



# Železnice v ČR – perspektivy dalšího vývoje

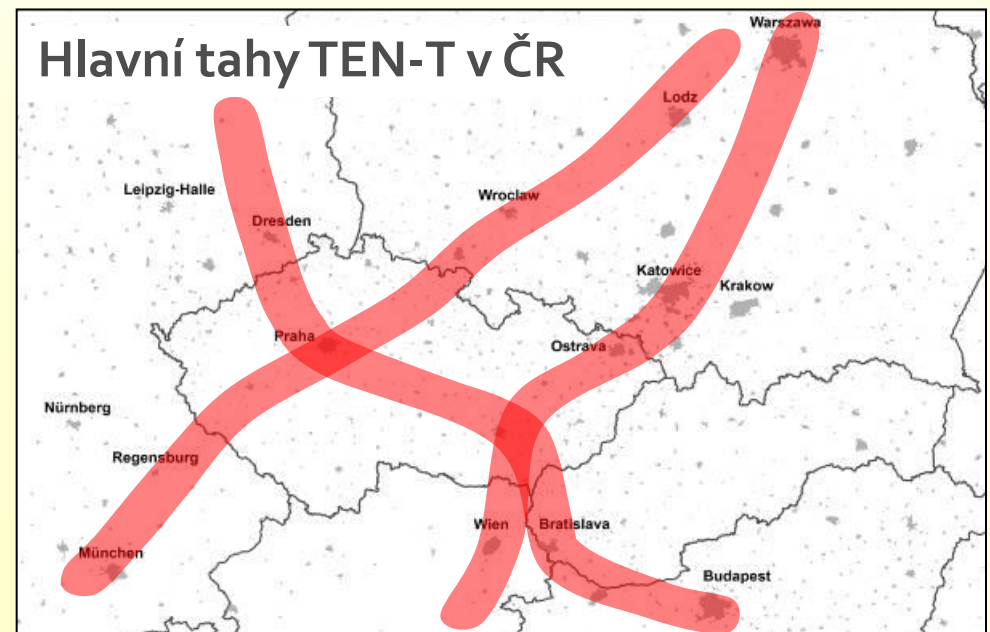


**Ing. Jindřich Kušnír**  
ředitel

Odbor drážní a vodní dopravy

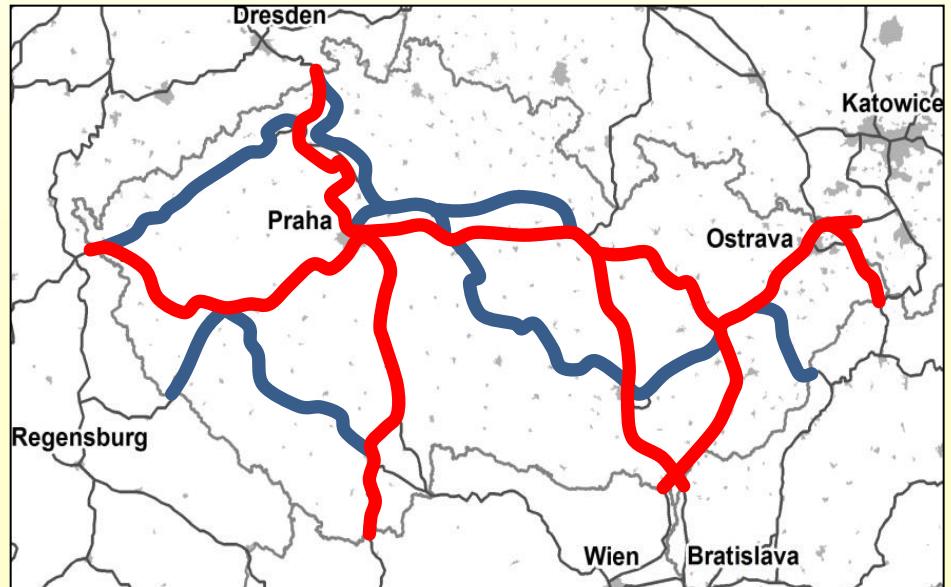
# 1. Politika sítě TEN-T

- nařízení č. 1315/2013/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
- rozdělení sítě TEN-T na **hlavní** a **globální**
- hlavní železniční tahy zvláště pro osobní a pro nákladní dopravu
- stanovení podmínek a parametrů rozvoje sítě
- rozšiřování sítě vysokorychlostních tratí EU
- spolufinancování projektů



## 2. Modernizace železničních tratí

- tranzitní železniční **koridory** – dokončení III. a IV.
- tratě pro **příměstskou dopravu** – zkapacitnění, zvýšení rychlosti, elektrizace
- železniční **nákladní koridory** – dodržení parametrů TEN-T a TSI + rozšíření (RFC 9)
- významné tratě pro **dálkovou osobní dopravu**:
  - Praha – Plzeň – Furth im Wald – Mnichov
  - Brno – Přerov – Ostrava
  - Praha – Hradec Králové
- priorita pro období **do 2020 (2023)**





### 3. Mezinárodní projekty

- prioritou **navazující tratě** na koridory
- tlak na sousední země, **cíle 2015-2025:**
  - Praha – Berlín 3 h 40 min,
  - Praha – Mnichov 4 h 15 min
  - Praha – Norimberk 3 h 45 min
  - Praha – Vídeň 3 h 45 min
  - Praha – Linec 3 h 40 min
  - Praha – Bratislava 3 h 40 min
  - Praha – Budapešť 5 h 35 min
  - Praha – Katowice 4 h 15 min
- **příprava VRT Ústí n. L – Drážďany:**
  - společný projekt financovaný se Saskem
  - cílem zařazení mezi spolkové projekty
- **koncepční řešení ostatních VRT**



## 4. Elektrizace

- **další elektrizace** zejména na tratích:
  - se silnou příměstskou nebo dálkovou dopravou
  - s potenciálem nákladní dopravy
  - „poslední míle“ – vytvoření ucelených trakcí
- většinou spojena s kompletní modernizací – **vazba na CBA**
- otázka **přechodu na jednotnou** trakční soustavu AC 25 kV, 50 Hz:
  - cílová soustava dle TSI ENE
  - výstavba VRT do stejnosměrných oblastí
  - postupný přechod na 25 kV, 50 Hz na Slovensku
  - posílení konkurenceschopnosti ČR na RFC 7 a 9
  - vyšší efektivnost a méně negativních externalit



### Objízdná trasa:

Německo	15 kV 16,7 Hz
Rakousko	15 kV 16,7 Hz
Maďarsko	25 kV 50 Hz
Rumunsko	25 kV 50 Hz
Bulharsko	25 kV 50 Hz

### Trasa koridoru RFC7:

Německo	15 kV 16,7 Hz
Česká republika	3 kV ss (180, resp. 290 km),
Slovensko	25 kV 50 Hz
Maďarsko	25 kV 50 Hz
Rumunsko	25 kV 50 Hz
Bulharsko	25 kV 50 Hz





## 5. ERTMS = GSM-R + ETCS

- Národní implementační plán ERTMS
- vybavení cca 1500 km páteřní sítě do roku 2025
- ERTMS jako **jediný systém** na hlavních tratích – generační obměna zabezp. systému
- zvýšení bezpečnosti, plynulosti, kapacity
- potřeba **vybavení vozidel** pro tratě s ERTMS:
  - nová vozidla: povinnost vybavení z výroby
  - stávající vozidla s perspektivou nasazení po 2025: postupný plán vybavení, spolufinancování fondy EU, SFDI
- směrnice 2012/34/EU: sleva z ceny za dopravní cestu pro vlaky vybavené ERTMS

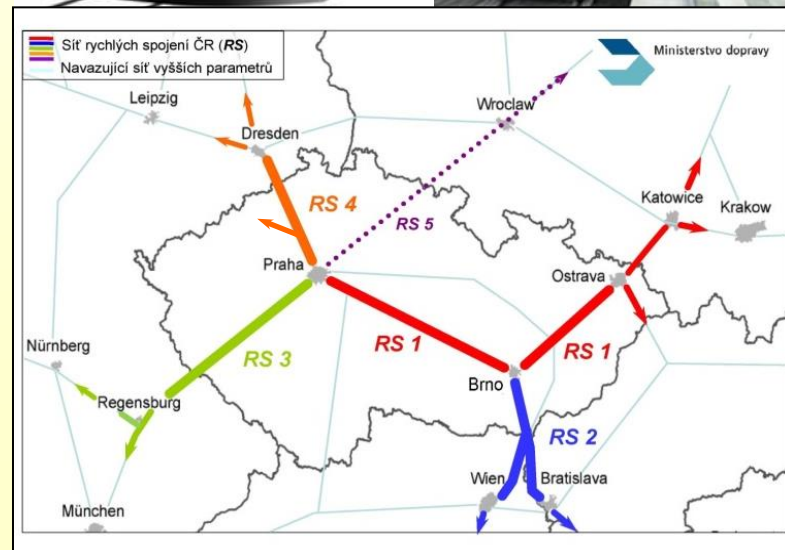






## 6. Rychlá spojení (RS)

- nová páteř rychlé osobní dopravy v ČR
- VRT jako integrální součást železnice v ČR
- přínos nejen pro stát, ale i pro regiony
- obsluha **několika segmenty**:
  - mezinárodní (např. Hamburg – Praha – Brno – Vídeň)
  - dálková vnitrostátní (např. Plzeň – Praha – Brno – Ostrava)
  - meziregionální (např. Praha – Jihlava – Třebíč, Brno – Kroměříž – Zlín)
  - aglomerační (např. Praha – Benešov – Vlašim, Brno – Vyškov)
- obsluha regionů:
  - propojení na stávající tratě
  - zastávky na VRT s obsluhou bus, P&R
- oživení dálkové i návazné regionální dopravy již v 1. etapě
- není rozpor mezi VRT a regionálními tratěmi!!!



# 7. Opatření pro nákladní dopravu

- nový systém zpoplatnění infrastruktury:
  - efektivnější řízení kapacity
  - cenově výhodnější alternativní trasy, specifické slevy
  - postupné sblížení ceny osobní a nákladní dopravy
- podpora modernizace a výstavby terminálů:
  - kombinovaná doprava jako perspektivní segment
  - podpora dalšího růstu kontejnerových přeprav
  - zvýšení podílu i jiných způsobů než kontejnerů (výměnné nástavby, návěsy)
  - spolupráce silniční a železniční dopravy
- podpora úpravy nákladních vozů dle TSI NOI
- konzultace s odbornou veřejností – expertní tým pro nákladní dopravu





## 8. Podpora vozidel z fondů EU

**Podprogram 1** - Implementace subsystému řízení a zabezpečení **ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy**

**Podprogram 2** - Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – **systém měření spotřeby energie**

**Podprogram 3** - Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – **umožnění provozu na systému 25 kV/50 Hz**

**Podprogram 4** - Implementace subsystému telematika – **telematické aplikace v nákladní dopravě a telematické aplikace v osobní dopravě**

**Podprogram 5** - Implementace subsystému kolejová vozidla - nákladní vozy– **splnění hlukových požadavků**

**Program č. 127 65 „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“** – podpora obnovy vozidlového parku regionální i nadregionální dopravy

## 9. Legislativa – národní

- **Novela zákona o dráhách a dalších předpisů (v legislativním procesu):**
  - transpozice směrnice 2012/34/EU + řešení dalších aktuálních problémů
  - zřízení regulačního orgánu pro oblast železnice
  - úprava kategorizace drah, zejména vleček a přístupu na ně
  - zavedení institutu dopravního zařízení služeb
  - změny ve financování infrastruktury – zavedení 5-letých smluv mezi státem a provozovateli infrastruktury
  - změny v oblasti přidělování kapacity infrastruktury
  - přezkum hospodářské vyváženosti smluv o závazku v případě nových komerčních služeb
  - kácení dřevin, veřejná prospěšnost výstavby celostátních a regionálních drah
  - doprovodná novela zákona o SFDI, zřizovací zákon regulačního úřadu
- **Novely vyhlášek – dopravní a stavební a technický řád drah (účinné):**
  - úprava organizace výluk, povinnost vybavení vozidel ERTMS na vybavených úsecích od 1.1.2017
  - zavedení jednotného systému číslování nástupištních hran a sektorů na nástupištích

# 10. Legislativa – EU

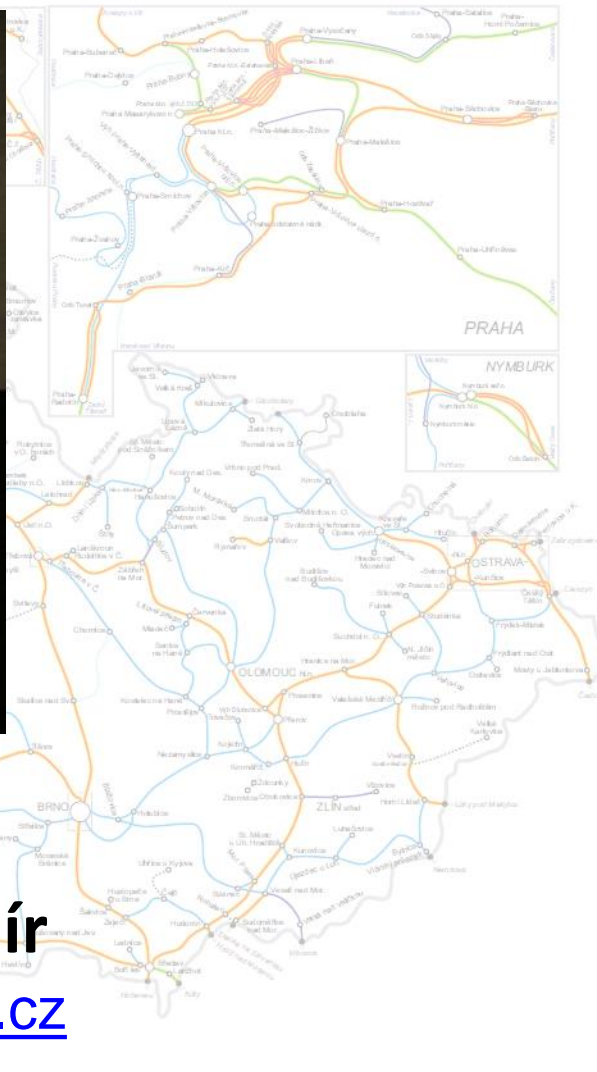
- IV. železniční balíček (ve fázi projednávání):
  - cílem další odstraňování překážek jednotného evropského železničního prostoru
  - řada návrhů kontroverzních a předčasných, bouřlivá diskuse na národní i evropské úrovni
  - technická část – návrh změn v oblasti interoperability a bezpečnosti: zejména posílení pravomocí ERA při schvalování vozidel a ERTMS
  - politická část – návrh změn v oblasti směrnice 2012/34/EU a nařízení 1370/2007/EU: zpřísnění požadavků na oddělení infrastruktury od dopravce, další liberalizace vnitrostátní osobní dopravy
- Prováděcí předpisy ke směrnici č. 2012/34/EU:
  - o postupech a kritériích týkajících se rámcových dohod pro přidělování kapacity železniční infrastruktury
  - nařízení o přímých nákladech infrastruktury
  - řada dalších předpisů
- Prováděcí předpisy ke směrnici č. 2008/57/EU:
  - zejména nové TSI pro rozšířený železniční systém nad rámec TEN-T





### M07 Dovolené traťové třídy zatížení (zatížení na nápravu / na běžný metr) Allowed line classes of loading (axle load / load per meter)

- A1 (16 t / 5 t)
- B1 (18 t / 5 t)
- B2 (18 t / 6,4 t) v závorkách jsou uvedeny přípustné hmotnosti na nápravu a na běžný metr axle load and weight spread over a length unit are in the round brackets
- C2 (20 t / 6,4 t)
- C3 (20 t / 7,2 t)
- C4 (20 t / 8 t)
- D2 (22,5 t / 6,4 t)
- D3 (22,5 t / 7,2 t)
- D4 (22,5 t / 8 t)
- šikoznačná trať bez příslušné traťové třídy narrow-gauge rail system without line class



**Kontakt:**

**Ing. Jindřich Kušnír**

[jindrich.kusnir@mdcr.cz](mailto:jindrich.kusnir@mdcr.cz)