

VRTnovinky

Prověřují se čtyři varianty umístění jižního portálu Krušnohorského tunelu

Ke druhé schůzce se sešla pracovní skupina „Traťový úsek“. Jednala o umístění jižního portálu Krušnohorského tunelu. Takzvaná referenční varianta, kterou přináší Správa železnic (SŽ), jej umísťuje jižně od silnice I/13 s portálem pod ní. Starostka Chlumce a primátor Ústí nad Labem formulovali velice podobné výhrady k této variantě: „Nevracíme za každou cenu do hry odmítnutou trasu H. Chceme jen posunout portál co nejdál od obydlení a vědět, zda, kdy a jak se budou provádět průzkumné geologické vrty, které by

potvrdily proveditelnost dalších možností pro jeho umístění.“

Skupina diskutovala také se Zdeňkem Venou, ředitelem České geologické služby, a jeho kolegou Vladislavem Rappichem o geologické situaci v místě a s projektantem trasy Peterem Lastoveckým o jeho názorech na variantní umístění.

Správa železnic potvrdila, že do konce května vznikne analýza, která srovná pro a proti u čtyř variant:

- tzv. referenční (tj. existující) varianta s portálem pod silnicí I/13,
- varianta SŽ v nižší poloze s portály dále od silnice I/13,
- varianta Stradov s portály v oblasti Českého Újezdu a tunelem mezi Chlumcem a Stradovem,
- varianta Český Újezd s portály v oblasti Českého Újezdu a tunelem mezi Chlumcem a Žandovem.



Z jednání pracovní skupiny Architektonická soutěž

ha uvedl, že geologické vrty lze provádět až poté, co bude u těchto variant výškově i směrově stabilizované vedení kolejí. Znovu se pracovní skupina sejde k jednání v polovině dubna.

Souběžně se skupinou „Traťový úsek“ se schází i pracovní skupina „Architektonická soutěž“. Mezi zásadní témata dialogu patří debata o počtu kolejí, které jsou nezbytné pro plnění všech očekávaných funkcí, o možném umístění VRT terminálu v Ústí nad Labem a o přesném vedení trati tak, aby byl umožněn další rozvoj města. Způsob, jakým se lidé budou dostávat na nástupiště (náchodem či podchodem) byl dalším předmětem debaty. Účastníci také řešili požadavek města na vznik liniového parku podél řeky Bíliny a hledali optimální řešení pro průchod městem od Střekova po Trmice. Závěrem si členové skupiny domluvili, že se do června sejdou ještě pětkrát, aby dospěli ke splnění všech zadání.

Více v sekci Projektový deník na dresden-praha.eu



Náměstek ředitele SSVRT Pavel Hruška odpovědný za výstavbu tratě Drážďany–Pra-

Hluk pod kontrolou

Hluk je součástí každého druhu dopravy. Železnice, i ta vysokorychlostní, však způsobuje ve srovnání se silniční či leteckou dopravou nejmenší nepohodlí veřejnosti.

Vnímání hluku má však fyziologické a psychologické aspekty. Ty jsou u každého člověka individuální. Jdete-li vědomě na diskotéku, vnímáte její hlukovou hladinu jako přijatelnou třeba i u hlučného reproduktoru. Pokud ale zrovna nemilujete hudební festivaly pod širým nebem, budete si na jejich hluk nejspíš stěžovat, třebaže váš dům je daleko od kapely.

Pro provoz vysokorychlostní trati našťastí existuje řada vyzkoušených opatření, jak hluk vlakových souprav podstatně zmírnit. Jsou jimi protihlukové stěny, valy či vedení

Možná opatření snižující hladinu hluku

Zvuková izolace fasády

Snížení o 30 až 40 dB uvnitř domu

Bariéra proti hluku

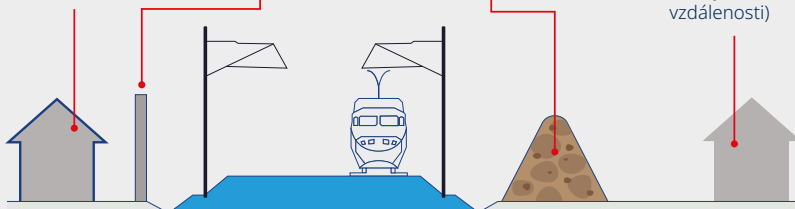
Snížení o 8 až 10 dB

Val proti hluku

Snížení o 6 až 8 dB

Vzdálenost od obydlí

Snížení o 4 dB (zdvojnásobením vzdálenosti)



Použití dlouhých svařovaných kolejnic namísto krátkých

Snížení o 3 dB

Použití betonových praquek namísto dřevěných

Snížení o 3 dB

Trat' vedená v zářezu

Snížení o 4 dB

trati v zářezích. Na to pamatujeme už při přípravě projektu. Mimo jiné u nás nebudou na VRT až na výjimky jezdit vlaky v noci, protože v tuto dobu se plánuje pouze údržba tratě.

Hluk prostě držíme zkrátka a máme ho pod kontrolou.

Více informací na vrtky.cz



Co to je „společný plánovací prostor“

Správa železnic se svým německým partnerem DB InfraGO připravuje výstavbu úplně nové vysokorychlostní trati mezi Prahou a Drážďany. Její část tvoří takzvaný „společný plánovací prostor“. Na české straně je projektovým manažerem přeshraničního projektu „Nové železniční spojení Drážďany – Praha“ Ing. Petr Provažník. A tak jsme mu za vás položili tři otázky.

Petre, řekněte nám, co si máme představit pod pojmem „společný plánovací prostor“?

Představte si prostor zhruba od Heidenau v Německu po Ústí nad Labem v Česku. Pro plánování výstavby železnice nestačí jen domluvit místo, kde se na státní hranici potkají koleje z obou států, které si vyprojektuje každý sám na vlastním území. Je to mnohem náročnější proces. Dám příklad: pro to, aby byl průjezd vlaků plynulý a bezpečný, je potřeba připravovat umístění bezpečnostních prvků v podzemí nebo návrh směrového a sklonového vedení trasy bez omezení státní hranicí. Tady o to více, že pod Krušnými horami přejedete státní hranici v tunelu 30 kilometrů dlouhém a místy až 500 metrů pod povrchem. Společný plánovací prostor je tak definován jako oblast určená k vybudování Krušnohorského tunelu a souvisejících doprovodných staveb. V tomto prostoru postupuje Správa železnic a DB InfraGO společně s cílem dosáhnout optimální podoby projektu.



Když takto společně plánujete, budete také společně stavět?

Projekt Krušnohorského tunelu nejen společně připravujeme, ale podle dohod mezi

státy ho budeme i společně stavět, tedy budeme společně také zadávat významné stavební zakázky. Tunel totiž není jen samotná „díra v hoře“, ale je tam mnoho různých technologií pro napájení nebo zabezpečení, a to vše je nutné technicky i časově sladit tak, aby stavba bezchybně fungovala jako celek.

Kdo stavbu zaplatí? A bude se stavět podle českých nebo německých norem?

Projekt se připravuje a následně se bude i financovat z národních zdrojů, ovšem za výrazné podpory z evropských fondů. Je totiž součástí celoevropské sítě TEN-T, která vede napříč celou Evropou, a tak tento přeshraniční projekt je jednou z dopravních priorit EU. Již nyní je z fondů EU spolufinancováno asi 50 % nákladů na projektovou přípravu u nás i v Německu. Projekt je připravován podle společných evropských a německých technických předpisů a podle nich bude i realizován.



VRT Mobil přijede k vám

Od počátku dubna je opět v provozu naše mobilní informační centrum, tzv. „VRT Mobil“. Budeme vyjíždět do měst a obcí podél tratě a samozřejmě také na velké akce pod širým nebem. To proto, abychom vás sezná-

mili s tím, co VRT představuje, jak se na ní bude jezdit, jak je to s hlukem atd. Náš příjezd si můžete do své obce či do své školy objednat. Rádi za vámi přijedeme – mailujte nám svá pozvání sem: VRT@spravazeleznice.cz

Věděli jste, že...?

- Správa železnic spustila úplně nové webové stránky o projektování VRT v Česku. Web je plný zajímavých informací, infografiky a fotografií. Budeme rádi, když jej navštívíte: www.vrtky.cz
- Na většině vysokorychlostních tratích v ČR budou jezdit výhradně vysokorychlostní osobní vlaky s výjimkou úseku mezi Litoměřicemi, Ústím nad Labem a hranicí ČR s Německem. Tato část tratě bude přístupná pro vysokorychlostní nákladní vlaky kategorie Cargo Sprinter přepravující lehké kusové zásilky na europaletách. Tyto vlaky projedou Středohorským a Krušnohorským tunelem. Více se dozvíte zde: <https://vrtky.cz/technologie/vlaky-i-provoz>
- Lehké vysokorychlostní jednotky s nápravovými tlaky menšími než 18 t využijí maximální provozní rychlost až 320 km/h. Návrhová rychlost je ale ještě vyšší. Výhledově, v případě zájmu objednatelů dopravy a dopravců, tak bude možné bez větších stavebních úprav tratí zvýšit rychlost až 350 km/h.
- Na vysokorychlostních tratích počítáme s provozem čtyř kategorií vlaků: příměstské rychlíky s rychlostí nejméně 200 km/h, dále rychlíky jedoucí 230 až 250 km/h a expresy využívající maximální povolenou rychlost až 320 km/h. Čtvrtou kategorií jsou soupravy Sprinter, které nejvyšší povolenou rychlost propojí významné evropské metropole.
- Řízení provozu bude probíhat vzdáleně z centrálních dispečerských pracovišť s co možná největší automatizací. Ta zajistí bezpečnost a spolehlivost. Jakékoli zpomalení provozu na vysokorychlostních tratích má dopad na obraty souprav a způsobilo by výrazná zpoždění návazných vlaků zvláště v období přepravních špiček.

Kde získám další informace?

Pokud máte jakékoli další dotazy k vysokorychlostním tratím obecně nebo k přípravě VRT Drážďany–Praha, neváhejte nám napsat na VRT@spravazeleznice.cz. Další informace se dozvíte také na webových stránkách www.dresden-praha.eu, případně můžete navštívit infocentrum v Ústí nad Labem.

Autor: Stavební správa vysokorychlostních tratí © 2024

