



Strategie rozvoje dálkové železniční dopravy

**Ing. Vít Sedmidubský
Ing. Jindřich Kušnír**

**Czech Raildays 2010
15. – 17. 6. 2010, Ostrava**



Historie budování žel. infrastruktury

- **90. léta - výstavba železničních koridorů byla považována za prioritní akci dopravní politiky**
- **Hlavním důvodem bylo zvýšit úroveň a vytvořit žel. dopravu časově i cenově konkurenceschopnou vůči ostatním druhům dopravy**
- **Vytvořeny 4 tranzitní koridory**
 - **I. koridor: Něm. - Děčín – Praha – Pardubice – Břeclav – Rak. ve výstavbě 1993 – 2004**
 - **II. koridor: Slovensko - Břeclav - Přerov - Ostrava - Polsko ve výstavbě 1997 – 2004**
 - **III. koridor: Něm. - Plzeň - Praha - Olomouc - Ostrava - Slovensko ve výstavbě, předpokládané dokončení 2016**
 - **IV. koridor: Něm. – Ústí/Lab. – Praha – Č. Budějovice – Rakousko ve výstavbě, předpokládané dokončení 2016**



Modernizace tranzitních žel. koridorů

■ **Cíle modernizace**

- kvalitní napojení na evropskou síť
- zvýšení rychlosti přepravy
- zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti a dosažení interoperability
- podpora ekologické železnice

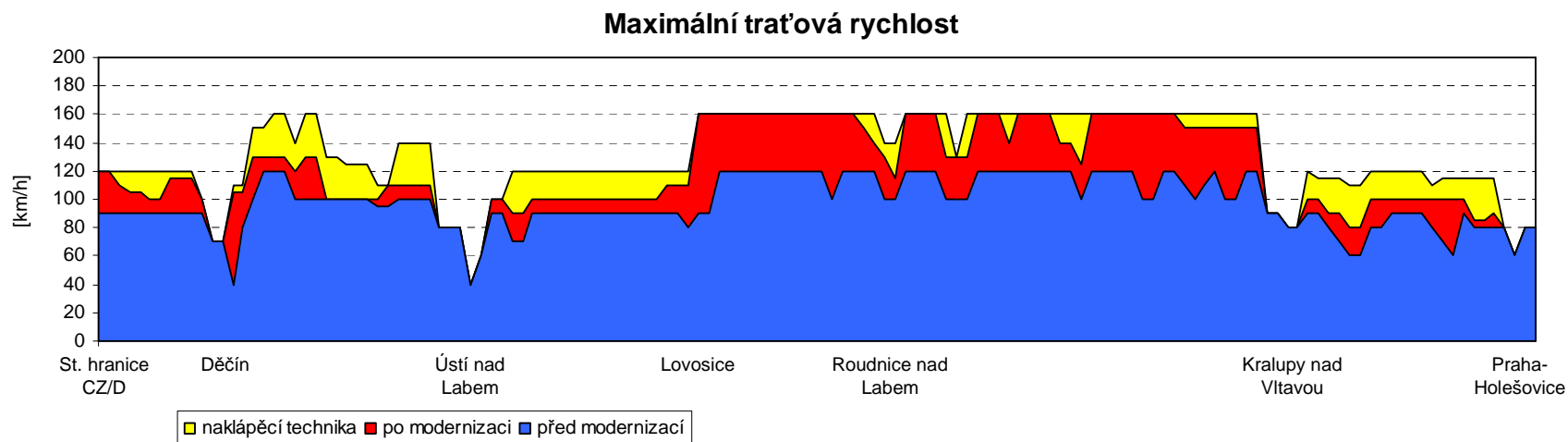
■ **Základní technické parametry**

- zvýšení rychlosti do 160 km/h
- prostorová průchodnost podle ložné míry UIC GC
- třída zatížení D4 (22,5 t na nápravu)

■ **Investiční náklady**

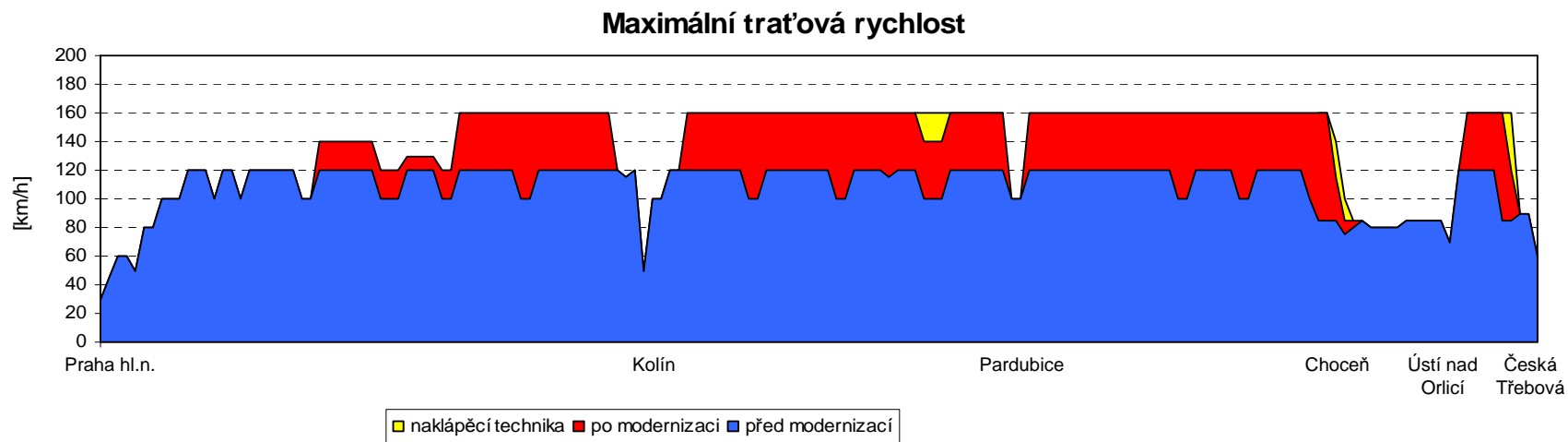
- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| ■ I.koridor – 36,5 mld. Kč | ■ III.koridor – 75,6 mld. Kč |
| ■ II. koridor – 36,5 mld. Kč | ■ IV.koridor – 41,9 mld. Kč |

I. koridor: úsek Děčín – Praha



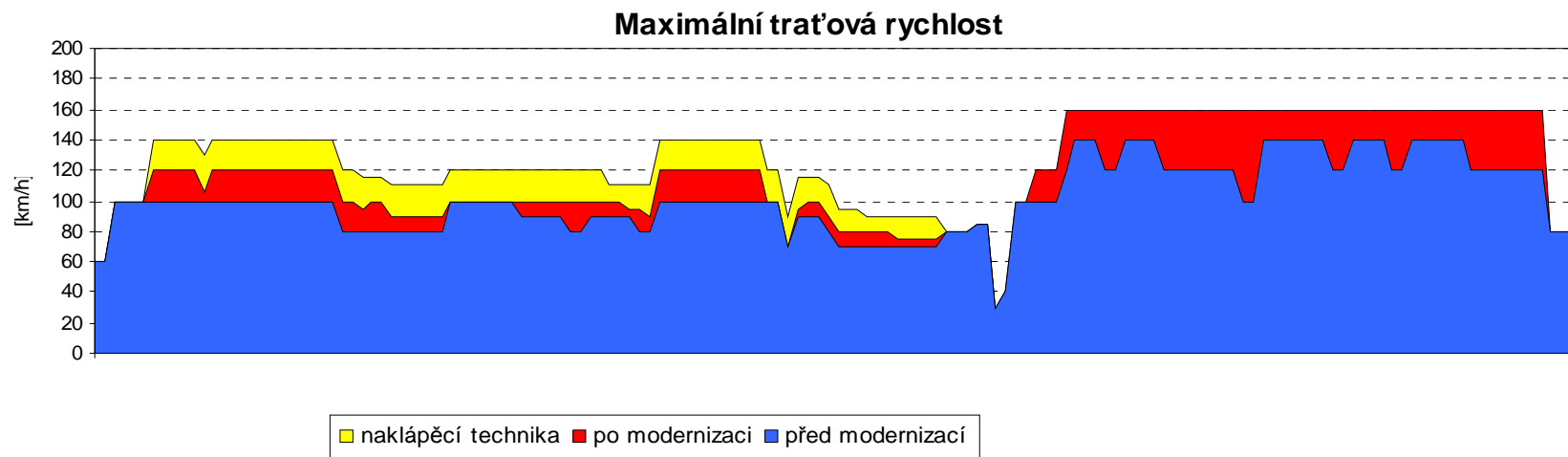
- rychlost 160 km/h na 26 % délky úseku pro klasické soupravy a na 40 % délky pro soupravy s naklápěcí technikou
- modernizován uzel Děčín, v realizaci je uzel Ústí nad Labem
- zbývá modernizovat žst. Kralupy nad Vltavou a příslušné úseky v železničním uzlu Praha

I. koridor: úsek Praha – Česká Třebová



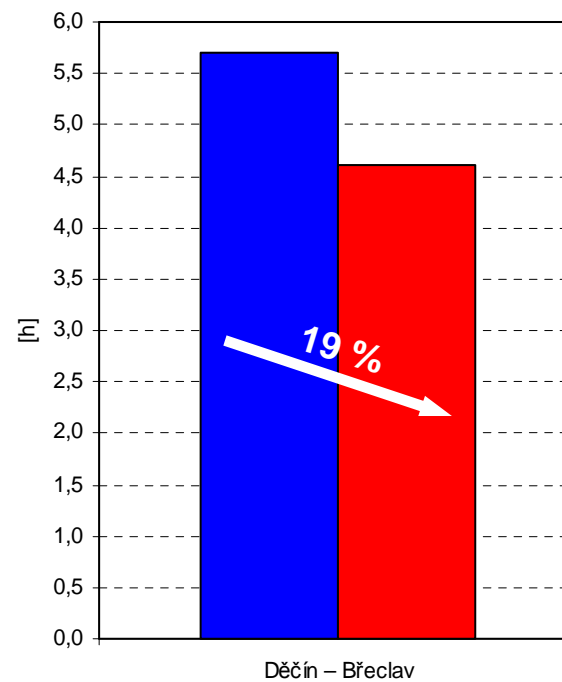
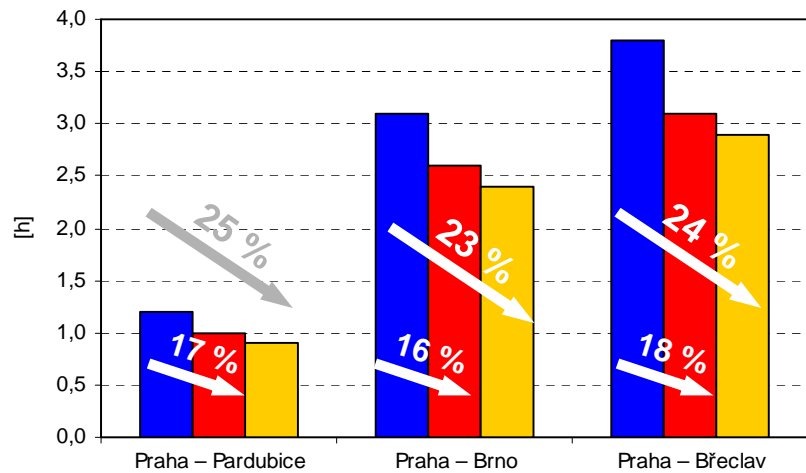
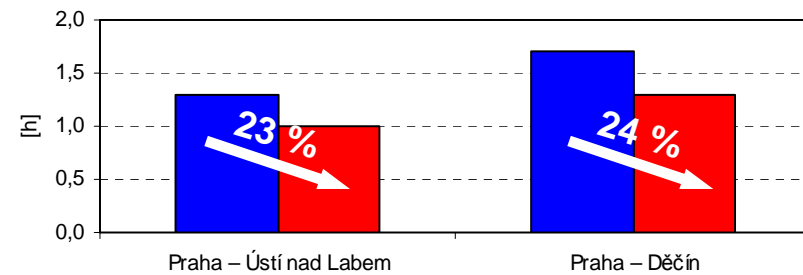
- rychlost 160 km/h na 56 % délky úseku pro klasické soupravy a na 59 % délky pro soupravy s naklápěcí technikou
- modernizována žst. Choceň, v realizaci jsou příslušné úseky v uzlu Praha a uzel Kolín
- zbývá modernizovat uzel Pardubice, žst. Ústí nad Orlicí a uzel Česká Třebová

I. koridor: úsek Česká Třebová – Břeclav



- rychlost 160 km/h na 34 % délky úseku pro klasické soupravy i pro soupravy s naklápěcí technikou
- zbývá modernizovat uzly Česká Třebová, Brno a Břeclav
- na vybraných úsecích I. koridoru plánováno zvýšení rychlosti až na 200 km/h

I. koridor: úspora jízdních dob



■ před modernizací ■ po modernizaci ■ naklápečí technika

Spojení Berlin – Wien v roce 2020 bez VRT

LETADLO: 4 hod

- včetně cesty na/z letiště a odbavení

AUTO: 7 hod

- nejkratší trasa přes Prahu
- dokončeny dálnice

VLAK: 8,5 hod

- nejkratší trasa přes Prahu
- dokončena modernizace



Spojení Berlin – Wien v roce 2020 s VRT

LETADLO: 4 hod

- včetně cesty na/z letiště a odbavení

AUTO: 7 hod

- nejkratší trasa přes Prahu
- dokončeny dálnice

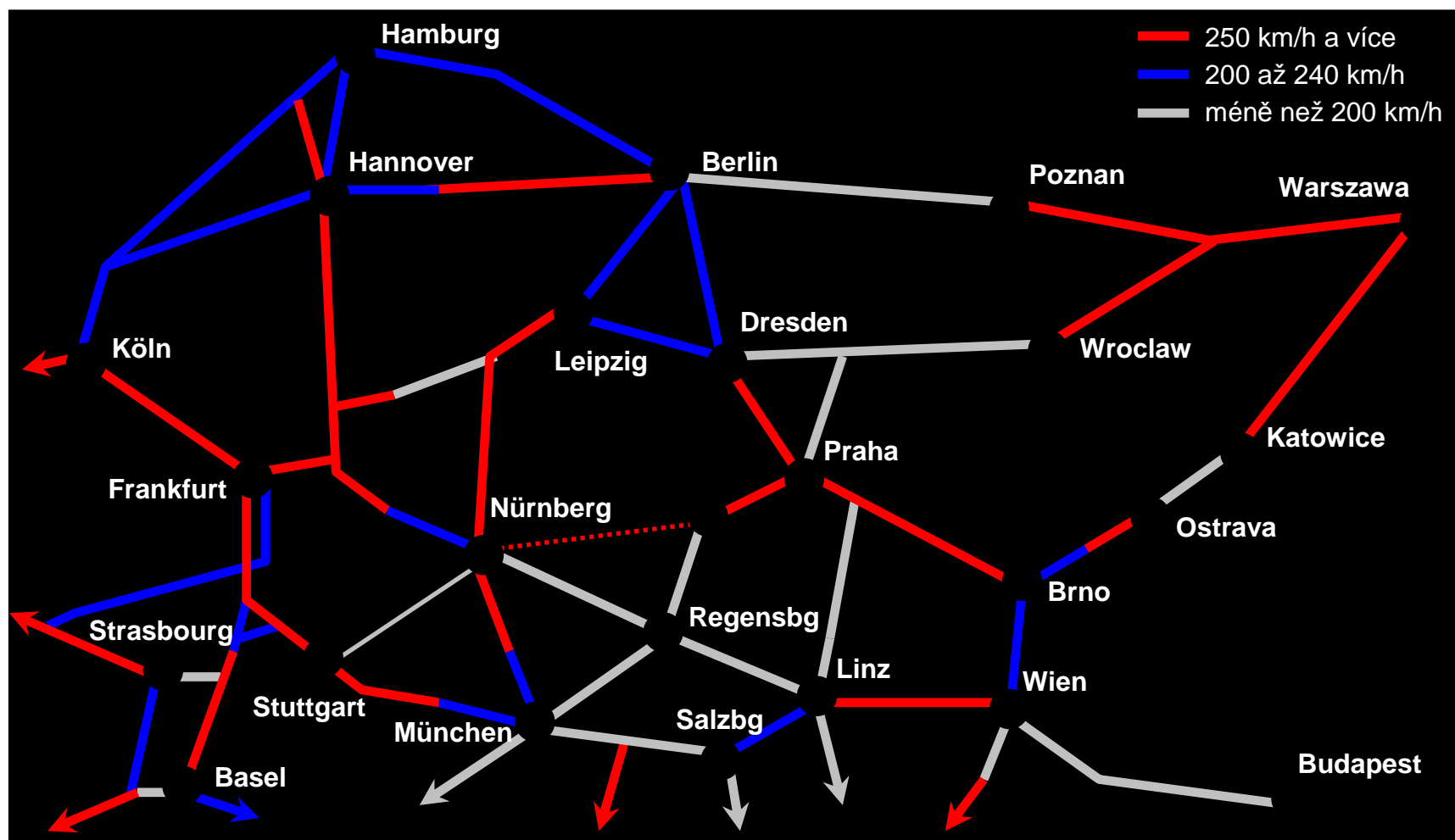
VLAK: ~~8,5 hod~~ 4,5 hod

- nejkratší trasa přes Prahu
- dokončena ~~modernizace~~

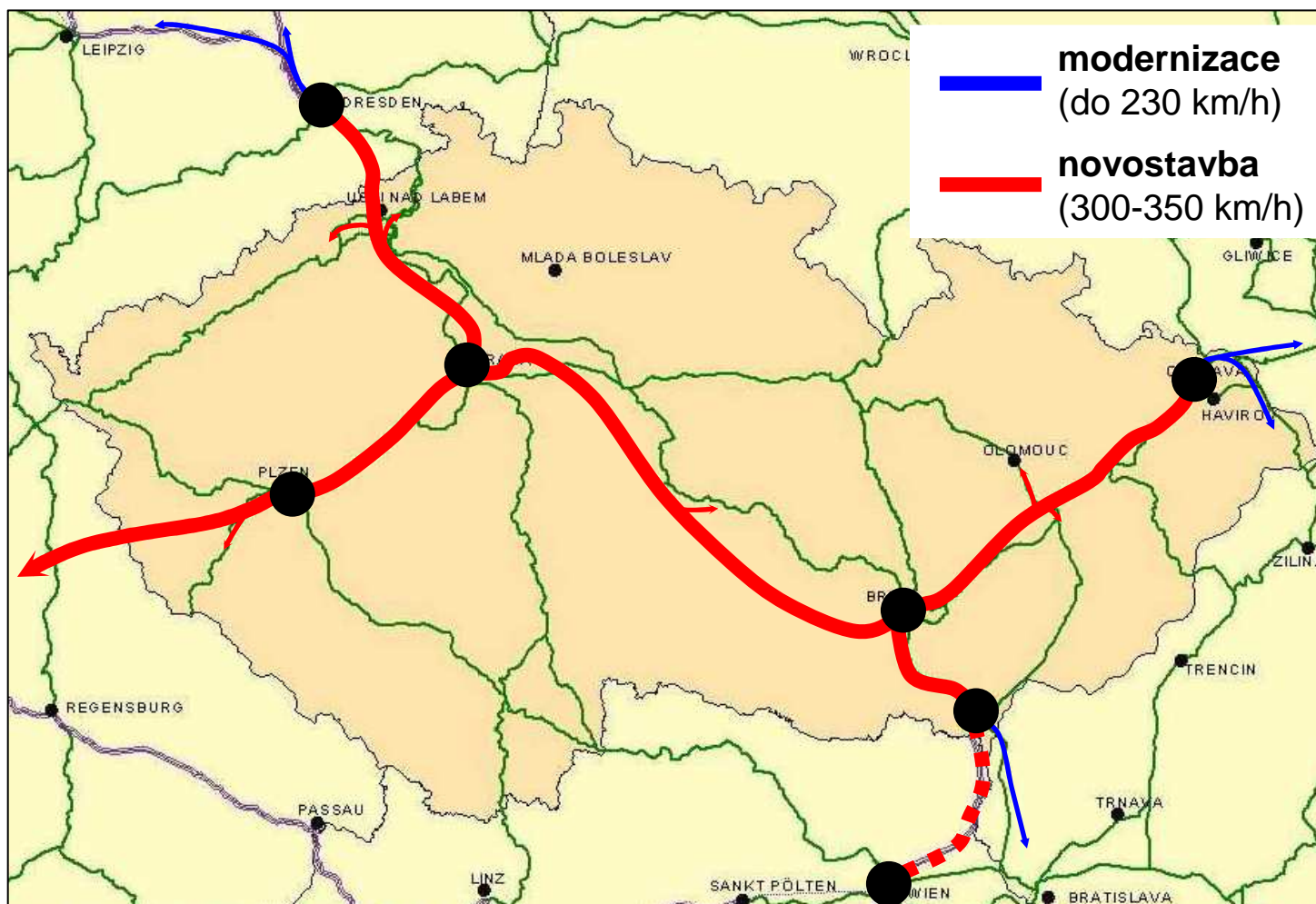
VRT



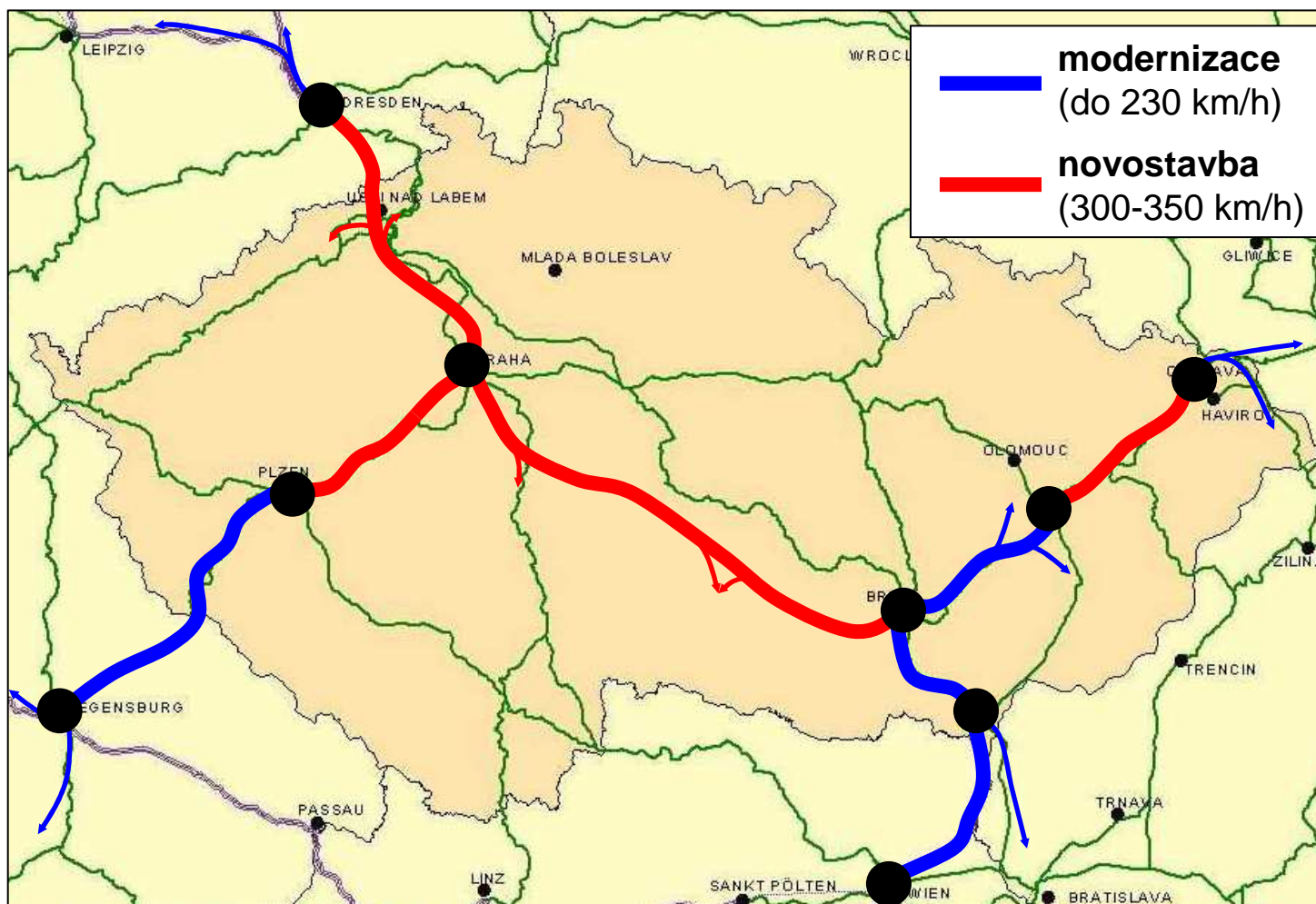
ČR v kontextu VRT ve střední Evropě



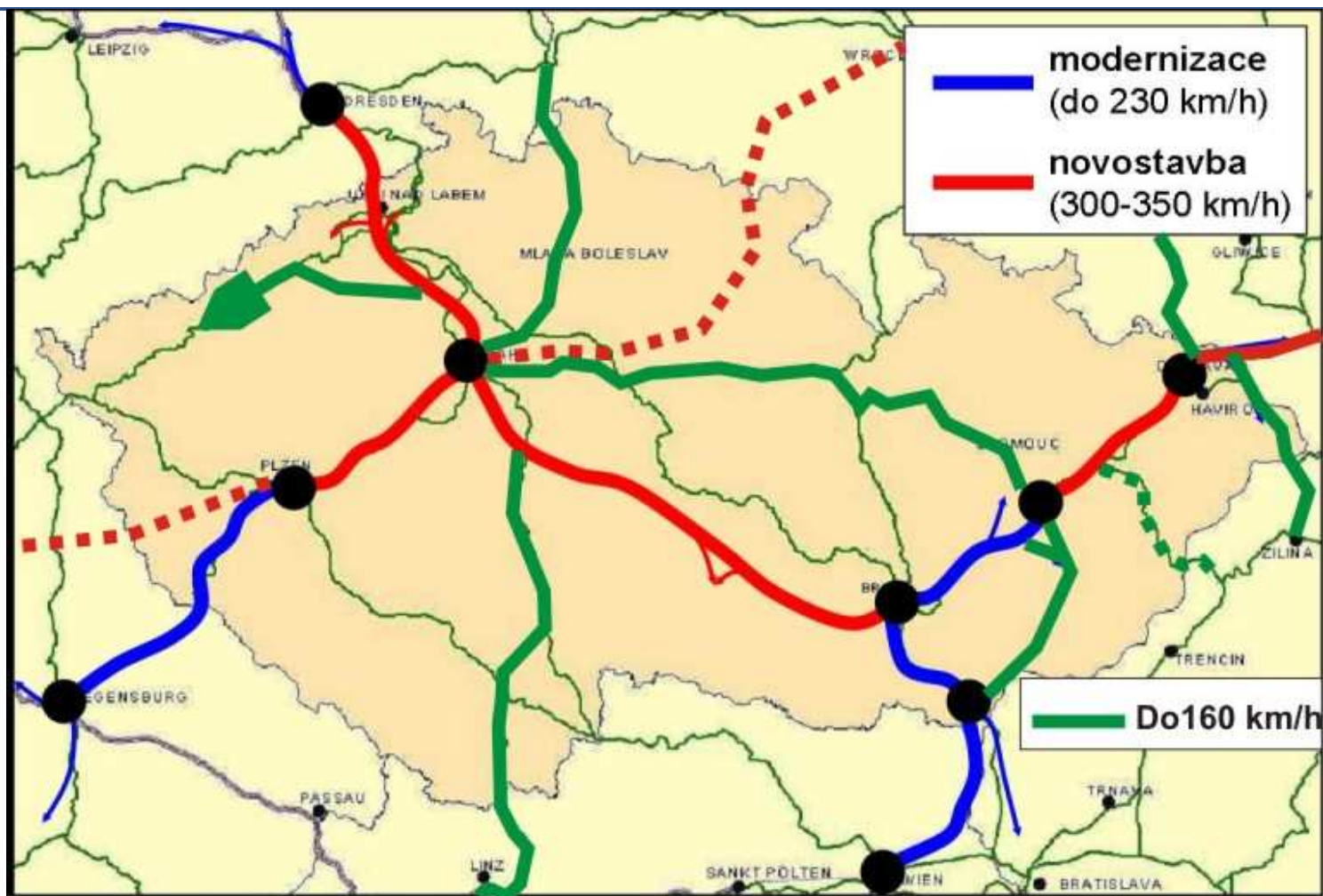
VRT – současná koncepce



VRT – alternativní koncepce

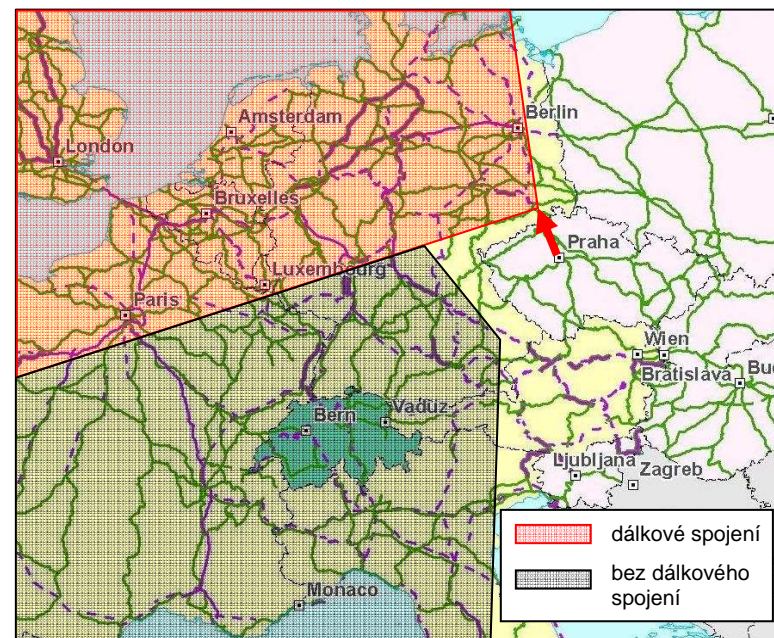


Napojení ostatních regionů na VRT



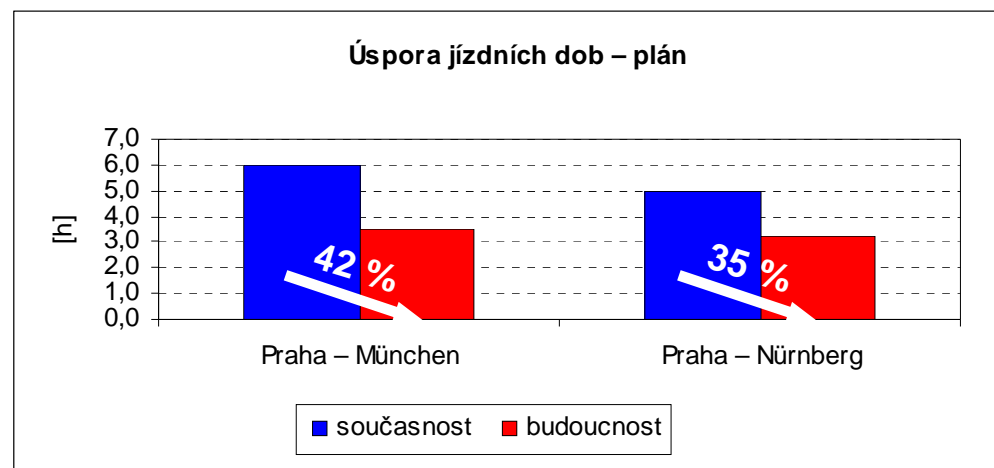
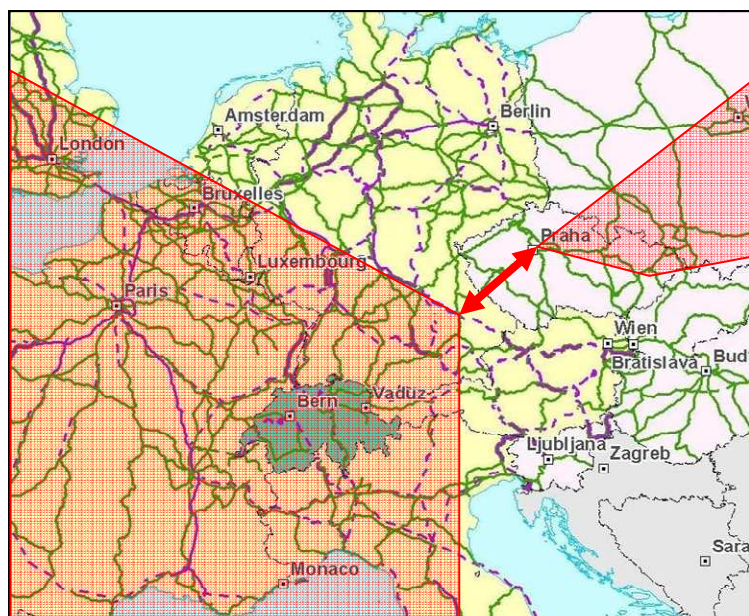
Spojení Praha – Bavorsko: současnost

- dálkové spojení z ČR směrem na západ pouze přes Dresden
- ve směru do Bavorska železniční spojení není konkurenceschopné
- velké území s vysokou koncentrací obyvatel a hospodářských aktivit v SRN i v dalších zemích není dosažitelné železniční dopravou
- ve směru do Bavorska probíhá modernizace III. koridoru, to však není z hlediska výhledových potřeb dostačující



⇒ **potřeba řešit koncepci rychlého železničního spojení
Praha – Bavorsko**

Spojení Praha – Bavorsko: budoucnost

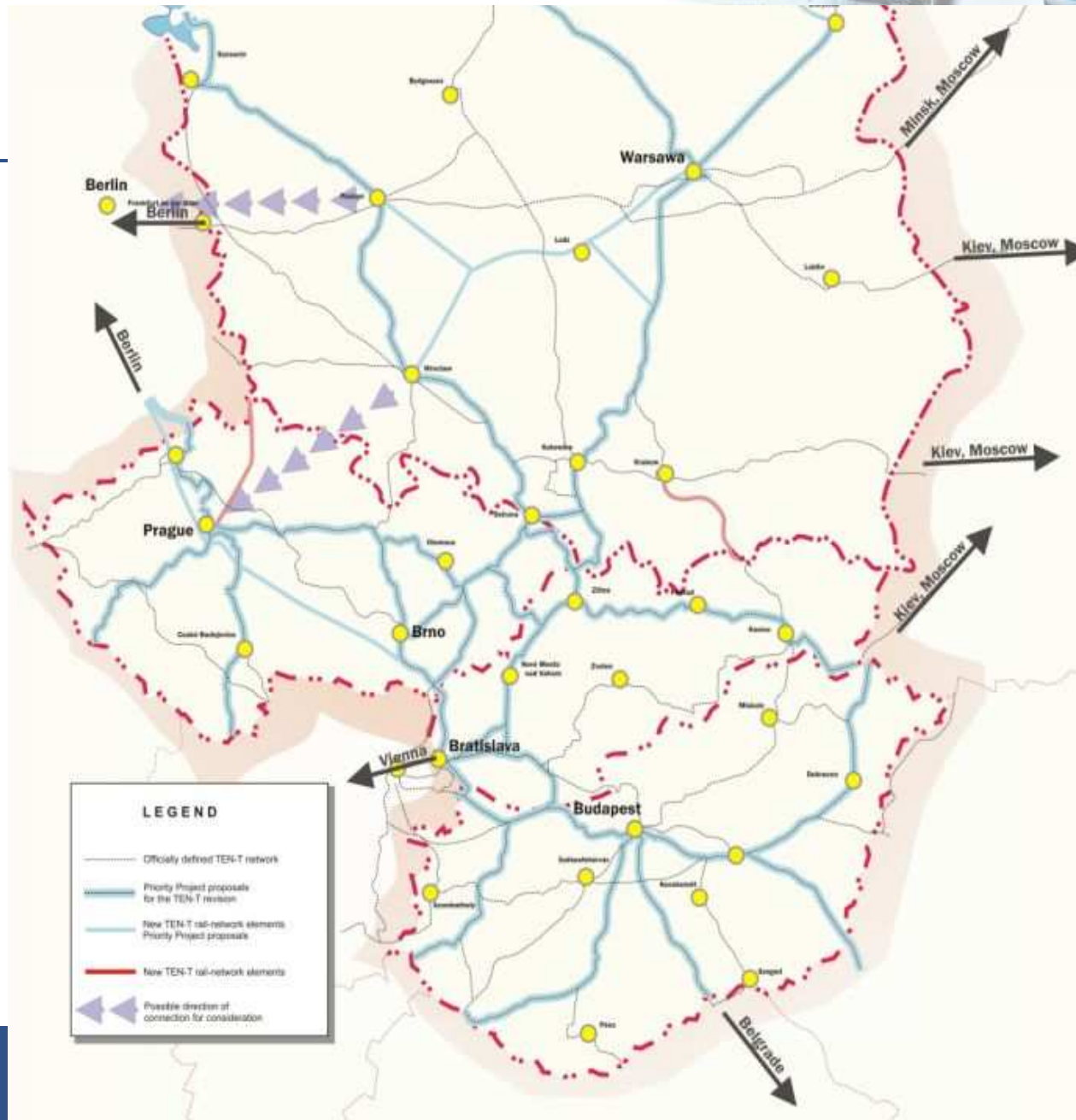


- návaznost na modernizaci III. koridoru v úseku Praha – Plzeň
- **prověřován záměr modernizace tratě Plzeň – Domažlice – Regensburg**
- v Regensburgu napojení na dálkovou síť směr München a Nürnberg
- možnost uspokojení širších vazeb z ČR do západní a jihozápadní Evropy a z Bavorska přes ČR do Polska

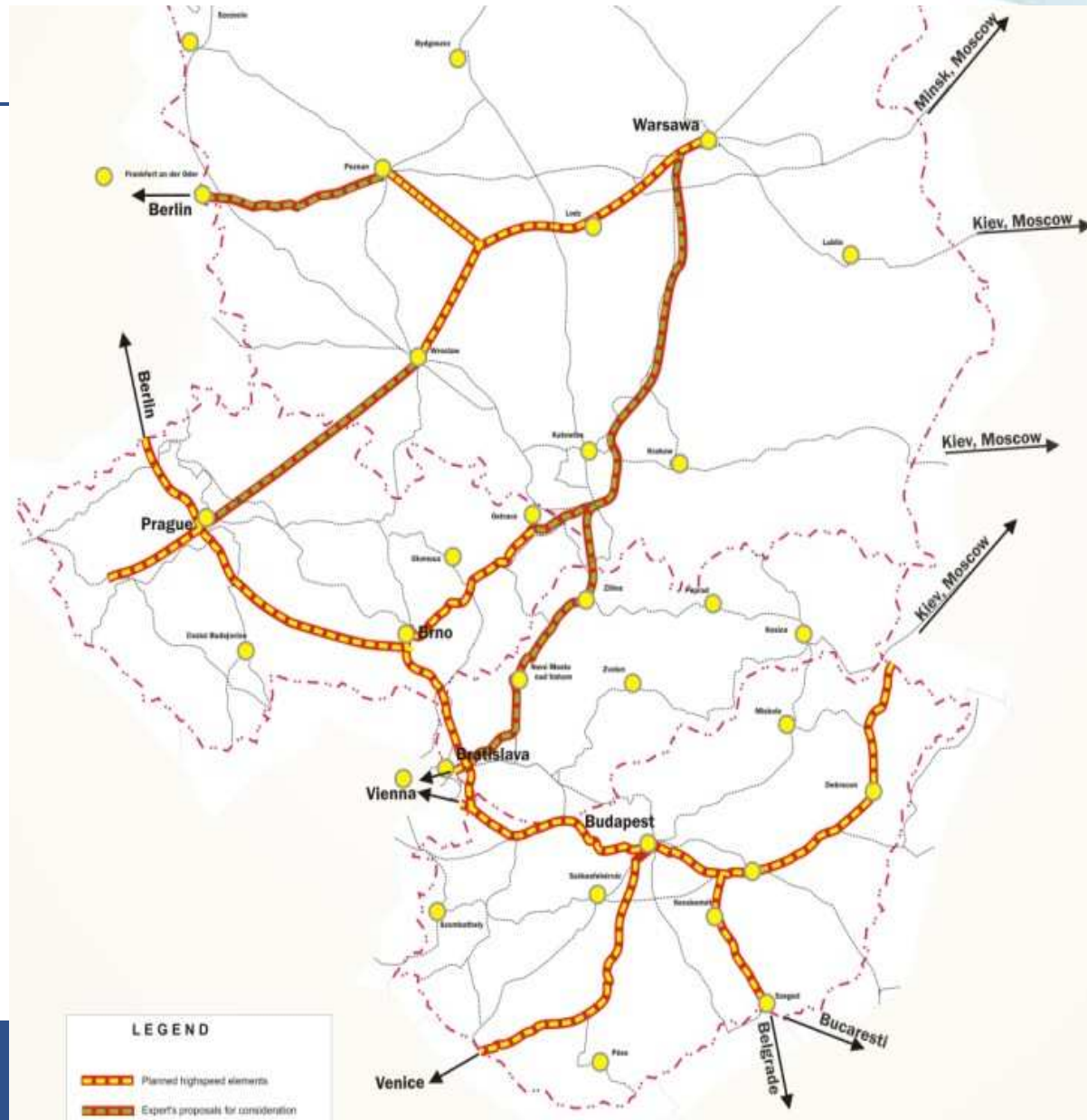
Návrh sítě TEN-T státy V4 – nové elementy



Návrh sítě TEN-T státy V4 – základní a globalní síť



Návrh sítě TEN-T státy V4 – VRT





Děkuji za pozornost

Ing. Vít Sedmidubský

**Czech Raildays 2010
15. – 17. 6. 2010, Ostrava**