


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘÍPOMÍNKÁCH	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	EXPROJEKT s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno	tel. : +420 533 312 000 E-mail: info@exprojekt.cz ID: dh84e85
---	--	---

OBJEDNATEL:	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 000		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. Jaroslav Šmíd	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Jaroslav Šmíd	VYPRACOVAL Ing. Kateřina Peřinová	KONTRLOVAL Ing. Jaroslav Šmíd
KRAJ: Jihočeský kraj, Vysočina	POVĚŘENÝ MÚ: -	STUPEŇ: Technický projekt	
Směrodatný rychlostní profil Kostelec u Jihlavy - Telč - Slavonice TÚ 1861 a TÚ 1862			ZAK. ČÍSLO 015-2019
			MĚŘITKO - POČET FORMÁTŮ 9 x A4
Technická zpráva			DATUM: 07/2019
			ČÁST DOKUM. - PŘÍLOHA 1

STAVBA: **Směrodatný rychlostní profil Kostelec u Jihlavy – Telč - Slavonice**

STUPEŇ: **Technický projekt**

Technická zpráva

Obsah:

1	IDENTIFIKAČNÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE:	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	3
2.1	ZADANÉ PARAMETRY	3
2.2	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚSEKU	3
2.3	ZREKONSTRUOVANÉ ÚSEKY A ÚSEKY S VYMĚNĚNÝM ŽELEZNIČNÍM SVRŠKEM	3
3	PODKLADY A POUŽITÉ NORMY	3
4	ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ RYCHLOSTNÍHO PROFILU	4
4.1	STÁVAJÍCÍ SMĚROVÉ POMĚRY	4
4.2	OMEZUJÍCÍ OBJEKTY	4
4.3	NÁVRH ÚPRAVY SMĚROVÝCH POMĚRŮ	4
4.4	ZPRACOVÁNÍ GRAFU RYCHLOSTÍ	5
5	MÍSTA OMEZUJÍCÍ PLYNULOST GRAFU RYCHLOSTÍ A DALŠÍ POZNÁMKY KE SMĚROVÝM POMĚRŮM	5
6	ZÁVĚR	7

1 Identifikační a základní údaje:

Stavba:	Směrodatný rychlostní profil Kostelec u Jihlavy – Telč - Slavonice
Lokalita:	TÚ 1861 Kostelec u Jihlavy (mimo) – Telč (mimo), v km 0,583 (KV1M v žst. Kostelec u Jihlavy) – 22,835 (KV1Z v žst. Telč) TÚ 1862 Slavonice (včetně) – Telč (včetně), v km 36,526 (začátek trati) – 67,590 (KV1Z v žst. Telč)
Kraj:	Jihočeský kraj, Vysočina
Zpracovatel dokumentace:	EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno
Odpovědný projektant:	Ing. Jaroslav Šmíd
Vypracovala:	Ing. Kateřina Peřinová

2 Základní údaje

2.1 Zadané parametry

V daném úseku byly zadány následující rychlostní profily:

1. rychlostní profil V s $I_{\max} = 100$ mm
2. rychlostní profil V_{130} s $I_{\max} = 130$ mm

2.2 Základní charakteristika řešeného úseku

Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou trať regionální dráhy. Délka řešeného traťového úseku TÚ 1861 je 22,3 km, délka TÚ 1862 je 31,0 km, celkem se tedy jedná o 53,3 km. Stávající traťová rychlost v úsecích Slavonice – Sedlejov a Třešť – Kostelec u Jihlavy je 50 km/h, ve zbývajícím úseku Sedlejov – Třešť je stávající traťová rychlost 60 km/h. Lokálně je však rychlost snížena, zejména v okolí přejezdů, a to i na pouhých 10 km/h.

2.3 Zrekonstruované úseky a úseky s vyměněným železničním svrškem

V řešeném úseku se dle dostupných informací nenacházejí žádné navazující projekty, které by bylo třeba respektovat.

3 Podklady a použité normy

Projekt vyrovnání osy koleje

- Tvorba směrového a výškového projektu koleje č. 1 na TÚ 1861, Kostelec u Jihlavy - Telč, km 0,5 – 23,0 (09/2015, SUDOP BRNO, spol. s r.o.)
- Tvorba směrového a výškového projektu koleje č. 1 na TÚ 1862, Telč – Slavonice, km 36,0 – 67,5 (09/2015, SUDOP BRNO, spol. s r.o.)

Databáze a ostatní podklady z informačních systémů SŽDC

- Aktuální nákretné přehledy železničního svršku
- Mostní evidenční systém
- Seznam nástupištích hran, přejezdů, mostů, propustků a zdí
- Mapový portál SŽDC
- Tabulka č. 06a TTP 701B (účinnost od 10. 12. 2017)

Normy a předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb. (zákon o drahách)
- Vyhláška č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah)
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, Část 1: Projektování

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody
- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽDC S5 Správa mostních objektů

4 Způsob zpracování rychlostního profilu

4.1 Stávající směrové poměry

Stávající směrové poměry byly převzaty z technických projektů „Tvorba směrového a výškového projektu koleje č. 1 na TÚ 1861, Kostelec u Jihlavy - Telč, km 0,5 – 23,0“ a „Tvorba směrového a výškového projektu koleje č. 1 na TÚ 1862, Telč – Slavonice, km 36,0 – 67,5“.

Staničení

V řešených úsecích byla staničení převzata vždy na začátku úseku, a to z výše zmíněných technických projektů. Pro traťový úsek Kostelec u Jihlavy - Telč se jedná o staničení km 0,582 540 (KV1M v žst. Kostelec u Jihlavy), pro traťový úsek Slavonice – Telč jde o km 36,526 469 (začátek trati).

4.2 Omezující objekty

V dokumentaci jsou vyneseny základní objekty omezující návrh. Jedná se o výhybky, nástupiště, přejezdy, propustky, mosty a nadjezdy. Všechny objekty jsou identifikovány polohou (tj. staničením) a případně identifikačním číslem (přejezdy), evidenční kilometráží (mosty a propustky) nebo popisem (výhybky).

Na řešené trati se nachází několik nevhodně situovaných přejezdů, které způsobují výrazné propady stávající rychlosti, a bylo by vhodné, se jimi v dalším stupni dokumentace zabývat podrobněji.

Informace o jednotlivých objektech byly získány z různých informačních systémů SŽDC (viz kapitola 3) a byly lokalizovány pomocí geodetických podkladů.

4.3 Návrh úprav směrových poměrů

Maximální návrhová rychlost byla dle zadávacích podmínek omezena na 80 km/h.

V řešeném úseku jsou úpravy směrových poměrů navrženy tak, aby byl maximální směrový posun do 200 mm, tj. aby bylo možné umístit železniční svršek na stávající drážní těleso. Výjimkou je oblouk v km 3,629 – 3,925, kde dochází k posunům maximálně 222 mm.

Metody zvýšení rychlosti byly v zásadě využity tyto:

1. Zvýšení převýšení – převýšení bylo zvyšováno tak, aby nedostatek převýšení byl pokud možno do 90 mm (pro rychlostní profil V), respektive do 120 mm (pro rychlostní profil V130). Pokud se vyskytnou nedostatky převýšení vyšší, je to výjimečně z důvodu, aby nedošlo k propadu rychlosti.
2. Prodloužení přechodnic, respektive vzestupnic, které jsou navrženy ve stejné délce – vzhledem ke snaze navrhovat co nejmenší směrové posuny, je toto prodloužení navrhováno co nejkratší s ohledem na strmost vzestupnic – sklon vzestupnic je navrhován pokud možno 1:500 a nižší. Kromě délek vzestupnic byly posouzeny i délky přechodnic.
3. Změna poloměru směrového oblouku. Jeho zvětšení bylo použito pro přímé zvýšení rychlosti, jeho zmenšení bylo pak využito pro snížení posunu při prodloužení přechodnic.
4. Snížení převýšení – výjimečně došlo ke snížení převýšení, a to zejména v obloucích, které spojuje inflexní motiv. V důsledku toho došlo ke snížení strmosti vzestupnic.

Způsob návrhu směrových posunů a geometrických parametrů koleje v místě objektů shrnuje následující tabulka:

typ objektu	omezení směrových posunů nebo geometrických parametrů koleje
nástupiště	$D_{max} = 110 \text{ mm}$
přespané propustky	směrové posuny navrhovány jako na zemním tělese (tj. do 20 cm), v případě nutnosti se předpokládá zvednutí mostních říms a případně i svahových křídel
mosty a propustky s kolejovým ložem ve žlabu	směrové posuny navrhovány jako na zemním tělese (tj. do 20 cm), v případě nutnosti se předpokládá rekonstrukce mostních říms
mosty bez průběžného kolejového lože	$l_{max} = 100 \text{ mm}$ zvýšení převýšení předpokládá výměnu mostnic, směrové posuny řešeny individuálně
přejezdy	směrové posuny navrhovány jako na zemním tělese (tj. do 20 cm – předpokládá se přestavba přejezdu); možnost zvýšení převýšení na přejezdu je vždy nutné prověřit projekčně

typ objektu	omezení směrových posunů nebo geometrických parametrů koleje
nadjezdy	směrové posuny navrhovány jako na zemním tělese (tj. do 20 cm), možnost směrových posunů je třeba prověřit po podrobném zaměření

Nutno upozornit, že v řešených úsecích jsou oblouky o poloměrech menších než 250 m, ve kterých lze uvažovat s nedostatkem převýšení do 130 mm pouze pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať, tedy s maximální hmotností na nápravu do 18 t. Rychlost jízdy profilu V130 se v těchto úsecích musí návěstit horními rychlostními s černými pruhy. Nelze tedy uvažovat se zvýšením rychlosti v profilu V130 pro všechny druhy vozidel.

Navrhované směrové poměry byly zkonstruovány pomocí programů ZWCAD a MS Excel.

Navržené parametry oblouků jsou obsahem přílohy č. 2 Seznam základních parametrů oblouků a jsou zobrazeny i v příloze č. 3 Výkresy grafu rychlostí.

4.4 Zpracování grafu rychlostí

Výkres grafu rychlostí byl zkonstruován pomocí programů ZWCAD a MS Excel.

Výkres grafu rychlostí obsahuje (řazeno odzadu nahoru):

1. čáru staničení s polohou stanic a zastávek
2. graf křivosti se základními směrovými parametry
3. čáru s objekty a jejich popisem (výhybky, nástupiště, přejezdy, propustky, mosty, nadjezdy)
4. graf rychlostí
 - a. stávající rychlost (černá barva) – vynesena dle tabulky č. 06a TTP 701B
 - b. navrhovaná rychlost V s $l_{max} = 100$ mm (červená barva)
 - c. navrhovaná rychlost V130 s $l_{max} = 130$ mm (modrá barva)
5. směrové posuny osy
6. nevyrovnané boční zrychlení
 - a. rychlostní profil V
 - b. rychlostní profil V130
7. orientační zákres sklonových poměrů

5 Místa omezující plynulost grafu rychlostí a další poznámky ke směrovým poměrům

V následujících tabulkách jsou uvedeny popisy řešení v místech, kde dochází k omezení plynulosti grafu rychlostí, případně jsou slovně popsána řešení, která by nemusela být z grafických zobrazení zřejmá. Čísla odkazů se vztahují k odkazům z přílohy č. 3 Výkresy grafu rychlostí.

TÚ 1861:

číslo odkazu	popis
1	Propad rychlosti je dán výskytem oblouků malých poloměrů ($R = 288$ a 245 m). Pro zvýšení rychlosti na $V = V130 = 80$ km/h by bylo nutné použít následující parametry: $R = 303$ m, $D = 150$ mm, $l100 = l130 = 100$ mm, $Lk = 72$ m, $n = 480$. V prvním oblouku by teoreticky bylo možné této rychlosti dosáhnout, vznikly by však příčné posuny osy dosahující až 905 mm. Posuny ve významných bodech by byly následující: propustek ev. km 2,411: 814 mm; propustek ev. km 2,648: 29 mm. Ve druhém oblouku, způsobujícím propad rychlosti, rychlost při dodržení parametrů dle normy ČSN 73 6360-1 zvýšit nelze.
2	V kružnicové části oblouku se nachází most ev. km 3,057 bez kolejového lože. Směrové parametry zůstaly v návrhu zachovány, došlo pouze ke zvýšení převýšení ze 41 mm na 75 mm. Z tohoto důvodu bude nutné navrhnout vhodnou úpravu konstrukce.
3	Propad rychlosti V je dán malým poloměrem oblouku. Požadavek na zvýšení rychlosti na $V = 80$ km/h by splnily následující parametry oblouku: $R = 303$ m, $D = 150$ mm, $l100 = 100$ mm, $Lk = 72$ m, $n = 480$. Vznikly by tak však značné příčné posuny dosahující až 1,798 m. Posuny ve významných bodech by byly následující: propustek ev. km 3,621: 17 mm; přejezd P6410: 1,508 m; propustek ev. km 3,764: 1,794 m. I při navrženém řešení pro rychlost $V/V130 = 75/80$ km/h dojde k příčným posunům osy až o 222 mm.

číslo odkazu	popis
4	V tomto propadu rychlosti se nacházejí tři směrové oblouky ($R = 199, 345$ a 197 m). Propad rychlosti je dán malým poloměrem a velkým středovým úhlem prvního a třetího oblouku. Požadavek na rychlost $V = 60$ km/h, $V130 = 65$ km/h (při parametrech $R = 211$ m, $D = 107$ mm, $I100 = 95$ mm, $I130 = 130$ mm, $L_k = 48$ m, $n = 449$) by se projevil příčným posunem osy v prvním oblouku až o $1,070$ m, ve třetím až o $3,135$ m. Příčné posuny ve významných bodech by byly následující: propustek ev. km 4,190: 285 mm; nástupištní hrana v zast. Jezdovice: až 384 mm; propustek ev. km 4,877: $1,418$ m; propustek ev. km 4,914: $2,575$ m; přejezd P6413: $2,767$ m; propustek ev. km 4,978: $3,133$ m. Při požadavku na rychlost $V/V130 = 65/70$ km/h (s parametry $R = 232$ m, $D = 120$ mm, $I100 = 95$ mm, $I130 = 130$ mm, $L_k = 54$ m, $n = 450$ mm) by došlo k příčným posunům osy až o $3,171$ m v prvním oblouku a až o $8,260$ m ve třetím oblouku. Příčné posuny ve významných bodech by byly následující: propustek ev. km 4,190: $1,064$ m; nástupištní hrana v zast. Jezdovice: až $1,772$ m; propustek ev. km 4,877: $4,387$ m; propustek ev. km 4,914: $7,004$ m; přejezd P6413: $7,436$ m; propustek ev. km 4,978: $8,260$ m.
5	Propad rychlosti je dán krátkými přechodnicemi (ve stávajícím stavu $R = 302$ m, $D = 68$ mm, $L_k = 46$ m). Při požadavku na rychlost $V = 80$ km/h (s parametry $R = 303$ m, $D = 150$ mm, $I100 = 100$ mm, $L_k = 72$ m, $n = 480$) by došlo k příčným posunům osy až o 483 mm. Příčné posuny ve významných místech by byly následující: propustek ev. km 6,106: 464 mm; přejezd ev. km 6,175: 482 mm; propustek ev. km 6,205: 469 mm.
6	Propad rychlosti je dán průjezdem přes žst. Třešť. Řešení směrových oblouků by zřejmě bylo možné upravit pro rychlost $V/V130 = 55/60$ km/h, tento požadavek by si však vyžádal přestavbu celé stanice. Jednou z variant řešení by mohlo být sloučení těchto dvou oblouků do jednoho složeného ze 4 poloměrů. V tomto oblouku by bylo nutné zavést převýšení a výhybku č. 1 nahradit transformovanou výhybkou typu 1:12-500-I a posunout začátek výhybky zhruba o 45 m ve směru osy po směru staničení. Uvažované parametry byly následující: $L_k1 = 29$ m; $R1 = 265$ m; $R2 = 405$ m; $R3 = 340$ m; $L_km = 24$ m; $R4 = 755$ m; $D1,2,3 = 43$ mm; $D4 = 0$ mm. Příčné posuny osy by dosahovaly hodnoty až 900 mm. Přestavbu stanice by však bylo nutné prověřit projekčně.
7	Vlivem zvýšení rychlosti dojde ke zvýšení převýšení v koleji, která přiléhá nástupní hraně v zastávce Třešť město. Ve stávajícím i navrženém stavu se jedná o směrový oblouk o poloměru $194,7$ m, tudíž je nástupní hrana ne zcela vhodně umístěná. Z tohoto důvodu by při případné rekonstrukci zastávky Třešť město bylo na místě zvážit odsun nástupiště nebo situaci jinak vyřešit. Na přání Odboru traťového hospodářství GŘ SŽDC s.o. byla prověřena varianta, která s ohledem na přejezd P6421 a šířkové poměry drážního pozemku v km 8,68 - 8,82 zachovává směrové poměry ve stávající stopě, tedy s poloměrem $194,7$ m. Dále navazoval oblouk o poloměru 300 m pro umístění nástupiště. Tento oblouk by odsunul osu koleje východním směrem od stávající polohy, následovala by přechodnice, mezipřímá a oblouk opačného směru pro návrat osy koleje do původní tečny cca v km 9,03. Převýšení v celém složeném oblouku bylo uvažováno 85 mm a rychlost $V = V130 = 55$ km/h. V popsáném řešení by na konci přejezdu P6421 došlo k příčnému posunu osy o $0,5$ m, maximální příčný posun v kružnicové části oblouku o poloměru 300 m by dosáhl hodnoty téměř $6,0$ m. Celou problematiku a detailní řešení je však nutné prověřit projekčně.
8	Stávající rychlost je omezena kvůli rozhledovým poměrům pro přejezd P6422.
9	Propad rychlosti je dán obloukem s krátkými přechodnicemi ve stávajícím stavu. V řešeném propadu by požadavek na rychlost $V/V130 = 75/80$ km/h znamenal příčné posuny u prvního oblouku do 170 mm a u druhého oblouku až 370 mm. Uvažované parametry prvního oblouku: $R = 277$ m, $D = 145$ mm, $I100 = 95$ mm, $I130 = 128$ mm, $L_k = 70$ m, $n = 483$; parametry druhého oblouku: $R = 288$ m, $D = 133$ mm, $I100 = 98$ mm, $I130 = 130$ mm, $L_k = 64$ m, $n = 481$. Za koncem druhého oblouku se navíc nachází výhybka č. 3 nz. Hodice, kterou by kvůli prodloužení přechodnic bylo nutné odsunout ve směru osy ve směru staničení o cca 26 m, čímž by došlo ke zkrácení užité délky koleje.
10	Příčinou stávajícího propadu rychlosti je přejezd P6424.
11	Příčinou stávajícího propadu rychlosti je přejezd P6428.
12	Propad rychlosti je dán obloukem s malým poloměrem a velkým středovým úhlem. Požadavek na rychlost $V/V130 = 65/70$ km/h by byl splněn při následujících parametrech: $R = 232$ m, $D = 121$ mm, $I = 94$ mm, $I130 = 129$ mm, $L_k = 54$ m, $n = 446$. Došlo by však ke značným příčným posunům osy dosahujícím až $6,89$ m. V místě mostu ev. km 15,076 by příčný posun dosáhl hodnoty až $5,094$ m.

číslo odkazu	popis
13	Propad rychlosti je dán obloukem s malým poloměrem a velkým středovým úhlem. Požadavek na rychlost V/V130 = 65/70 km/h by byl splněn při následujících parametrech: R = 232 m, D = 121 mm, l = 94 mm, l130 = 129 mm, Lk = 54 m, n = 446. Došlo by však ke značným příčným posunům osy dosahujícím až 17,36 m. Posuny v rozhodujících místech by byly následující: propustek ev. km 18,293: 67 mm; propustek ev. km 18,407: 8,192 m; přejezd P6433: 13,254 m; propustek ev. km 18,716: 14,909 m.
14	Stávající rychlost je omezena kvůli rozhledovým poměrům pro přejezd P6434.

TÚ 1862:

číslo odkazu	popis
1	Návrh je přizpůsoben stávajícímu mostu v km 37,881 bez kolejového lože. V případě přestavby mostu na konstrukci s kolejovým ložem lze zvýšit rychlost na 65/70 km/h.
2	Návrh je přizpůsoben stávajícímu mostu v km 43,832 bez kolejového lože. V případě přestavby mostu na konstrukci s kolejovým ložem lze zvýšit rychlost na 65/70 km/h. Vyžádalo by si to však posuny až 322 mm a dosažení Dmax=110 mm u nástupiště zastávky Dolní Bolíkov.
3	Propad rychlosti je způsoben oblouky malých poloměrů a velkých středových úhlů (téměř 180°).
4	Návrh respektuje stávající konstrukci mostu v km 51,884 bez kolejového lože.
5	Propad rychlosti je způsoben oblouky malých poloměrů. Návrh předpokládá přestavbu mostu v km 53,696 na konstrukci s kolejovým ložem a u nástupiště zastávky Dačice město zvyšuje převýšení až na 105 mm.
6	Propad rychlosti je způsoben oblouky malého poloměru. Návrh předpokládá přestavbu mostu v km 58,031 na konstrukci s kolejovým ložem a u nástupiště zastávky Velký Pěčín zvyšuje převýšení až na 104 mm.
7	Propad rychlosti je způsoben obloukem o malém poloměru. Dosažení rychlosti 65/70 km/h by znamenalo při parametrech R = 232 m; D = 120 mm; Lk=51 m; n=425 příčný posun osy cca 1,9 m v oblasti, kde stávající těleso tvoří břeh rybníka.
8	Propad rychlosti je způsoben obloukem o malém poloměru. Dosažení rychlosti 70/75 km/h by znamenalo při parametrech R = 252 m; D = 134 mm; Lk=61 m; n=455 příčný posun osy cca 0,95 m.
9	Návrh zvyšuje převýšení u nástupiště zastávky Telč-Staré město na 99 mm. Nedávno zbudovanou nástupní hranu (typ SUDOP; výška 550 mm nad TK) by bylo nutno rektifikovat.

Pozn. Všechny stávající propady rychlosti jsou z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na přejezdech, kromě žst. Dačice, kde je rychlost 40 km/h z důvodu nezabezpečených výhybek.

6 Závěr

Po projednání a schválení dokumentace bude vytvořena příloha č. 4 Odsouhlasení dokumentace.

Nutno upozornit, že v řešených úsecích jsou oblouky o poloměrech menších než 250 m, ve kterých lze uvažovat s nedostatkem převýšení do 130 mm pouze pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať, tedy s maximální hmotností na nápravu do 18 t. Rychlost jízdy profilu V130 se v těchto úsecích musí návštěvit horními rychlostními s černými pruhy. Nelze tedy uvažovat se zvýšením rychlosti v profilu V130 pro všechny druhy vozidel.

Dle předpisu SŽDC D1 by nutnou podmínkou zvýšení rychlosti na navrhovanou hodnotu V = 80 km/h byla změna zábrzdne vzdálenosti; nyní je na předmětné trati zábrzdna vzdálenost 400 m, v případě navrhovaného zvýšení rychlosti na hodnotu V = 80 km/h, by pak měla být zábrzdna vzdálenost 700 m.

Další nezbytnou podmínkou pro zvýšení nejvyšší traťové rychlosti na 80 km/h (ze stávajících 60 km/h, resp. 50 km/h) je vybudování traťového zabezpečovacího zařízení. V souladu s vyhláškou č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah) je v úseku bez traťového zabezpečovacího zařízení možná traťová rychlost do 60 km/h. V současné době jsou mezistaniční úseky Třešť – Sedlejšov, Sedlejšov – Telč, Telč – Dačice a Dačice – Slavonice bez traťového zabezpečovacího zařízení a jízdy vlaků jsou zde zabezpečovány telefonickým dorozumíváním. I s ohledem na článek 7.1 Pokynu generálního ředitele č. 16/2013 ve znění změny č. 1 je možné zvýšit traťovou rychlost maximálně na 60 km/h.

Navrhované úpravy je možné provádět vždy až po vyhotovení detailní projektové dokumentace. Při zvyšování rychlosti na mostních objektech je třeba přihlédnout ke článku 132 předpisu SŽDC S5 Správa mostních objektů. Zejména u výraznějších úprav GPK je nutné počítat s přestavbou dotčených mostních objektů (většina těchto objektů je z doby výstavby tratě a navyšováním říms může dojít ke zvýšení zemního tlaku s následným odtržením čela). Rovněž výraznější změna převýšení na mostech s mostnicemi způsobí změnu v přerozdělení účinku zatížení na jednotlivé nosníky konstrukce mostu a most bude potřeba posoudit i z tohoto pohledu (s případnou potřebou zesílení nebo výměny nosné konstrukce).

Projektová dokumentace dále musí zohlednit stávající kabelové trasy, případně navrhnout jejich přeložení. Zvýšení rychlosti je možné realizovat až po odsouhlasení místně příslušnou Správou sdělovací a zabezpečovací techniky po případné úpravě zabezpečovacího zařízení.

Vypracovala:

Ing. Kateřina Peřinová
email: perinova@exprojekt.cz
tel. 533 312 000, 725 971 696
EXprojekt s.r.o.