



Modernizace trati Praha- Veleslavín – Praha-Ruzyně

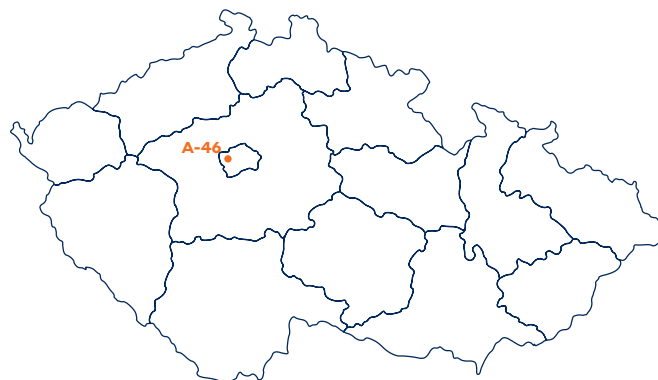
Předpokládaná realizace: 2027–2030

kód stavby: A-46

aktualizace: 18. 11. 2025



SPRÁVA
ŽELEZNIC





01



02



03

Úvod

Předmětem stavby je modernizace úseku Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně, který je součástí projektu železničního spojení Prahy, Letiště Václava Havla a Kladna. Úsek začíná podzemní hloubenou stanicí Praha-Veleslavín, která bude přestupním bodem na metro a další spoje MHD. Zdvoukolejněná a elektrizovaná trať povede dále přes nově zřízenou zastávku Praha-Liboc do stanice Praha-Ruzyně, která se přesune na opačnou stranu Drnovské ulice. Její nástupiště umožní snadný přestup mezi vlaky od Kladna a na letiště.

- 01 — Budoucí podchod pod zmodernizovanou trať.
- 02 — Nová stanice Praha-Ruzyně bude ve srovnání se současnou v nové pozici.
- 03 — Celkový pohled na budoucí terminál Praha-Veleslavín.



POPIS STAVBY

Základním bodem tohoto úseku je podzemní hloubená stanice Praha-Veleslavín. Ta bude sloužit jako významný přestupní bod mezi železniční tratí a metrem, což umožní rychlé a pohodlné propojení mezi různými druhy veřejné dopravy. Zlepší se tak cestování po metropoli a současně zvýší pohodlí cestujících. Přestupní trasa bude krátká, vedená vestibulem metra a pohyb na ní usnadní několik eskalátorů. V místě je možný také přestup na tramvaje a na autobusy. Kromě dvou průjezdných kolejí jsou zde navrženy ještě dvě koleje kusé, a to pro ukončování špičkových spojů z Kladna.

Z Veleslavína bude trať pokračovat již povrchově po rozšířeném současném drážním tělese. Vlaky projedou po hrázi Libockého rybníka a dále zastavbou Liboce, kterou obsluží stejnojmenná nová zastávka. Z jihu na ni navazuje bytová zastávka, ze severu rozvojová lokalita někdejších skladových areálů,

u nichž se předpokládá konverze na plochy pro bydlení a služby. Intravilán trať opustí až v místě křížení s Drnovskou ulicí, kde na volné ploše vznikne rozsáhlejší kolejiště železniční stanice Praha-Ruzyně. Ta na jediném ostrovním nástupišti umožní snadný přestup mezi vlaky od Kladna a na letiště, resp. v opačném směru. Za nástupištěm bude následovat mimoúrovňový rozplet do obou směrů, volné plochy mezi traťovými kolejkami a po jejich stranách zabírají odstavňové koleje pro čekání vlaků v době přepravního sedla a pro provozní ošetření souprav. Nástupiště v obou stanicích a na zastávce v Liboci budou dlouhá 220 metrů s nástupní hranou 550 mm nad koleji. Všechna dostanou prvky orientačního a informačního systému a budou bezbariérově přístupná. Mezi Veleslavínem a Ruzyní se zruší všechny přejezdy.

Cílem modernizačních úprav je zajištění vyšší kapacity trati a bezpečnosti

provozu. Celkově lze říci, že modernizace úseku Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně přinese výrazné zlepšení dopravního spojení, posílení integrovaného dopravního systému a zvýšení pohodlí pro cestující. Tento projekt je klíčovým prvkem v rozvoji železniční infrastruktury v oblasti a přispěje k udržitelnému rozvoji dopravy.

Projekt je navržen k financování formou PPP*.

Stav přípravy / realizace	EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
	01/2009	12/2019	02/2024	08/2025	2027	2027	2030

Význam zkratk: EIA: stanovisko EIA; ZP: schválení záměru projektu; UR: vydání územního rozhodnutí; SP: vydání stavebního povolení; VZ: vyhlášení výběrového řízení; ZS: zahájení výstavby; UP: uvedení do provozu

Údaje o stavbě	
název stavby	Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)
druh stavby	rekonstrukce a elektrifikace železniční trati
místo stavby	trať Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně, Hl. m. Praha
rozsah stavby	5 km železniční trati Počet revitalizovaných stanic a zastávek: 2 Počet nových stanic a zastávek: 1 Počet nových nástupišť: 4 Počet nových tunelů: 2
stav realizace:	v přípravě
zhotovitel dokumentace	METROPROJEKT Praha a.s. a SUDOP PRAHA a.s.
zhotovitel stavby	dosud nebyl vybrán
objednavatel stavby	Správa železnic, státní organizace
navazující stavby:	(S-15) Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo) (A-36) Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)

Tento leták byl aktualizován v listopadu 2025. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační. Přesný termín realizace bude záviset na výši přidělených finančních prostředků.

PPP – je zkratka pro partnerství veřejného a soukromého sektoru (anglicky Public Private Partnership). Jedná o smluvní vztah mezi soukromým a veřejným sektorem, kdy soukromý sektor (tzv. koncesionář) projektuje, postaví či zrekonstruuje, úvodní investici financuje a následně ji udržuje ve stanovené kvalitě po stanovené období (obvykle 20 – 40 let). Od uvedení do provozu pak veřejný sektor platí koncesionáři pravidelné platby. V podmínkách ČR se jedná především o tzv. platby za dostupnost, které v sobě zahrnují i kvalitu infrastruktury, a to formou smluvně definovaných srážek za nekalitu a nedostupnost.