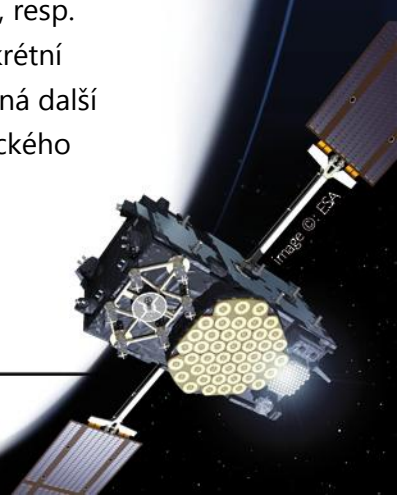


Závěry pracovní snídaně k problematice RAIL

Dne 25.6.2014 se konala, v pořadí již druhá, akce z nového konceptu Pracovních snídaní s GNSS Centre of Excellence. Hlavním tématem letošní, červnové akce bylo **Zabezpečení železniční dopravy s využitím GNSS**. V sídle hostitelské instituce, Technologického centra AV ČR, se setkalo přes 20 odborníků ze železniční oblasti. Akci moderoval Ing. Kamil Slavík a v programu zaznělo celkem 7 příspěvků s tématy jako představení GCE, program HORIZON2020 s důrazem na projektové možnosti pro železnici; současné využívání GNSS na železnici; role a potřeby SŽDC, představení činnosti Fakulty dopravní ČVUT v Praze a představení zkušeností s realizací první fáze projektu LeCross.

Hlavním cílem celé akce bylo identifikovat současnou situaci v této oblasti v České republice z pohledu všech zúčastněných stran, debata nad strategickým směřováním do budoucna, návrh potřebných činností a ustanovení jednotného, širšího konsenzu.

Prvním tématem bylo - na kterých tratích v ČR je nejefektivnější zavádět systémy řízení a zabezpečení s využitím systémů GNSS, do jaké míry vybavovat infrastrukturu inteligentními systémy kontroly a řízení a do jaké míry vybavovat vozidlo (hnací a/anebo všechny) inteligentními systémy. Bylo zdůrazněno, že technologie na báze GNSS nejsou cíl ale prostředek. Podle návazného dokumentu dopravní politiky ČR „rozvojový plán ITS“, se u regionálních tratí počítá, že budou nasazovány GNSS technologie. Alespoň částečná shoda odzněla nad následujícími aspekty. Vybavení všech vozidel palubní částí inteligentního systému řízení a zabezpečení umožňuje řešit komplexně nejenom otázku bezpečnosti, ale také umožňuje zvýšit kapacitu a propustnost infrastruktury. Nasazení inteligentních systémů je efektivnější a přínosnější oproti dosavadnímu způsobu řízení a zabezpečení, založeném převážně na vybavení infrastruktury s omezenými nebo minimálními schopnostmi palubních částí vozidel. Je předpoklad, že inteligentní systém řízení a zabezpečení založený na konceptu inteligentních vozidlech by měl být méně nákladný jak po stránce investiční, tak zejména provozní. Nicméně je nutné toto tvrzení kvantifikovat a následně udělat strategické rozhodnutí státu. Stát, resp. provozovatel dráhy by měli definovat podmínky přístupu dopravců na dráhu a konkrétní nezbytné parametry vybavení drážních vozidel. Pro zdařilou implementaci je potřebná další kooperativní domluva mezi všemi zainteresovanými stranami, prosazování harmonického přístupu, a to i ve vztahu Evropa a ČR pod patronátem MDČR.



Podmínkou zavedení konceptu „inteligentních vozidel“ je bezesporu i datová bezdrátová komunikace vozidla s infrastrukturou a opačně. Z technologického hlediska jde zejména o problematiku rozhraní různých systémů (nových a starých), rozhraní systémů a infrastruktury apod.

Pro krátkost času již nemohli odznít reakce panelistů na další připravené, neméně důležité dotazy, jako:

- Jaké jsou role, plány a výstupy státních organizací v oblasti koordinované implementace GNSS v ČR a v EU?
- Jakým způsobem probíhá harmonizovaná spolupráce mezi ČR a Evropou? Pokud neprobíhá správně, co jsou nejzávažnější bariéry?
- Jak vnímají, vidí, nebo si představují jednotlivé organizace možnou vzájemnou spolupráci pro efektivnější napředování implementaci GNSS řešení v ČR?
- Jaké jsou očekávané celkové přínosy zavedení GNSS z hlediska efektivity provozu, zvýšení atraktivity drah pro uživatele (tj. cestující, nákladní přeprava) a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy v ČR?

Těmto otázkám, otázce strategického rozhodnutí státu, definování podmínek přístupu na dráhu, úrovně zabezpečení regionálních tratí a harmonizované spolupráce na probíhajícím projektu TAČR Beta bude věnována další akce ze série Pracovních snídaní.

