel délky cca 4,2 km a Líbeznický tunel délky cca 2,7 km.	
V současné době probíhá zpracování záměru projektu a zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.	
Předpoklad realizace	01/2027 – 12/2030
Předpokládané náklady	44,73 mld. Kč

VRT-09 RS 4 úsek Ústí nad Labem - státní hranice CZ/SRN	
VRT Krušnohorský tunel. Předmětem stavby je novostavba trati v úseku mezi Ústím nad Labem a Německem, která je součástí Nového železničního spojení Drážďany - Praha. Nejvýznamnější stavbou v tomto úseku je výstavba Krušnohorského tunelu propojující Českou republiku a Německo. Součástí stavby bude také kompletní přestavba žel. stanice v Ústí nad Labem-západ do nové polohy Ústí nad Labem centrum, dále pak rozšíření stávající trati mezi Ústím nad Labem a Chabařovicemi, v jejíž blízkosti je situován portál Krušnohorského tunelu. Některé obce v Ústeckém kraji mají zájem o jiné trasování VRT. Klíčové je napojit město Ústí nad Labem bezúvratově.	
V současné době zpracování záměru projektu a dokumentace pro územní rozhodnutí.	
Předpoklad realizace	01/2028 - 12/2039
Předpokládané náklady	27,53 mld. Kč

RS 42 VRT úsek odb. Nová Ves – Most	
Předmětem přípravy stavby je novostavba trati v úseku Odb. Nová Ves (RS 4 VRT) – Most. Stavba je připravována Správou železnic vlastními silami, probíhají přípravné práce před zahájením zpracování Studie proveditelnosti. V současné době probíhá příprava podkladů pro studii proveditelnosti (zpracování dopravního modelu apod.).	
Předpoklad realizace	není stanoven - není stanoven
Předpokládané náklady	prozatím nejsou stanoveny

Stavby na konvenčních tratích

Stavby na rameni Kolín – Děčín

U-01	Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) - Litoměřice dolní nádraží (mimo)
-------------	---

Hlavní náplní stavby je komplexní rekonstrukce předmětného úseku dle aktualizace Studie proveditelnosti Optimalizace trati Kolín–Všetaty–Děčín, která byla schválena 17. 12. 2020. Stavba obsahuje rekonstrukci stavební části mezistaničních úseků ve stávající stopě trati bez přeložek, úpravy železničních stanic, zajištění jejich peronizace a prodloužení kolejí ve vybraných železničních stanicích pro nákladní vlaky o délce 740 m. Její součástí je rovněž rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v celém traťovém úseku.

V současné době probíhá zpracování záměru projektu.

Předpoklad realizace	07/2027 - 12/2030
Předpokládané náklady	10,87 mld. Kč

U-02	Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)
-------------	---

Stavba obsahuje rekonstrukci stavební části mezistaničních úseků ve stávající stopě trati bez přeložek, úpravy železničních stanic, zajištění jejich peronizace a prodloužení kolejí ve vybraných železničních stanicích pro nákladní vlaky o délce 740 m. V mezistaničním úseku mezi Velkými Žernoseky a Sebzínem je navržena nová odbočka Kalvárie.

Dne 19. 4. 2022 byl schválen záměr projektu. Územní rozhodnutí nabylo dne 26. 4. 2021 právní moci. V současné době probíhá zpracování dokumentace pro stavební povolení.

Předpoklad realizace	06/2026 - 06/2030
Předpokládané náklady	7,60 mld. Kč

U-03	Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)
-------------	---

Stavba obsahuje rekonstrukci stavební části mezistaničních úseků ve stávající stopě trati bez přeložek, úpravy železničních stanic, zajištění jejich peronizace a prodloužení kolejí ve vybraných železničních stanicích pro nákladní vlaky o délce 740 m. Její součástí je rovněž rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v celém traťovém úseku.

Dne 19. 4. 2022 byl schválen záměr projektu. Územní rozhodnutí nabylo dne 28. 4. 2021 právní moci. V současné době probíhá zpracování dokumentace pro stavební povolení.

Předpoklad realizace	06/2026 - 02/2030
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	11,08 mld. Kč
------------------------------	----------------------

U-04	Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží
-------------	---

Předmětem stavby je celková rekonstrukce stanice, která je potřebná zejména pro zajištění provozu nákladních vlaků o délce 740 m, zajištění dostatečného počtu kolejí pro práce související se změnou dopravců v pohraniční přechodové stanici a uvolnění ploch pro vznik nové průmyslové zóny.

Dne 5. 5. 2020 byl schválen záměr projektu. V současné době probíhá zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

Předpoklad realizace	08/2026 - 01/2029
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	3,25 mld. Kč
------------------------------	---------------------

Stavby na rameni Ústí nad Labem - Cheb

U-07	Rekonstrukce ŽST Chabařovice
-------------	-------------------------------------

Cílem stavby je celková rekonstrukce úseku délky 2,8 km, který zahrnuje stanici Chabařovice a oblouk ve směru na Ústí nad Labem. V Chabařovicích dojde v rámci celkové rekonstrukce stanice k odstranění nevyužívaných nástupišť, podchodu a výpravní budovy. Mezi další významné objekty patří rekonstrukce chabařovické estakády.

Dne 7. 4. 2020 byl schválen záměr projektu. V současné době je dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí, byla podána žádost o územní rozhodnutí.

Předpoklad realizace	05/2026 - 11/2028
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	2,09 mld. Kč
------------------------------	---------------------

U-12	Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)
-------------	---

Cílem stavby je celková rekonstrukce stanice Bílina a navazujícího úseku do Mostu spolu se zvýšením traťové rychlosti. Rekonstrukcí projdou rovněž zastávky Bílina kyselka a Želenice nad Bílinou.

Dne 9. 3. 2021 byl schválen záměr projektu. V současné době probíhá zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

Předpoklad realizace	01/2028 - 12/2030
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	3,76 mld. Kč
------------------------------	---------------------

U-13	Rekonstrukce ŽST Most
-------------	------------------------------

Předmětem stavby je komplexní modernizace železniční stanice Most ve všech profesích, která zajistí především bezbariérový přístup na nástupiště a dále celkovou obnovu kolejiště, výpravní budovy, trakčního vedení a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Dne 9. 3. 2021 byl schválen záměr projektu. V současné době probíhá zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

Předpoklad realizace	11/2027 - 12/2029
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	3,01 mld. Kč
------------------------------	---------------------

U-14	Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně)
-------------	---

Náplní stavby je provedení úprav v části železniční stanice Most (koleje 101 a 102), dále ve stanici Třebušice a v mezistaničních úsecích Most – Třebušice a Třebušice – Kyjice. Součástí projektu je také dokončení rekonstrukce stanice Kyjice a odbočného úseku Most nákladní nádraží – Třebušice.

Dne 9. 8. 2022 byl schválen záměr projektu. V současné době probíhá zpracování dokumentace pro společné povolení.

Předpoklad realizace	07/2027 - 05/2029
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	2,88 mld. Kč
------------------------------	---------------------

U-15	Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov
Cílem projektu je rekonstrukce 8 km trati. Stavba řeší úpravu železniční trati v úseku Chomutov město (mimo) – Kyjice (včetně) pro zajištění zkrácení jízdních dob vlaků a také času potřebného pro jejich křižování. Rekonstrukce přinese zejména zvýšení traťové rychlosti a současně bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu a také dosažení vyšší třídy zatížení.	
První soutěž na realizaci stavby byla zrušena. V současné době se připravuje vypsání nové veřejné zakázky, stavební povolení je v právní moci.	
Předpoklad realizace	08/2024 - 06/2027
Předpokládané náklady	2,43 mld. Kč

U-16	Rekonstrukce ŽST Chomutov
Hlavním cílem stavby je přesun stávajícího osobního nádraží v Chomutově do nové polohy blíže ke středu města do polohy přibližně mezi stávající železniční mosty přes Lipskou ulici.	
V dubnu 2019 zastupitelstvo města Chomutova odsouhlasilo novou polohu nádraží. Dne 21. 3. 2023 byl schválen záměr projektu. V současné době se připravuje architektonická soutěž pro novou výpravní budovu a prostor přednádraží.	
Předpoklad realizace	01/2028 - 12/2030
Předpokládané náklady	5,48 mld. Kč

U-17	Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Pruněřov (včetně)
Cílem projektu je rekonstrukce přibližně 12,1 km dlouhého traťového úseku na rychlost až 160 km/h. Náplní stavby je kromě obnovy trati také celková rekonstrukce stanice Kadaň-Pruněřov a zastávky Málkov. V rámci stavby dojde ke změně trakční soustavy ze stejnosměrné na střídavou 25 kV, 50 Hz.	
Dne 1. 12. 2020 byl schválen záměr projektu, v současné době probíhá zpracování dokumentace pro společné povolení.	
Předpoklad realizace	12/2024 - 10/2026
Předpokládané náklady	3,51 mld. Kč

U-145	Rekonstrukce traťového úseku Kadaň-Prunéřov (mimo) - Klášterec nad Ohří (mimo)
--------------	---

Předmětem stavby je celková rekonstrukce mezistaničního úseku v délce cca 5,9 km.

V současné době se připravuje veřejná zakázka na zpracování záměru projektu a dokumentace pro společné povolení.

Předpoklad realizace	není stanoven - není stanoven
Předpokládané náklady	nejsou stanoveny

U-146	Rekonstrukce traťového úseku Klášterec nad Ohří (včetně) - Perštejn (mimo)
--------------	---

Předmětem stavby je komplexní rekonstrukce stanice Klášterec nad Ohří a přilehlého mezistaničního úseku, včetně zastávky Kotvina.

Příprava stavby je dočasně pozastavena do doby vyřešení koncepce implementace ETCS v úseku Ústí nad Labem – Cheb.

Předpoklad realizace	není stanoven - není stanoven
Předpokládané náklady	nejsou stanoveny

K-05	Rekonstrukce traťového úseku Perštejn (včetně) – Stráž nad Ohří (včetně)
-------------	---

Popis stavby uveden u připravovaných staveb v Karlovarském kraji.

U-128	ETCS+DOZ Ústí nad Labem - Cheb
--------------	---------------------------------------

Předmětem stavby je výstavba systému ETCS Level 2 v úseku Cheb – Ústí nad Labem.

V současné době probíhá zpracování záměru projektu.

Předpoklad realizace	10/2025 - 12/2030
Předpokládané náklady	10,00 mld. Kč

Stavby na I. TŽK Praha - Ústí nad Labem - Děčín

U-31	ETCS státní hranice Německo - Dolní Žleb - Kralupy nad Vlt.
-------------	--

Předmětem stavby je zpracování projektu stavby a instalace evropského železničního zabezpečovacího systému ETCS Level 2 v úseku Kralupy nad Vltavou — Děčín — st. hranice SRN, a to včetně všech podmiňujících úprav stávající infrastruktury. Stavba tak kromě samotné instalace ETCS zahrnuje i úpravu nebo náhradu staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení, která nebyla rekonstruována v rámci optimalizace I. tranzitního železničního koridoru. Stavba je spolufinancován EU z Fondu soudržnosti v rámci programového období 2021–2027 z Nástroje Evropské unie pro propojení Evropy (CEF2).

Dne 24. 08. 2021 byl schválen záměr projektu. V současné době probíhá veřejná zakázka na zpracování projektu a stavby.

Předpoklad realizace	01/2025 - 11/2026
Předpokládané náklady	11,83 mld. Kč

U-122	Optimalizace traťového úseku Prackovice nad Labem (mimo) - Ústí nad Labem (mimo)
--------------	---

Předmětem stavby je především rekonstrukce železničního svršku a spodku, trakčního vedení, mostů, propustků a zdí, bude rekonstruováno nástupiště v zastávce Dolní Zálezly. V traťovém úseku bude zřízena nová odbočka a bude provedena příprava pro nasazení ETCS a konverzi trakční soustavy na střídavou 25kV 50Hz.

V současné době probíhá zpracování záměru projektu a dokumentace pro společné povolení.

Předpoklad realizace	03/2026 - 08/2027
Předpokládané náklady	2,07 mld. Kč

U-123	Optimalizace traťového úseku Lovosice (mimo) - Prackovice nad Labem (včetně)
Předmětem stavby je především rekonstrukce železničního svršku a spodku, trakčního vedení, mostů, propustků, zdí a nástupišť na zastávkách. V traťovém úseku bude zřízena nová odbočka a bude provedena příprava pro nasazení ETCS a konverzi trakční soustavy na střídavou 25kV 50Hz. V současné době probíhá zpracování záměru projektu a dokumentace pro společné povolení.	
Předpoklad realizace	08/2027 - 03/2029
Předpokládané náklady	3,00 mld. Kč

Karlovarský kraj

Schéma vybraných staveb na území Karlovarského kraje (mimo staveb ETCS, GSM-R)



Stavby v realizaci

P-18 | **ETCS Plzeň (mimo) - Cheb**

Jedná se o stavbu evropského železničního zabezpečovacího systému ETCS Level 2 v předmětném traťovém úseku. Součástí stavby je rovněž vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Cheb.

Dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební řízení a realizace stavby ETCS Beroun – Plzeň - Cheb je spolufinancována fondem EU z Nástroje Evropské unie pro propojení Evropy (CEF).

V současné době (září 2023) proběhla přejímka silnoproudů a DŘT. Pokračují práce na vyčištění podélného kolektoru od stávajících nefunkčních kabelů, dále pokračují práce na likvidaci azbestu v kolektoru pro následné provedení jeho stavební úpravy.

Termín dokončení | **09/2023**

Náklady stavby | **1,01 mld. Kč**

Stavby výpravních budov

ON-24	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Aš
Předmětem stavby je náhrada stávající výpravní budovy novostavbou. Tato varianta vzešla v rámci zpracování záměru projektu jako výhodnější, než rekonstrukce a optimalizace stávající budovy z roku 1971. Nový objekt bude koordinován s výstavbou autobusového terminálu, kterou připravuje město Aš. Součástí stavby je také výstavba 22 parkovacích míst pro veřejnost. V současné době (září 2023) je dokončena hrubá stavba výpravní budovy (betonové a zděné konstrukce). Probíhá provádění konstrukčních vrstev komunikací (parkoviště, autobusový terminál, komunikace). Dále probíhá betonáž hodinové věže.	
Termín dokončení	12/2023
Náklady stavby	87 mil. Kč

ON-41	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chodov
Předmětem stavby je novostavba budovy osobního nádraží, která bude situována nedaleko vstupu do nového podchodu, vybudovaného v rámci stavby "Peronizace žst. Chodov". Současná výpravní budova bude zdemolována a na jejím místě vznikne točna a stání pro výlukové autobusy. V rámci stavby bude vybudováno také parkoviště pro veřejnost. V současné době (září 2023) byla provedena betonáž 3. záběru stropní konstrukce a montáž bednění 4. záběru (závěrečného) stropní konstrukce. Probíhá vyvazování armatury obvodové konstrukce nosných stěn sendvičového stěnového systému objektu.	
Termín dokončení	10/2023
Náklady stavby	58 mil. Kč

Stavby v přípravě

Stavby na rameni Ústí nad Labem - Cheb

K-05	Rekonstrukce traťového úseku Perštejn (včetně) – Stráž nad Ohří (včetně)
Cílem projektu je komplexní rekonstrukce předmětného traťového úseku o délce 7,5 km, a to včetně stanic Perštejn a Stráž nad Ohří a zastávky Boč, která přinese zejména zvýšení traťové rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování. Náplní stavby je především obnova železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení.	
Příprava stavby bude intenzivněji pokračovat po vyřešení koncepce implementace ETCS v úseku Ústí nad Labem – Cheb.	
Předpoklad realizace	01/2037 - 12/2038
Předpokládané náklady	2,31 mld. Kč

K-06	Rekonstrukce traťového úseku Stráž nad Ohří (mimo) – Ostrov nad Ohří (mimo)
Cílem projektu je komplexní rekonstrukce předmětného traťového úseku o délce 10,6 km včetně stanice Vojkovice nad Ohří, která přinese zejména zvýšení traťové rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování. Náplní stavby je především obnova železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení.	
Příprava stavby bude intenzivněji pokračovat po vyřešení koncepce implementace ETCS v úseku Ústí nad Labem – Cheb.	
Předpoklad realizace	01/2032 - 12/2033
Předpokládané náklady	2,30 mld. Kč

K-07	Rekonstrukce traťového úseku Ostrov nad Ohří (včetně) – Hájek (včetně)
Cílem projektu je komplexní rekonstrukce předmětného traťového úseku o délce 9 km včetně stanic Ostrov nad Ohří a Hájek, která přinese zejména zvýšení traťové rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování. Náplní stavby je především obnova železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení.	
Příprava stavby bude intenzivněji pokračovat po vyřešení koncepce implementace ETCS v úseku Ústí nad Labem – Cheb.	
Předpoklad realizace	08/2031 - 07/2033
Předpokládané náklady	3,42 mld. Kč

K-08	Rekonstrukce traťového úseku Hájek (mimo) – Karlovy Vary (mimo)
-------------	--

Cílem projektu je komplexní rekonstrukce předmětného traťového úseku o délce 6,2 km včetně stanice Dalovice, která přinese zejména zvýšení traťové rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování. Náplní stavby je především obnova železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení.

Příprava stavby bude intenzivněji pokračovat po vyřešení koncepce implementace ETCS v úseku Ústí nad Labem – Cheb.

Předpoklad realizace	04/2034 - 08/2035
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	2,19 mld. Kč
------------------------------	---------------------

K-09	Rekonstrukce traťového úseku Karlovy Vary (mimo) – Nové Sedlo u Lokte (včetně)
-------------	---

Cílem projektu je komplexní rekonstrukce předmětného traťového úseku o délce 12,8 km včetně stanice Nové Sedlo a zastávky Karlovy Vary-Dvory, která přinese zejména zvýšení traťové rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování. Náplní stavby je především obnova železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. Před stanicí Chodov jsou navrženy dvě přeložky trati v místě směrových oblouků.

Dne 1. 11. 2022 byl schválen záměr projektu. V současné době probíhá zpracování dokumentace pro společné povolení.

Předpoklad realizace	05/2025 - 12/2028
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	3,84 mld. Kč
------------------------------	---------------------

K-10	Rekonstrukce traťového úseku Nové Sedlo u Lokte (mimo) – Sokolov (mimo)
-------------	--

Cílem projektu je komplexní rekonstrukce předmětného traťového úseku o délce 8,5 km včetně zastávky Královské Poříčí, která přinese zejména zvýšení traťové rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování. Náplní stavby je především obnova železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení.

Dne 1. 11. 2022 byl schválen záměr projektu. V současné době probíhá zpracování dokumentace pro společné povolení.

Předpoklad realizace	07/2028 - 05/2031
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	1,69 mld. Kč
------------------------------	---------------------

K-11	Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)
-------------	---

Cílem projektu je komplexní rekonstrukce předmětného traťového úseku o délce 11,6 km, a to včetně stanic Citice a Dasnice a zastávky Hlavno, která přinese zejména zvýšení traťové rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování. Náplní stavby je především obnova železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. Stanice Dasnice bude v rámci stavby redukována na dvoukolejnou výhybnu.

Dne 11. 2. 2020 byl schválen záměr projektu, 9. 2. 2023 bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA. V současné době probíhá zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

Předpoklad realizace	02/2026 - 05/2029
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	2,28 mld. Kč
------------------------------	---------------------

K-12	Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)
-------------	---

Cílem projektu je komplexní rekonstrukce předmětného traťového úseku o délce 9,2 km včetně stanice Kynšperk nad Ohří a zastávky Nebanice, která přinese zejména zvýšení traťové rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování. Náplní stavby je především obnova železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. Ve stanici Kynšperk nad Ohří bude vybudováno jedno ostrovní nástupiště mezi hlavními kolejemi, přístupné šikmými chodníky a novým podchodem pod celou stanicí.

Dne 11. 2. 2020 byl schválen záměr projektu. V současné době je dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí, probíhá územní řízení. V březnu 2022 byl vydán negativní závěr zjišťovacího řízení EIA.

Předpoklad realizace	01/2027 - 10/2029
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	2,68 mld. Kč
------------------------------	---------------------

K-13	Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)
-------------	--

Cílem projektu je komplexní rekonstrukce předmětného traťového úseku o délce 5,8 km včetně rekonstrukce stanice Tršnice, která přinese zejména zvýšení traťové rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování. Náplní stavby je především obnova železničního svršku a spodku, propustků a mostů, nová nástupiště, trakční vedení a nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. Ve stanici Tršnice budou vybudována dvě nová nástupiště, jedno ostrovní mezi hlavními kolejemi a jedno vnější, obě přístupná novým podchodem s výtahy a šikmými rampami, který bude procházet pod celou stanicí. Součástí stavby je i zřízení parkovacích stání.

Dne 11. 2. 2020 byl schválen záměr projektu, v říjnu 2021 byl vydán negativní závěr zjišťovacího řízení EIA. Byla dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí, probíhá územní řízení.

Předpoklad realizace	10/2026 - 09/2028
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	1,81 mld. Kč
------------------------------	---------------------

K-41	Sanace tělesa železničního spodku Hájek - Dalovice
-------------	---

Předmětem stavby je především sanace podloží, odvodnění a sjednocení konstrukčních vrstev na celém úseku, na kterém se vyskytují poruchy geometrické polohy koleje. V rámci stavby je nutná také úprava železničního svršku a spodku, výměna trakčního vedení, úprava mostů, propustků a přejezdů.

V současné době probíhá schvalování záměru projektu.

Předpoklad realizace	05/2025 - 12/2026
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	1,74 mld. Kč
------------------------------	---------------------

K-50	Sanace nestabilního náspu v ŽST Karlovy Vary km 185,850 – 186,000
-------------	--

Předmětem stavby je sanace nestabilního náspu ve stanici Karlovy Vary, který se nachází za podjezdem Jáchymovské ulice ve směru na Chodov. V místě je v současné době vyloučena z provozu kolej č. 1. Náplní stavby bude především odvodnění návodní strany náspu a jeho sanace do normového stavu.

V současné době probíhá schvalování záměru projektu.

Předpoklad realizace	11/2023 - 07/2024
-----------------------------	--------------------------

Předpokládané náklady	380 mil. Kč
------------------------------	--------------------

	Elektrizace úseku Cheb – Pomezí nad Ohří – st. hranice SRN
Cílem stavby je elektrizace železniční v úseku Cheb-Skalka – Pomezí nad Ohří – st. hranice SRN.	
V červnu 2023 bylo připraveno Memorandum mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německa, jehož součástí je podpora elektrizace trati Cheb – Schirnding – Marktedwitz. Elektrizaci nelze provést bez součinností s německou stranou.	
Předpoklad realizace	není stanoven
Předpokládané náklady	prozatím nestanoveny

3. Stavby pro vodní infrastrukturu

Ústecký kraj

Stavby zeleně v realizaci

	Úvaziště pro osobní vodní dopravu na Dolním Labi - Litoměřice
--	--

Modernizace plovacího mola pro malá plavidla s kapacitou pro 14 plavidel (šikmé stání).

A modernizace pevného přístavního mola pro osobní lodní dopravu, připojení mol na elektrickou energii a vodu.

Zprovozněno	02/2023
Cena stavby	44,1 mil. Kč

	Přístavní infrastruktura na Dolním Labi – Štětí
--	--

Pevné molo pro malá plavidla s kapacitou pro 12 plavidel (šikmé stání) a připojení na elektrickou energii.

Zprovozněno	07/2023
Cena stavby	31,9 mil. Kč

	Přístavní infrastruktura na Dolním Labi -Ústí nad Labem – Vaňov
--	--

2. etapa: Plovoucí přístavní můstek pro osobní lodní dopravu, nové kotvení můstku, rozptylová plocha, připojení na elektrickou energii a vodu.

Realizace	03/2023 – 11/2023
Cena stavby	12,3 mil. Kč

	Přístavní infrastruktura na Dolním Labi -Ústí nad Labem – Brná
--	---

Plovoucí molo pro malá plavidla s kapacitou pro 12 plavidel (šikmé stání) a připojení na elektrickou energii a vodu.

Realizace	02/2022 – 12/2023
Cena stavby	44,1 mil. Kč

Modernizace ochranného stání Lovosice a Hřensko

Navýšení stávajících daleb a vytvoření chráněného stání v lokalitách Hřensko a Lovosice.

Realizace	Hřensko 04/2020 – 01/2021m, Lovosice 07/2023 – 12/2023
Cena stavby	45,4 mil. Kč

Servisní centrum Roudnice nad Labem

Doplnění vody (pitná/užitková), PHM a provozních kapalin (benzin, nafta, prodej olejů), odčerpání fekálních vod a vyvezení odpadu (komunální, tříděný, nebezpečný).

Realizace	12/2022 – 04/2024
Cena stavby	104,6 mil. Kč

Projekty v přípravě

Plavební stupeň Děčín

Stále není dohoda na stanovení kompenzačních opatření k PSD, probíhají jednání na úrovni ministrů resortů dopravy a životního prostředí, příprava zadání na EIA, probíhají biologické průzkumy vč. inventarizace a vyhodnocení, monitoring podzemní vody, úprava experimentálních výhonů

Realizace	2028-2030
Cena stavby	5 mld. Kč.

Ochranné stání služebních plavidel Brná

Dvě stání pro plavidla šířky 4 a 4 m, modernizace sjezdu do vody s modernizace přistávacího mola.

Realizace	2024
Cena stavby	28,2 mil. Kč