



Ministerstvo dopravy

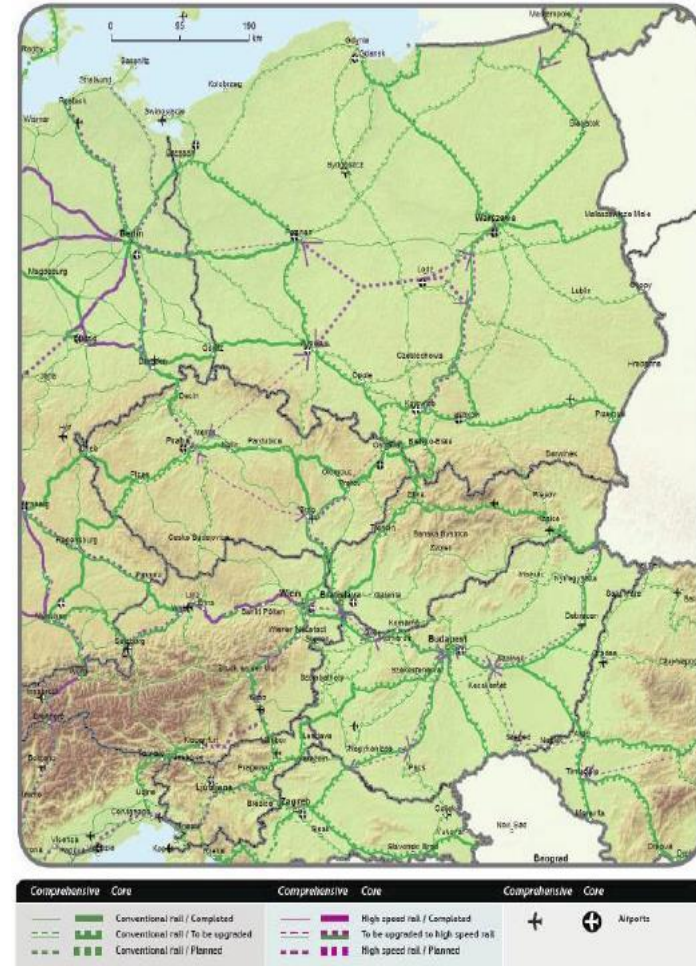
# Vize dopravy ČR s akcentem na železniční dopravu

Ing. Luděk Sosna, Ph.D.  
Ředitel Odboru strategie  
Ministerstvo dopravy



## Politika TEN-T

- Transevropská dopravní síť (TEN-T) vymezena nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013
- Definována hlavní síť/core network (termín dokončení 2030) a globální síť/comprehensive network (termín dokončení 2050)
- TEN-T rozdělena pro vodní dopravu, železniční osobní dopravu, železniční nákladní dopravu a silniční dopravu
- Součástí TEN-T též námořní a říční přístavy a terminály pro kombinovanou dopravu





## Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050

---

- Základní výchozí dokument určující směřování sektoru dopravy v následujícím období
- Cíle dopravní politiky: zajištění dopravní obsluhy státu napříč dopravními módy se snahou o využití výhod jednotlivých způsobů dopravy
- Z pohledu železniční dopravy: zajištění podmínek pro dálkovou osobní a nákladní dopravu včetně zajištění podmínek pro převod dopravy na železnici (podrobně v navazujících dokumentech)
- Zlepšení technického stavu železniční infrastruktury včetně přípravy nových kapacit



## Koncepce nákladní dopravy

---

- Schválena usnesením vlády č. 57/2017 ze dne 25. ledna 2017
- Řeší problematiku nákladní dopravy napříč jednotlivými druhy dopravy
- Pro dálkovou dopravu na více než 300 km vhodnější využívat železniční dopravu (v závislosti na místních podmínkách) – **převedení 30 % nákladní dopravy nad 300 km** ze silnice na železnici do roku 2030
- Řešena problematika multimodálních dopravních terminálů pro efektivní překládku mezi silnicí a železnicí
- Řešena problematika harmonizace podmínek pro jednotlivé druhy dopravy



## Koncepce přechodu na jednotnou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz

---

- Byla schválena Koncepce přechodu na jednotnou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz ve vazbě na priority programového období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE
- Předpokládá se postupná konverze trakční soustavy s využitím moderních technologií napájení s jednotnou fází
- Zajištěna bude vyšší kvalita napájení hnacích vozidel
- Dojde k výrazným úsporám ztrát v trakčním vedení (přibližně 240 000 MWh ročně)
- Současně dojde ke zvýšení účinnosti rekuperace trakční energie od brzdících souprav
- Sjednocení trakční soustavy umožní jednodušší řešení vysokorychlostních tratí v zapojení do konvenční sítě



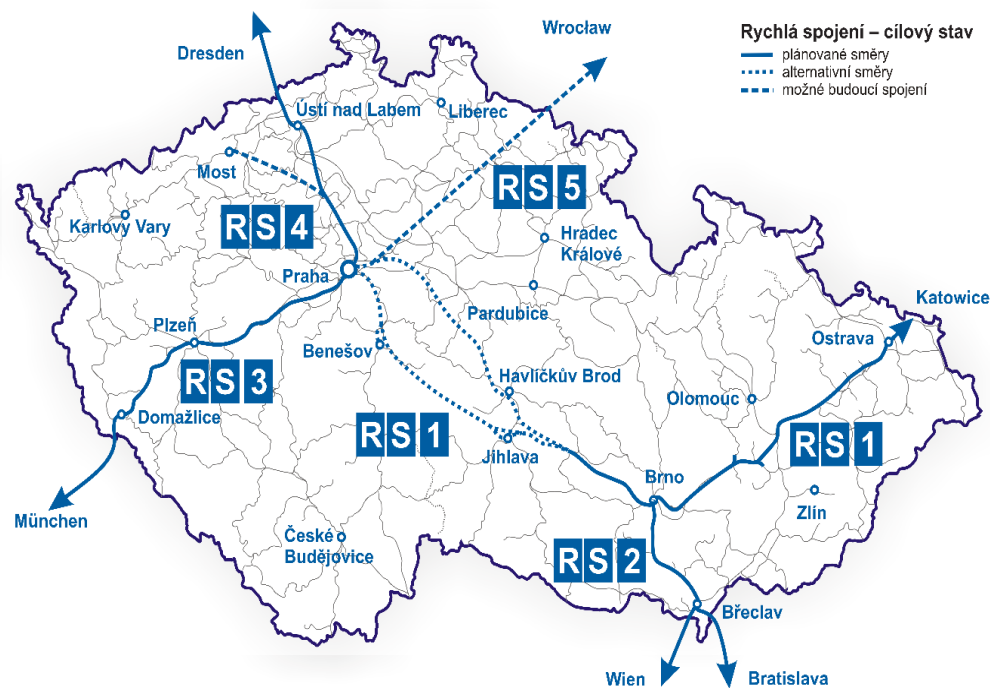
## Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

---

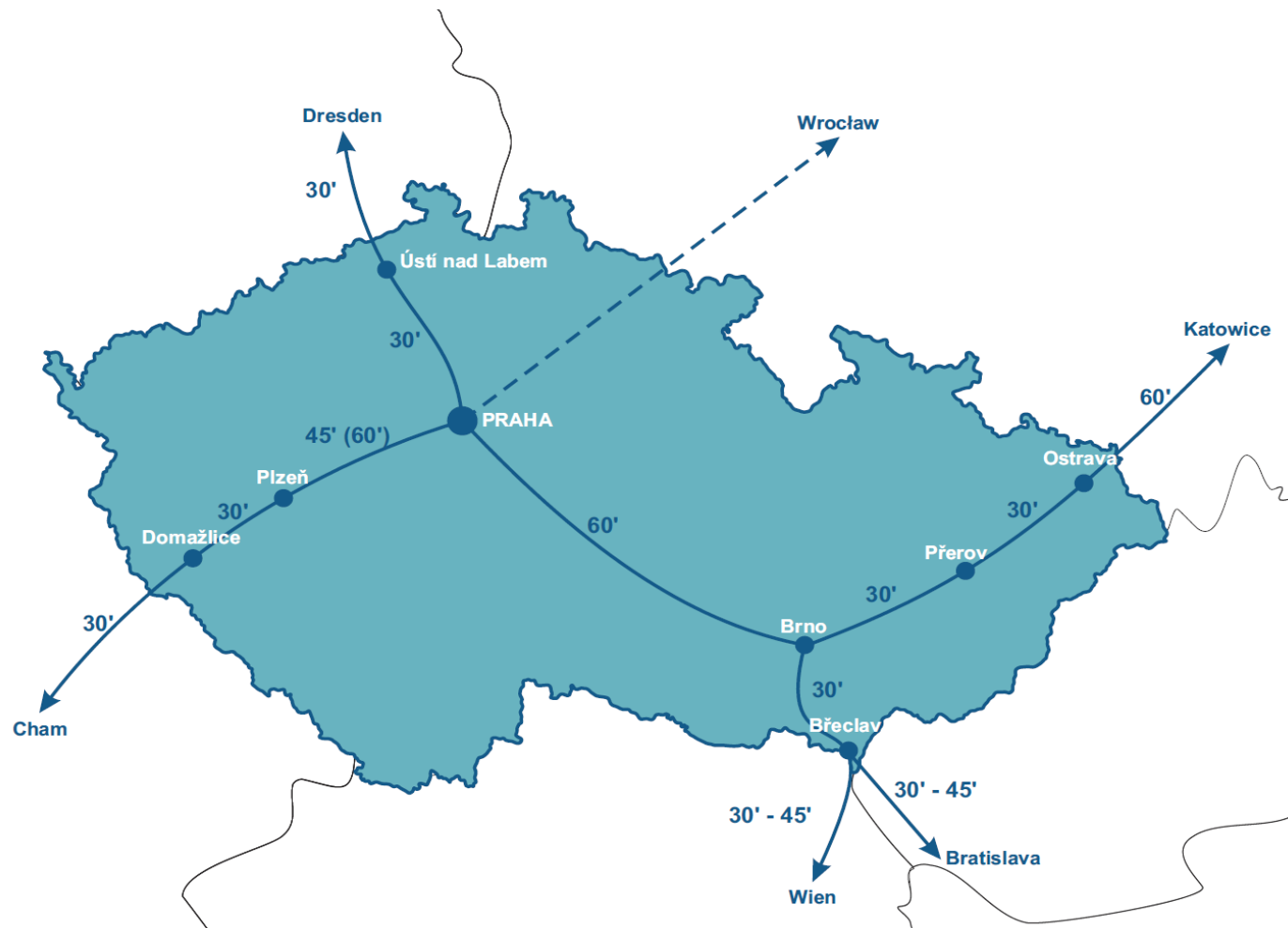
- Schválen usnesením vlády ČR č. 389/2017 ze dne 22.května 2017
- Systém Rychlých spojení zahrnuje novostavby vysokorychlostních tratí, modernizované tratě konvenční a tratě konvenční modernizované pro vysokorychlostní dopravu včetně provozního konceptu
- Definována základní předpokládaná síť novostaveb vysokorychlostních tratí: Praha – Ústí nad Labem – Dresden (možná odbočka Kralupy nad Vltavou – Louny – Most); Praha – Brno – Vranovice (Břeclav), Přerov – Ostrava a Praha – Beroun/Hořovice, k budoucímu prověření určen směr Praha – Wrocław; úsek Brno – Přerov řešen modernizací konvenční tratě na rychlost 200 km/h

# Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

- V rámci programu řešena problematika budoucí dopravní obsluhy
- V souladu s platným evropským právem musí být umožněn volný přístup dopravců na dopravní cestu
- Předpokládá se zajištění dostatečného rozsahu dopravní obsluhy, kombinace veřejné objednávky a komerčního přístupu
- Řešena byla rovněž problematika koncové ceny pro cestující – cestování vysokorychlostní železniční dopravou by mělo být dostupné běžným uživatelům



# Cílové cestovní doby po aplikaci systému Rychlých spojení







## Národní akční plán čisté mobility (NAP CM)

---

- Koncepce vlády ČR pro oblast alternativních paliv v dopravě se zaměřením na silniční dopravu (veřejnou i individuální)
- Hlavní cílem je omezit využívání konvenčních paliv (benzín a nafta) a přispět tak ke snižování negativních dopadů silniční dopravy na životní prostředí (klimatické změny/lokální znečištění)
- Technologická neutralita coby hlavní princip NAP CM (elektromobilita, zemní plyn a vodíkový pohon)
- V případě železnice „elektromobilita“ řešena především přímým napájením
- Výstupy využitelné i pro železniční dopravu na neelektrizovaných tratích, případně pro posunové – možnosti využití lokomotiv na CNG, vodíkový nebo bateriový pohon



## Závěr

---

- Byly schváleny potřebné koncepční dokumenty zajišťující mobilitu nezávislou na uhlovodíkových palivech
- V dálkové osobní i nákladní dopravě a v příměstské dopravě se předpokládá zvýšení podílu železniční dopravy na přepravní práci díky zvýšení její kvality a efektivity – vazba na infrastrukturu
- Předpokládá se zřízení systému Rychlých spojení s výrazným zlepšením cestovních dob mezi významnými městy
- Pro lokální doplnění jsou zajištěny možnosti ekologicky šetrné silniční dopravy



- 
- Děkuji za pozornost
  - Ing. Luděk Sosna, Ph.D.