

Živě: Čím budeme na VRT jezdit

19.3.2025 - | PROTEXT

Prezentační den můžete sledovat od 15:30 v Informačním centru vysokorychlostních tratí na ústeckém hlavním nádraží, nebo online.

České vysokorychlostní tratě budou kompatibilní s vysokorychlostními vlaky běžnými v Evropě. To zajistí jak evropské nařízení TSI – Technické specifikace pro interoperabilitu, které je při návrhu nových tratí plně respektováno, tak využití know-how z francouzských vysokorychlostních tratí, po kterých dnes jezdí soupravy několika železničních dopravců od předních evropských výrobců rychlých vlaků. V ČR tak budou moci jezdit kterékoli vlaky, které TSI vyhovují – tedy skoro všechny stávající vysokorychlostní soupravy v Evropě. Vlaky pro vysokorychlostní trati vyberou dopravci, jež budou mít o dopravu pro VRT zájem nebo jejichž službu si pro rychlou dopravu cestujících objedná stát, případně kraje.

Typy vlaků / souprav a jejich parametry

Na většině plánovaných vysokorychlostních tratích v ČR budou jezdit pouze osobní vlaky s výjimkou úseku mezi Litoměřicemi, Ústím nad Labem a hranicí ČR s Německem, kde nákladní soupravy projedou Středohorským a Krušnohorským tunelem. Všechny vysokorychlostní tratě budou přístupné pro nákladní vlaky kategorie Cargo Sprinter přepravující lehký náklad na europaletách, poštu nebo zásilky.

Parametry připravované infrastruktury vysokorychlostních tratí a základní požadavky na vozidla, která po ní budou moct jezdit, uvádí nově také v prosinci 2024 vydané Prohlášení o dráze, které platí pro přípravu a pro období jízdního řádu platného od prosince roku 2025. Zde se objednatelé dopravy i dopravci dozví, co musí vlaky, které budou provozovány na VRT, splnit a s jakými parametry železniční infrastruktury se zde setkají nad rámec toho, co znají anebo je požadováno pro jejich provoz na stávající železniční síti v České republice. Vozidla tak synergicky s infrastrukturou zajistí například i to, že cestujícím nebudou při rychlé jízdě tunelem a míjení souprav nepříjemně zaléhat uši nebo že vlaky namáhané míjením souprav, kde vzájemná rychlost přesáhne i 600 km/h, toto dlouhodobě vydrží.

Kategorie vlaků a jejich rychlost

Lehké vysokorychlostní jednotky s nápravovými tlaky menšími než 18 t využijí maximální provozní rychlost na vysokorychlostní trati až 320 km/h. Návrhová rychlost je ale ještě vyšší, až 350 km/h, a výhledově ji tak bude možné zavést. Zvyšováním rychlosti roste atraktivita železnice. Na vysokorychlostní trati se počítá se čtyřmi kategoriemi vlaků: regionální expres s rychlostí alespoň 200 km/h, rychlík na cca 230 km/h a expres až na 320 km/h. Stejně rychlosti by měla dosahovat i kategorie Sprinter propojující významné metropole.

Provoz a řízení provozu

Vysokorychlostní vlaky bude řídit jednotný celoevropský zabezpečovací systém ETCS (European Train Control System) Level 2. Skládá se z mobilní a traťové části. Mobilní je namontována na vozidla, traťová se instaluje očekávatelně na trať. Základem je spojení mezi oběma částmi mobilním signálem FRMCS založené na moderní technologii 5G. Dálkové řízení provozu, ale i ovládání napájení či sledování prvků infrastruktury zajistí dvě nová centrální dispečerská pracoviště (CDP VRT) v Praze a Přerově, které se za účelem maximální spolehlivosti provozu budou vzájemně

zálohovat.

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/zive-cim-budeme-na-vrt-jezdit/2647060>