

BŘECLAV, 13. ledna 2020

Správa železnic testuje trať Břeclav – Vranovice na rychlost 200 km/h

Od prosince loňského roku probíhají v části trati mezi Břeclaví a Vranovicemi testovací jízdy drážních vozidel rychlostí 200 km/h. Cílem zkoušek je příprava vybraných úseků české železniční sítě na plánované zvýšení rychlosti a prověření chování nosných konstrukcí a dalších částí železničních staveb při výrazně vyšším dynamickém zatížení. Probíhá také měření akustického zatížení okolí trati při průjezdu vozidla vyšší rychlostí než je dnešních 160 km/h.

Úsek Vranovice – Břeclav je součástí připravované sítě vysokorychlostních tratí. V budoucnu by v Šakvicích měla končit vysokorychlostní trať z Brna, která bude odbočnou větví páteřní VRT Praha – Brno – Ostrava. Dále do Břeclavi budou vlaky pokračovat po zmodernizované současné konvenční trati, kde se po nezbytných úpravách zvýší traťová rychlost na 200 km/h. „*Slíbili jsme, že budeme postupně zvyšovat rychlost na české železnici. Přecházíme ke konkrétním činům. Stávající infrastruktura neumožňuje zvýšit rychlost vlaků bez nutných úprav jako je například odstranění všech úrovnových přejezdů a přechodů. Díky probíhajícím testům získáme podklady pro připravované projekty,*“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Pokud jde konkrétně o modernizaci tratě mezi Vranovicemi a Břeclaví na vyšší rychlost, měla by ještě v letošním roce začít příprava projektu, následovat bude dokumentace pro stavební povolení a samotná realizace stavby tak, aby bylo hotovo do konce roku 2025. V rámci stavebních prací bude nutné především rekonstruovat železniční stanice Podivín a Zaječí (plná peronizace), zrušit přechod v Podivíně a přejezd Starovičky v úseku Zaječí – Šakvice, obnovit železniční spodek i svršek a trakční vedení či opravit mosty. Právě aktuální stav mostů a jejich odolnost při vyšší rychlosti prověřují současné zkušební jízdy.

Vzhledem k tomu, že poslední jízdy rychlostí 200 km/h proběhly na této trati v roce 2004, byly přípravy pro realizaci rychlostních testovacích jízd zahájeny v září minulého roku. Stav trati zkušebního úseku byl nejprve technicky prověřen měřicím defektoskopickým vozem a současně jízdou měřicího vozu trakčního vedení Správy železnic. Vedle mostních objektů a dalších umělých staveb se prověřily přejezdy, nástupiště, polykarbonátové přístřešky atd. Detailně byly překontrolovány jednotlivě ostatní technické součásti a zařízení trati. Následně byla zajištěna úprava a seřízení jednotlivých prvků infrastruktury pro zkoušky rychlostí 200 km/h. Požadovaný stav trati ve zkušebním úseku byl opětně prověřen jízdou měřicích vozů.

V pondělí 9. prosince 2019 byly v úseku Břeclav – Vranovice realizovány vlastní zkušební a testovací jízdy rychlostí 200 km/h. Využila se pro ně lokomotiva Siemens Vectron, která je plně vybavena palubní částí evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS. Testy se zaměřily na chování systému ETCS při rychlostech nad 160 km/h. Dále se testovalo dynamické chování nosných konstrukcí vybraných mostů při rychlosti 160-200 km/h. K testování byly vybrány dva mostní objekty (z roku 1933 a 1946) s nosnými konstrukcemi, které jsou (podle zpracované studie) náchylné k neúměrné dynamické odezvě (kmitání). Vlastní měření zajistilo České vysoké učení technické v Praze – Fakulta stavební a zaměstnanci Technické ústředny

dopravní cesty. Výsledky měření budou použity k optimálnímu navrhování nových mostních konstrukcí a opravám stávajících při modernizaci tratě pro vyšší rychlosti.

Ve spolupráci s Katedrou železničních staveb Českého vysokého učení technického v Praze se rovněž provedla akustická měření při průjezdu vozidla rychlostí 200 km/h. Kromě klasického přesného měření úrovně akustického zatížení kalibrovaným přístrojem byla pro identifikaci místa a příčiny vzniku hluku použita (poprvé na železnici v ČR) takzvaná „akustická kamera“. Pomocí této technologie lze graficky lokalizovat místo a intenzitu hlukového zatížení (např. styk kola kolejnice, podloží, styk troleje se sběračem atd.) Pro predikci hlukového zatížení při vyšších rychlostech než 160 km/h jsou na železnici používány teoretické výpočetní modely. Předmětná měření i výpočetní model budou sloužit k určení hlukové zátěže a stanovení opatření k dodržení závazných hlukových limitů.