

Živě: Proč jsou VRT bezpečné?

19.2.2025 - | PROTEXT

Jak se VRT připravují, aby se docílilo co nejvyšší míry bezpečnosti, vám podrobně na Prezentačním dni „Proč jsou VRT bezpečné“ vysvětlí Pavel Hříbal, vedoucí oddělení metodiky a garant RAMS, ve středu 19. února 2025 v 15:30 v Informačním centru vysokorychlostních tratí na ústeckém hlavním nádraží, nebo online.

V ČR se plánuje výstavba více než 700 km vysokorychlostních tratí (VRT), což znamená také více než 700 železničních mostních a více než 40 tunelových konstrukcí. Při výstavbě proto klademe důraz na procesy, které přinášejí vyšší míru bezpečnosti.

Proto jsou již při návrhování vysokorychlostních tratí (VRT) jsou využívány procesy RAMS (spolehlivost – **R**eliability; dostupnost – **A**vailability; udržitelnost – **M**aintainability; bezpečnost – **S**afety), aby vysokorychlostní tratě byly naprojektovány a provozovány co nejjednodušeji, nejspolehlivěji a v našem případě **nejbezpečněji**.

Samotná **bezpečnost železnice v EU se řídí Směrnicí (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic** a je jednou ze tří legislativních aktů zaměřených na technické aspekty čtvrtého železničního balíčku, jehož cílem je revitalizovat železniční sektor a poskytovat cestujícím kvalitnější služby a více možností výběru. Působí spolu s nařízením (EU) 2016/796 o Evropské agentuře pro železnice a směrnicí (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v EU.

RAMS se využívá jak pro sledování cílů, tak i pro posuzování kvality poskytované služby v režimu PPP (Public-Partners Partnership, tedy partnerství veřejného a soukromého sektoru), který bude využit pro realizaci prvních vysokorychlostních tratí u nás.

ZKUŠENOSTI ZE ZAHRANIČÍ

Při projektování a přípravě nových tratí Správa železnic od roku 2019 úzce spolupracuje s francouzskou skupinou státních drah SNCF. Technické řešení v Česku tak zohledňuje zkušenosti z více než 40 let provozu francouzského systému vysokorychlostních tratí LGV a vlaků TGV. Spolupráce od roku 2022 úspěšně pokračuje díky osmileté smlouvě uzavřené mezi Správou železnic a SNCF Réseau v technických oblastech projektování, provozu, diagnostiky a údržby, a samozřejmě i v otázkách bezpečnosti.

FAKTORY POZITIVNĚ OVLIVŇUJÍCÍ BEZPEČNOST

Typy vlaků

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.

Provoz

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 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 centrálních dispečerská pracoviště (CDP VRT) v Praze a Přerově, které se za účelem maximální spolehlivosti provozu budou vzájemně zálohovat.

Diagnostika

Vysokorychlostní tratě budou pod nepřetržitou i pravidelnou kontrolou. Tento přístup umožňuje rychle identifikovat a řešit problémy se snižující se kondicí tratě. Monitorování stavu v reálném čase předchází poruchám, což minimalizuje prostoje, které jsou značně nákladné. Pravidelným monitorováním a včasnými zásahy můžeme prodloužit životnost celého systému VRT.

Údržba

VRT budou pracovníci intenzivně udržovat v noci při provozní přestávce. K trati povedou příjezdy pro silniční a dvoucestná (to znamená silniční a železniční) vozidla kvůli provádění údržby, obsluze a opravě technologií. Správa železnic připravuje vždy pro zhruba 100 kilometrech vysokorychlostní trati údržbovou základnu se zázemím pro pracovníky a stroje. Bude z ní zajišťován okamžitý a pravidelný servis infrastruktury.

Pohyb lidí a zvířat

Na VRT nebudou existovat úrovnňové přejezdy, ale pouze mimoúrovňová křížení a trať bude pro zajištění bezpečnosti provozu kompletně oplocená. Trať nadjíždí či podjíždí silnice, jiné železnice, cesty pro pěší nebo migrační koridory divoké zvěře.

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/zive-proc-jsou-vrt-bezpecne/2634433>