

# KONFERENCE ŽELEZNICE 2026

## Dvoustovka na české železnici IV. Koridor

**Ing. Emil Hrdlička**

**Správa železnic, státní organizace**

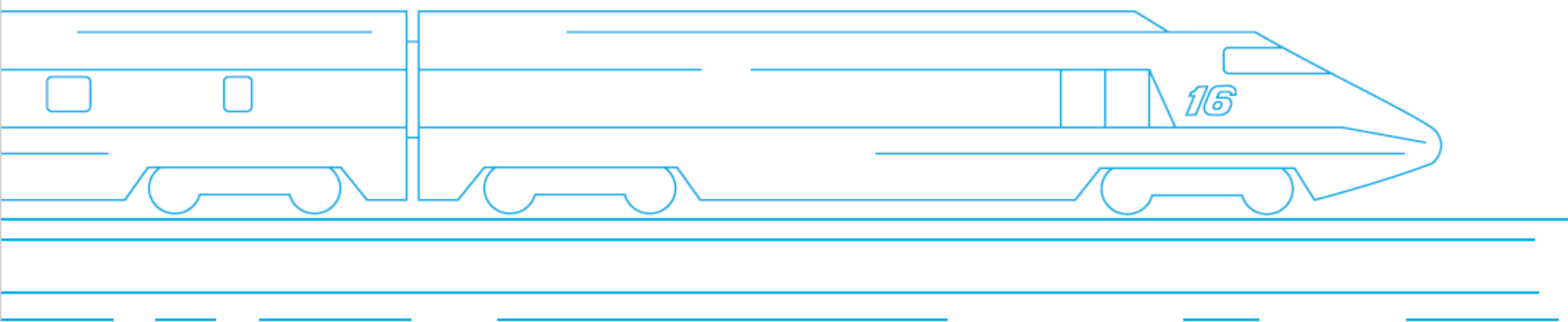
Stavební správa Západ

5. března 2026



# Úvod „Dvě stě – milník české železnice“

- Význam rychlosti 200 km/h pro rozvoj železniční infrastruktury
- IV. koridor jako pilotní projekt
- Úseky:
  - **Sudoměřice – Votice: nová stopa pro 200 km/h**
  - **Soběslav – Doubí: krátký úsek s vysokým významem**
- Současné provozní zkušenosti
- Výhled a možnosti rozvoje (v rámci celého koridoru)



# Proč právě „dvoustovka“

## Proč je rychlost 200 km/h tak zajímavá

- Magická hranice mezi konvenční a rychlou železniční dopravou
- Konkurenceschopnost vůči silniční i letecké dopravě
- Rychlost, kterou:
  - vozidla zvládají již desítky let
  - infrastruktura však dosud neumožňovala uplatnit v běžném provozu



# Historie dvoustovky v ČR

## Historické souvislosti rychlostí nad 200 km/h

- 2002 – první překročení 200 km/h při zkušební jízdě
- 2004 – Pendolino: český rychlostní rekord 237 km/h

## Desítky let:

- technické zkoušky byly možné
- běžný provoz však ne

## 2019: „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“

- Prověření rychlosti nad 160 km/hod
- Souhrnná zpráva

HIP: <b>Ing. Jiří Úlehla</b>		Podpis:	Název a účel díla:						
Tel.: <b>+420 296 154 304</b>		<b>"Modernizace trati Sudoměřice - Votice"</b>							
Stupeň: <b>STUDIE</b>									
Zpracovatelský útvar: <b>S 11</b>		Název částí díla:							
Tel.: <b>+420 296 154 153</b>		<b>Prověření rychlosti nad 160 km/hod</b>							
Vedoucí útvaru: <b>Ing. Petr Vyskočil VTR</b>		Podpis:	<b>Technický průkaz</b>						
Odpovědný projektant: <b>Ing. Jiří Úlehla</b>		Podpis:	Název přílohy:				Změna:		
Vypracoval: <b>viz uvnitř</b>		Podpis:	<b>Souhrnná zpráva</b>				000		
Skart. znak: <b>V20/2040</b>	Datum: <b>08/2019</b>					Číslo. příl.:			
Počet formátů: <b>XXxA4</b>	Měřítko: <b>1:XX</b>	IČD:	<b>19</b>	<b>7651</b>	<b>001</b>	<b>01</b>	<b>01</b>	<b>00</b>	000

## Proč to dříve nebylo možné?

### **Důvody, proč byla hranice 160 km/h dlouhodobým limitem:**

- Nepříznivé směrové a výškové parametry starších tratí
- Velké množství úrovňových přejezdů
- Zabezpečovací zařízení neumožňující vyšší rychlosti

### **Co umožnilo realizaci 200 km/h:**

- Nové trasování tratí se zcela novými směrovými parametry
- Úplné odstranění úrovňových přejezdů
- Implementace ETCS jako jednotného evropského zabezpečení

## IV. koridor jako pilotní projekt

### Nejmodernější konvenční trať v ČR: Praha – České Budějovice

Modernizace, přeložky, novostavby

#### Sudoměřice – Votice

- 19 km nové dvoukolejné trati
- projektová rychlost až 200 km/h
- kompletní vybavení ETCS

#### Soběslav – Doubí

- 8,8 km nové dvoukolejné trati
- krátký úsek s velkým významem



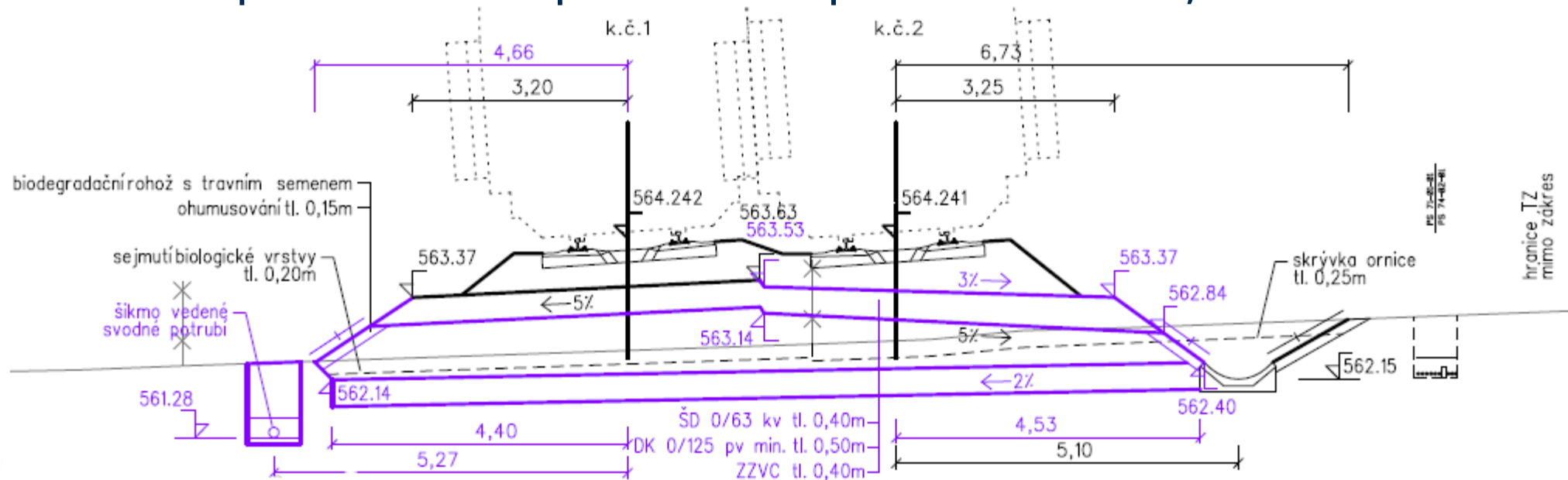
# Sudoměřice – Votice



# Sudoměřice – Votice (I)

## Změny projektu:

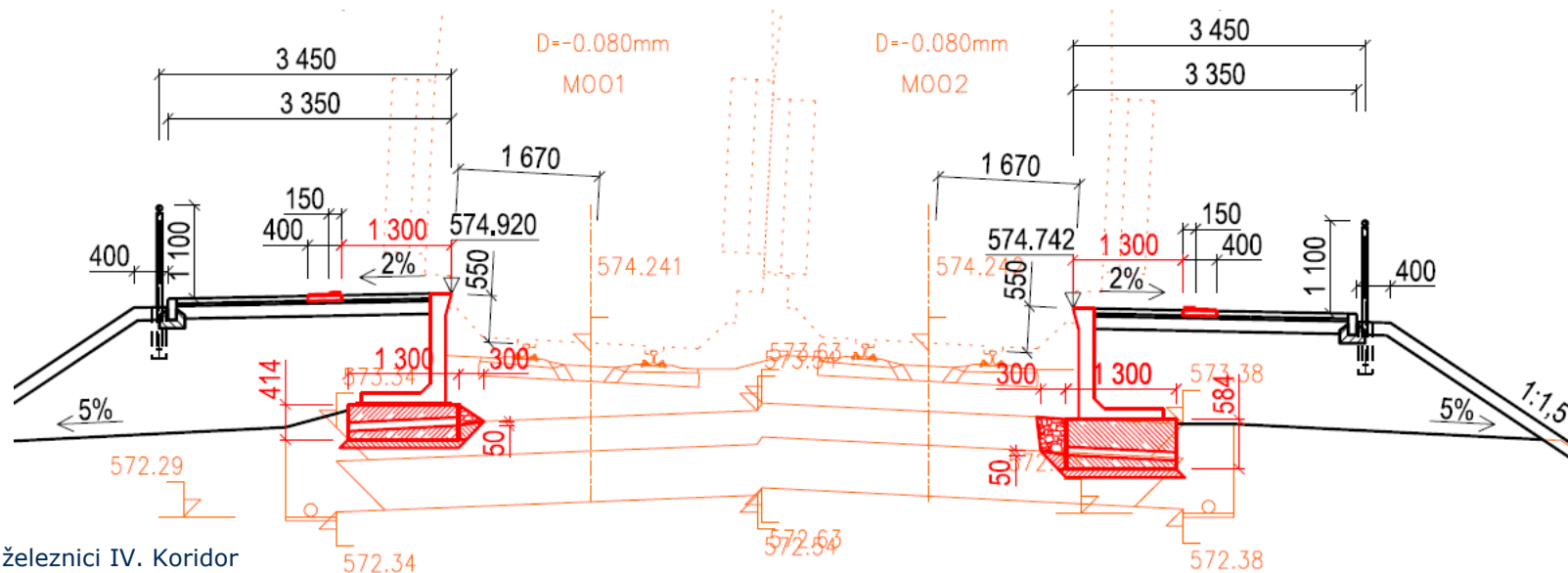
- Zvýšení modulu přetvárnosti zemní pláně na 70 MPa
- Zřízení konstrukční vrstvy ŠD 0/63 tl. 0,35m
- Souvrství z obalovaného kameniva v celkové tloušťce 0,15m
- Zřízení nástupišť s pevnou nástupní hranou
- Rozšíření bezpečnostního pásu nástupišť na šířku 1,3 m



# Sudoměřice – Votice (II)

## Změny projektu:

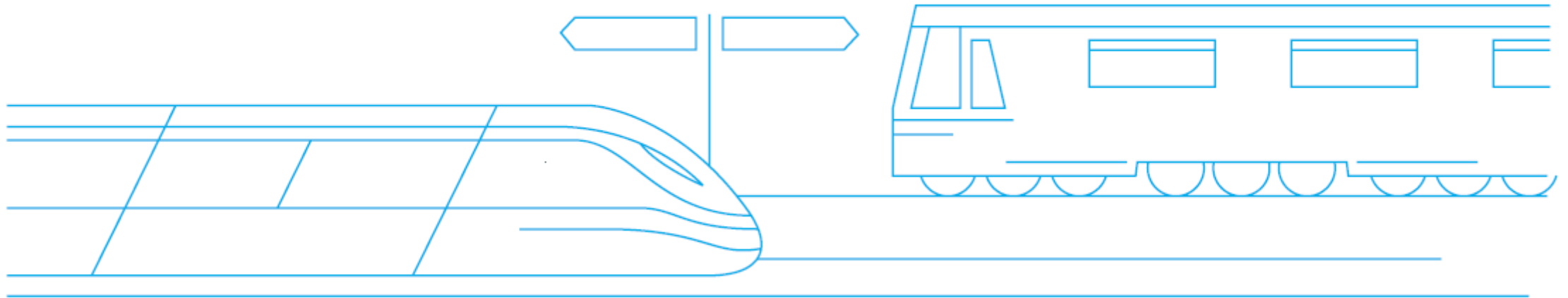
- Úpravy trakčního vedení:
  - trolej se zvýšenou únosností v tahu
  - zvýšen tah na 12 kN za účelem snížení zdvihu
  - úpravy neutrálních polí u SpS
- Použití zesílené konstrukce světelných návěstidel
- Instalace ETCS stavbou „**ETCS+DOZ Votice – Č. B.**“



## Sudoměřice – Votice (III)

### Zavedení zkušebního provozu:

- Provozní opatření pro výhradní provoz pod dohledem ETCS
- Provozní opatření propojení neutrálního pole u SpS
- Doplnění zprávy o posouzení bezpečnosti (ES č. 402/2013)
- Zavedení zkušebního provozu subsystému INF a ENE
- Zavedení zkušebního provozu subsystému CCT
- Nasazení vozidel uzpůsobených pro rychlosti  $V_k=200$  km/h



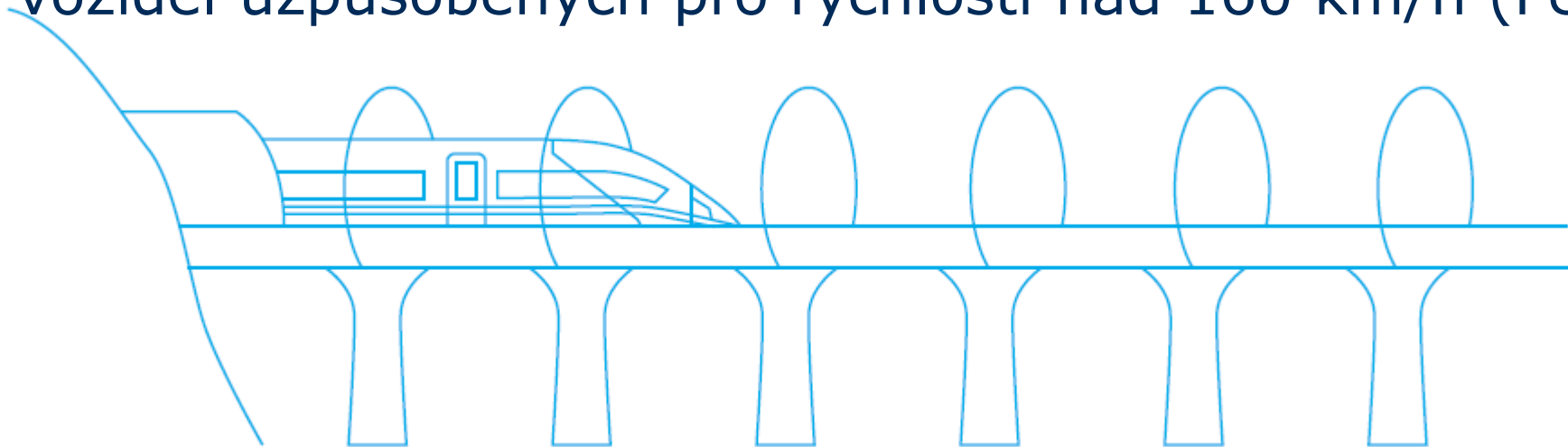
## Kde se dnes jezdí 200 km/h a jaké jsou limity

### Pravidelný provoz od září 2025 - úseky s rychlostí 200 km/h:

#### ➤ Sudoměřice – Votice

#### ➤ Soběslav – Doubí

- Jízdní doba Praha – České Budějovice: **cca 90–95 minut**
- Omezený časový přínos vzhledem ke krátké délce úseků
- Provozní náročnost při integraci s běžným provozem
- Využití vozidel uzpůsobených pro rychlosti nad 160 km/h (Pendolino)



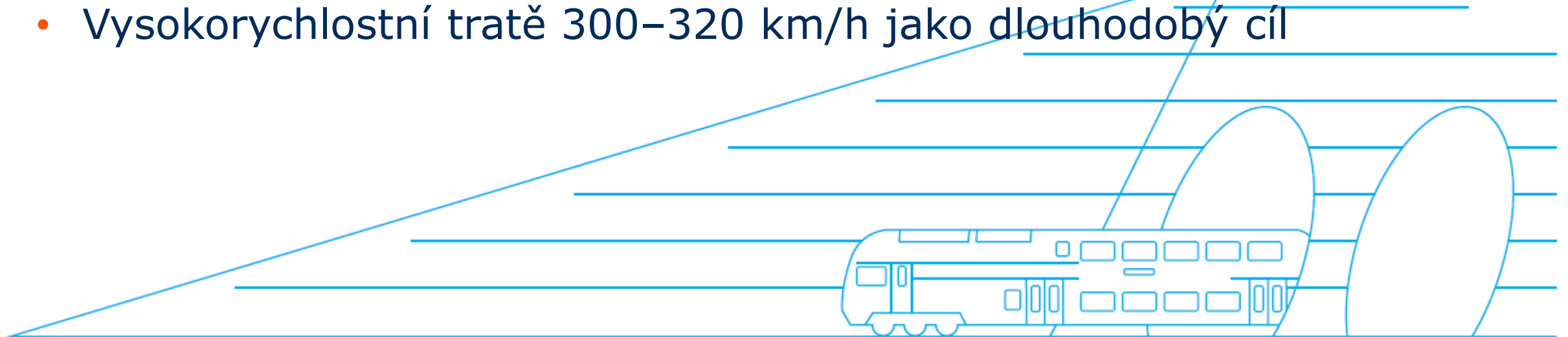
## Další směřování a rozvoj rychlostí nad 160 km/h

### Pokračování modernizace zbývajících úseků IV. Koridoru

- zejména v úseku **Nemanice – Ševětín**

### Možné rozšíření parametrů až do úseků:

- Ševětín – Horusice
- Doubí – Planá
- Projekt RS Brno – Přerov: 200 km/h jako mezistupeň k VRT
- Vysokorychlostní tratě 300–320 km/h jako dlouhodobý cíl



# Závěr



**Je prokázána technická a provozní schopnost české železnice dosahovat rychlosti 200 km/h a IV. koridor poskytl cenné zkušenosti pro budoucí vysokorychlostní projekty**



**Děkuji za pozornost**

**Ing. Emil Hrdlička**

**Stavební správa západ**

Vedoucí oddělení realizace 3  
Úsek investiční - Oblast Čechy 1  
[hrdlickae@spravazeleznic.cz](mailto:hrdlickae@spravazeleznic.cz)