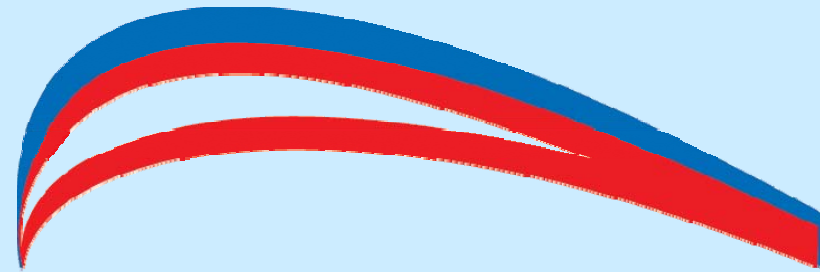




# Postup modernizace železniční infrastruktury v ČR. Interoperabilita versus protekcionismus



**CZECH  
RAILWAYS**

náměstek ministra



# Postup modernizace železniční infrastruktury

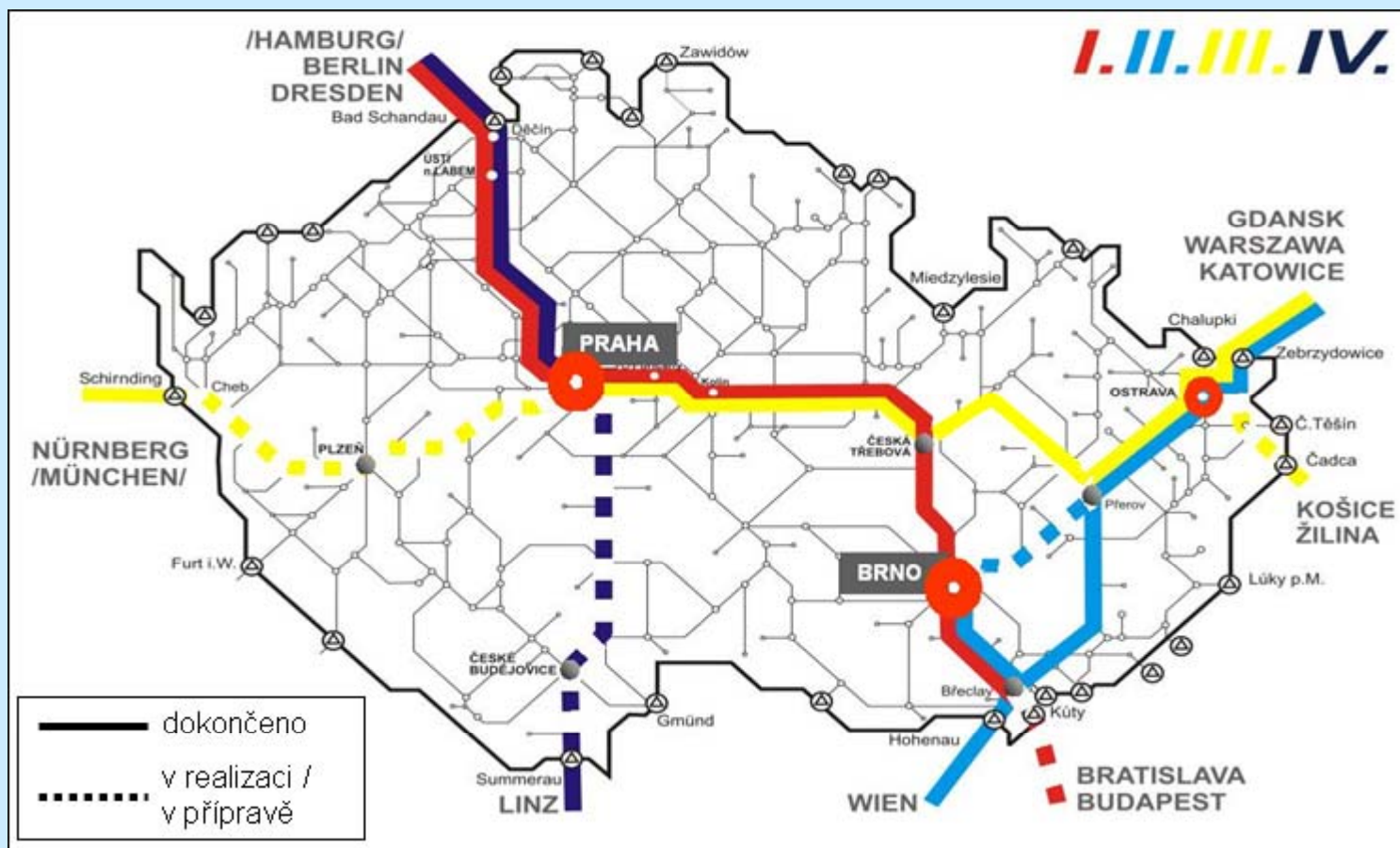
- Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 – 2013
  - schválen usnesením vlády č. 1064 ze dne 19. 9. 2007
  - každoročně aktualizován v návrhu rozpočtu SFDI
- rozhodující stavby v Operačním programu doprava (OPD)





# Priority modernizace železniční infrastruktury

- modernizace III. a IV. TŽK

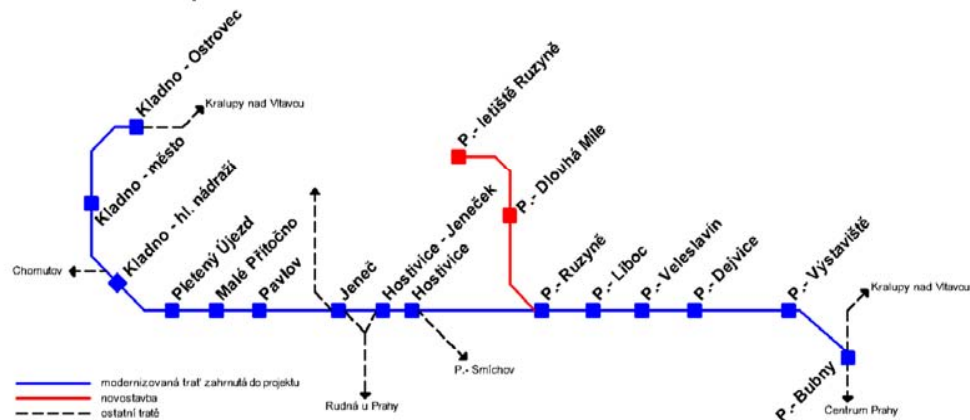




# Priority modernizace železniční infrastruktury

- modernizace dalších tratí zařazených do sítě TEN-T
- realizace železničního spojení Praha – letiště Ruzyně – Kladno

Modernizace traťového úseku Praha - Kladno včetně nové odbočné trati na letiště Ruzyně  
Schématická mapka



**Základní provozní parametry**

**Délka trasy:**  
Celkem projekt: 36,3 km  
Dvůkolejná, elektrifikovaná  
z toho:  
Praha Mas. n. - Kladno: 30,7 km  
Praha Mas. n. - letiště: 20,3 km  
nová trať na letiště: 5,6 km

**Návrhová rychlost:** 80 - 120 km/h  
**Trakce:** 3 kV ss  
**Cestovní doby:**  
Praha Mas. n. - letiště: 27 min.  
Praha Mas. n. - Kladno: 48 min.  
**Špičkový interval:**  
Praha Mas. n. - letiště: 10 min.  
Praha Mas. n. - Kladno: 20 min.





# Priority modernizace železniční infrastruktury

- pokračování v elektrizaci tratí





# Priority modernizace železniční infrastruktury

- železniční napojení průmyslové zóny Nošovice
- modernizace uzlů ležících na tranzitních železničních koridorech (Praha, Ostrava, Olomouc, Přerov, Plzeň)





## Priority modernizace železniční infrastruktury

- racionalizace řízení provozu na železniční dopravní cestě modernizací zabezpečovacího zařízení
- zajištění interoperability transevropského konvenčního železničního systému





# Interoperabilita versus protekcionizmus





## Interoperabilita – ETCS

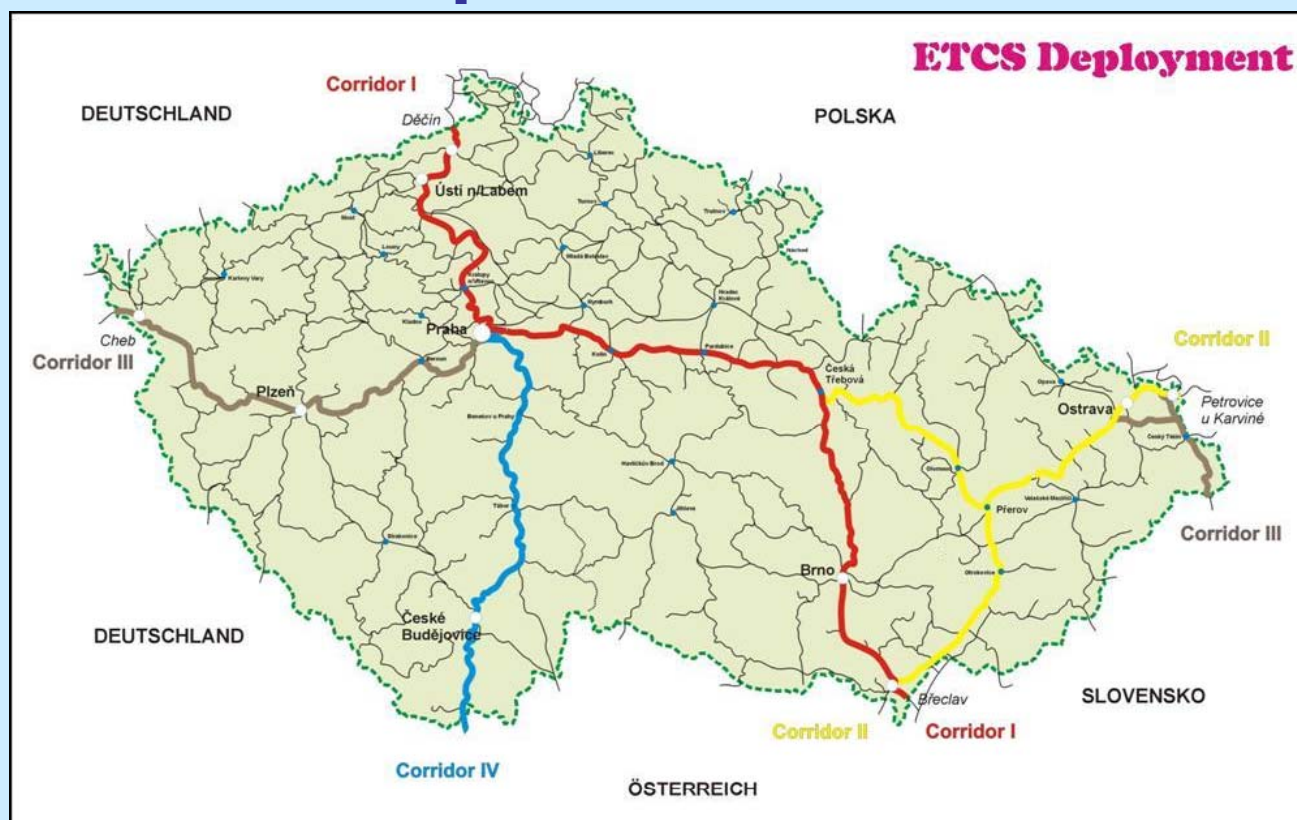
### ETCS (Evropský systém řízení jízdy vlaků)

- zajišťuje bezpečnost vlakové dopravy a aktivně zasahuje do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího
- ETCS sleduje:
  - dodržování návěstí a maximální rychlosti v daném úseku na základě postavené vlakové cesty
  - maximální traťovou rychlost v daném úseku
  - dodržení trasy vlaku
  - směr jízdy
  - přechodnost vlaku pro daný úsek
  - dodržení přechodných omezení





## Interoperabilita – ETCS



- pilotní projekt na úseku Poříčany – Kolín

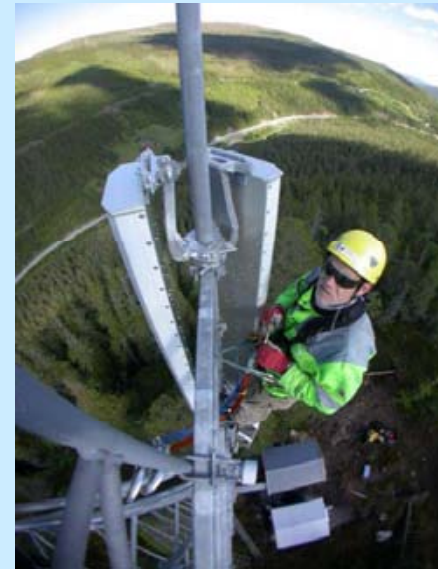
- postupná realizace projektu v ČR:  
do roku 2014 I. a II. koridor  
do roku 2016 III. a IV. koridor



## Interoperabilita – GSM-R

**GSM-R (Globální systém mobilní komunikace pro železniční aplikace)**

- slouží pro komunikaci mezi vlakem a místy, odkud se řídí vlaková doprava
- založen na standardu GSM s úpravou pro vysoké rychlosti





## Interoperabilita – GSM-R



- dokončený úsek (201 km):  
Děčín – Praha – Kolín

- probíhající realizace (2 699 km) do 2013:

Kolín – Česká Třebová – Břeclav

Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné

Ostrava – st. hr. Slovensko

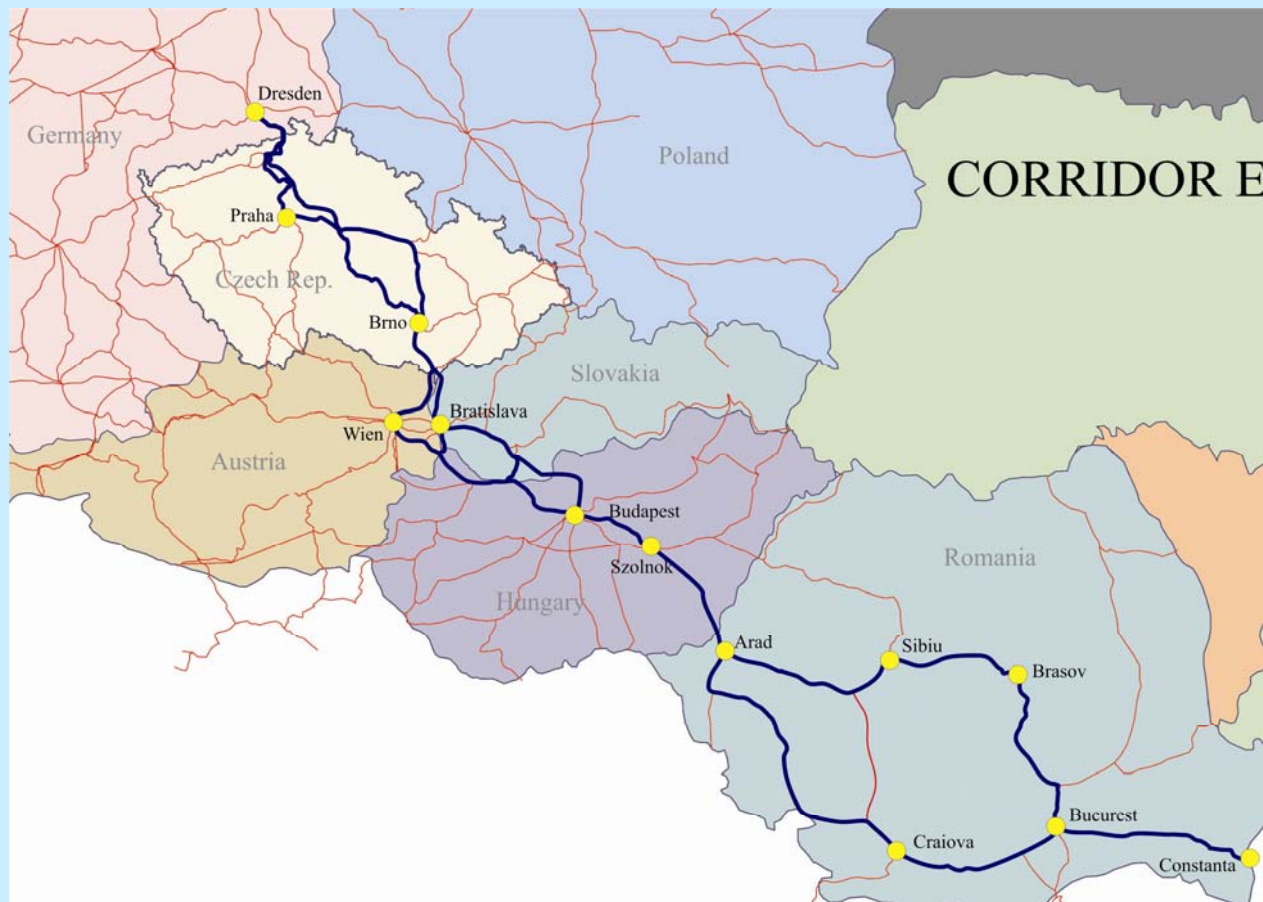
Přerov – Česká Třebová

Kolín – Havlíčkův Brod – Brno

Děčín – Mělník – Kolín



## ERTMS koridor E (Dresden – Praha – Budapest – Constanța)





## ERTMS koridor E (Dresden – Praha – Budapest – Constanța)

- cíl vybudovat ERTMS do roku 2015 vyjma úseku Dresden – Děčín (do roku 2020)
- přínosy:
  - zkrácení jízdní doby nákladních vlaků v úseku Děčín – Budapest o 4 hodiny
  - snížení provozních nákladů použitím progresivních technologií
- probíhající projekty:
  - traťová část ETCS v úseku Kolín – Břeclav
  - vybavení 12 lokomotiv (2 prototypů a 10 sériových)
  - traťová část ETCS v úseku Břeclav – Wien



## Vysokorychlostní železniční doprava

- nedostatek kapacit železničních tratí v oblastech velkých aglomerací

2 možná řešení:

výstavba nových  
vysokorychlostních tratí

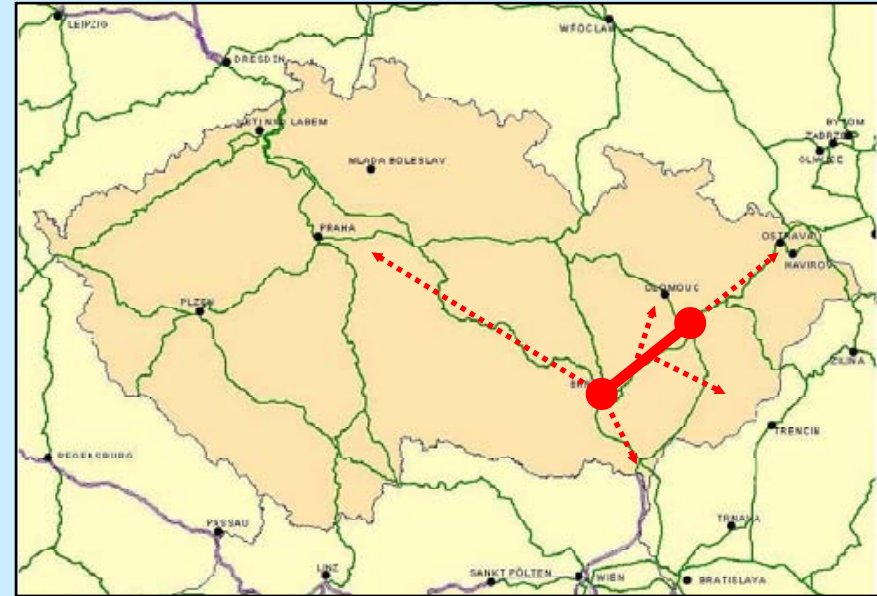
výstavba nových železničních  
koridorů pro nákladní dopravu

- jako výhodnější se jeví varianta výstavby nových VRT



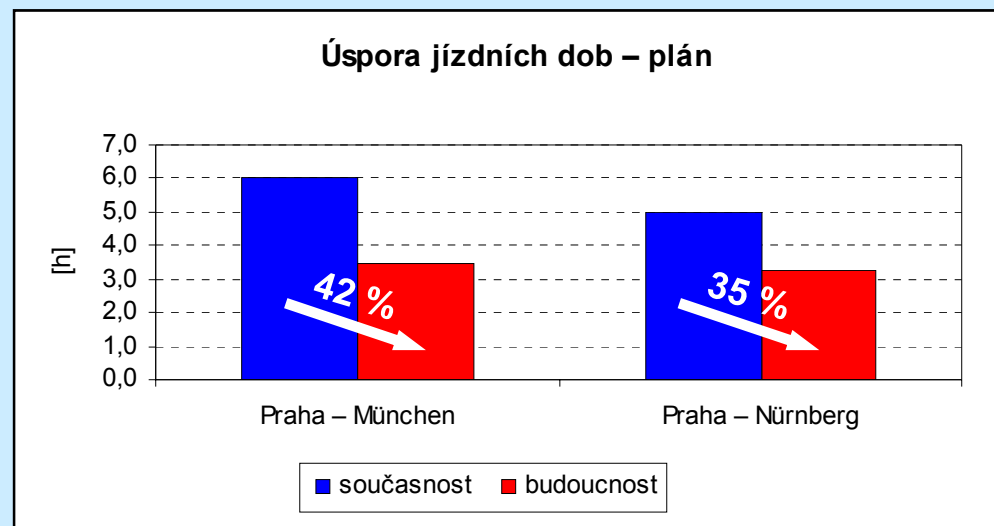
## Modernizace tratě Brno – Přerov

- součást prioritního evropského projektu č. 23 B
  - spojnice krajských měst Brno – Ostrava, Brno – Olomouc, Brno – Zlín
  - jedna z nejzatíženějších tratí v dálkové i příměstské osobní dopravě
  - budoucí součást vysokorychlostního spojení Praha – Brno – Ostrava
- 
- v současnosti jednokolejná trať s maximální rychlostí 90-100 km/h – omezující z hlediska kapacity i rychlosti
- ⇒ **potřeba zdvoukolejnění a modernizace tratě – zvýšení kapacity a prověření zvýšení traťové rychlosti až na 200 km/h**





## Rychlé železniční spojení ČR – Bavorsko

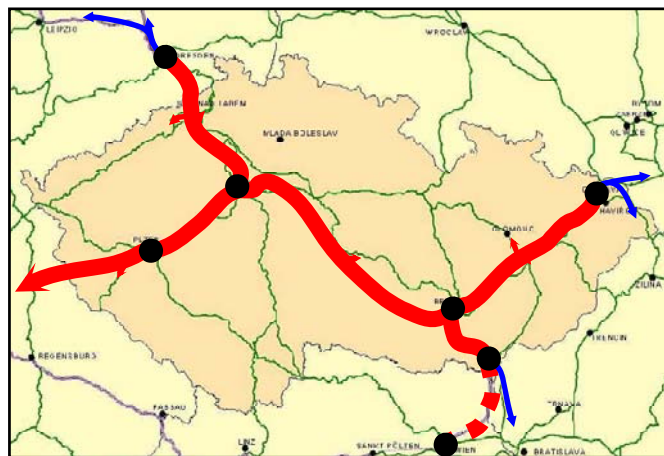


- návaznost na modernizaci III. koridoru v úseku Praha – Plzeň
- **prověřován záměr modernizace tratě Plzeň – Domažlice – Regensburg na rychlost 160 – 200 km/h**
- možnost uspokojení širších vazeb z ČR do západní a jihozápadní Evropy a z Bavorska přes ČR do Polska



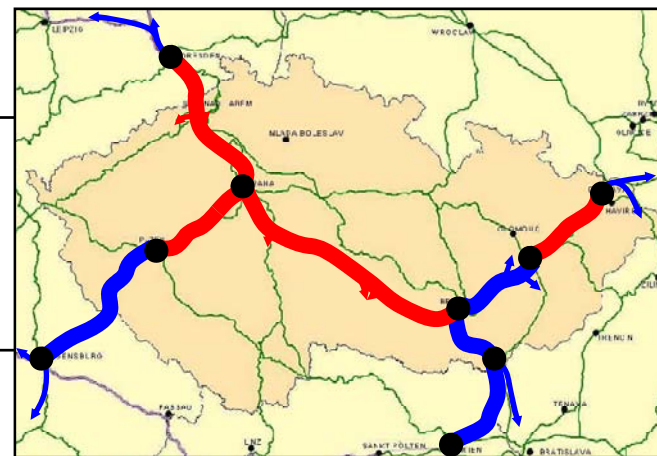
# Příprava nových úseků VRT

## PLATNÁ KONCEPCE



-  modernizace (do 230 km/h)
-  novostavba (300-350 km/h)

## ALTERNATIVNÍ KONCEPCE





## Legislativa pro vysoké rychlosti

- Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), požadavky na:
  - nové vysokorychlostní tratě (250 km/h a více)
  - modernizované stávající tratě (200 – 230 km/h)
- TSI jsou přímo aplikovatelné v členských státech EU
  - v rámci vysokorychlostního železničního systému
  - v rámci konvenčního železničního systému



Existence potřebné legislativy v českém právním řádu



## Děkuji za pozornost

**Zdeněk Žák**

náměstek ministra

Ministerstvo dopravy

Nábřeží Ludvíka Svobody 12

110 15 Praha 1

e-mail: [zdenek.zak@mdcr.cz](mailto:zdenek.zak@mdcr.cz)

tel.: 225 131 086