POZNÁMKY:

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BALT PO VYROVNÁNÍ

1. STANIČENÍ U OBJEKTŮ SE VZTAHUJE K OSE VYNESENÉ NA VÝKRESU A NEMUSÍ ODPOVÍDAT EVIDENČNÍMU STANIČENÍ OBJEKTŮ.

2. POLOHA PŘEJEZDŮ, VÝHYBEK, NÁSTUPIŠŤ A MOSTŮ JE VYZNAČENA NA GRAFU KŘIVOSTI KRÁTKOU ČERNOU ČÁRKOU.

MÍSTA OMEZUJÍCÍ PLYNULOST GRAFU RYCHLOSTÍ A DALŠÍ POZNÁMKY KE SMĚROVÝM POMĚRŮM:

ČÍSLA ODKAZŮ SE VZTAHUJÍ K ODKAZŮM V GRAFU RYCHLOSTI

číslo odkazu	popis
1	V rámci navazující stavby "Úprava nivelety koleje na mostě ev. km 17,758 trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku" byla oproti stavbě "Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2253 Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hr., km 87,801 – 87,847=0,000 – 25,710" změněná pouze niveleta koleje, směrové řešení zůstalo stejné. Oproti stávajícímu směrovému řešení je posun na konci mostu cca 2 mm vlevo. Navíc bylo zvýšeno převýšení a prodloužená přechodnice - to způsobí výškovou změnu pravého kolejnicového pásu (v místě maximálního zdvihu je to cca 7 mm). Konkrétní provedení úpravy určí projektant mostních objektů.
2	Propad rychlosti je dán malým poloměrem oblouku. Požadavek na rychlost V = V130 = 100 km/h (při parametrech R = 473 m, D = 150 mm, I = I130 = 100 mm, Lk = 90 m, n = 600) by se projevil příčným posunem osy až o 22,3 m, navíc by tento oblouk začínal 49,9 m před začátkem řešeného úseku. Posun osy na začátku úseku (KV5) by dosáhl hodnoty 485 mm.
3	Propad rychlosti způsobuje kombinace oblouku malého poloměru a nástupištní hrany u koleje. Navržené úpravy směrových poměrů počítají s úpravou nástupištní hrany v zastávce Krásné Loučky, a to z důvodu zvýšení převýšení v přilehlé koleji (z původních 97 mm na 110 mm) a posunům osy, které dosahují až 20 cm. Na mostě ev. km 4,793 bez kolejového lože dochází ke směrovým posunům zhruba 2 cm a zvýšení převýšení o 13 mm. Konkrétní úpravy nutno prověřit projekčně. V případě požadavku ponechání zmíněného mostu a nástupištní hrany na původním místě, by byl propad rychlosti ještě větší (obě rychlosti by zde dosáhly 80 km/h). Při požadavku nahrazení složeného oblouku jednoduchým (s parametry V = V130 = 90 km/h, R = 470 m, D = 105 mm, I = 99 mm, Lk = 57 m, n = 543) by bylo nutné posunout výhybku č. 1 o 16,560 m ve směru staničení. V oblouku by došlo k posunům osy až o 118 mm, posun ve významných místech by byl následující: Most ev. km 4,793: až 20 mm; přejezd ev. km 4.732: 60 mm; přejezd ev. km 4,903: 105 mm; propustek ev. km 4.910: 86 mm. V případě odstranění rychlostního propadu, tedy při rychlosti V = V130 = 100 km/h (pro parametry R = 562 m, D = 110 mm, I = 100, Lk = 66 m, n = 600), by byl nutný odsun výhybky o 44,758 m. V oblouku by došlo k posunům osy až o 2 665 mm, v úrovni významných míst by posuny byly následující: Přejezd ev. km 4,732: 1714 mm; most ev. km 4,793: 2665 mm; přejezd ev. km 4,903: 851 mm; propustek ev. km 4,910: 665 mm. Byla také prověřena varianta směrového řešení v případě přesunu nástupiště Krásné Loučky před přejezd P 7782. V tomto případě by při dodržení podmínky posunu osy o max. 200 mm bylo možné dosáhnout rychlosti V = V130 = 95 km/h za následujících parametrů oblouku: R = 459 m, D = 138 mm, I = 95 mm, Lk = 79 m, n = 572. Zároveň by byl nutný posun výhybky č. 1 o 25,716 m ve směru staničení. Příčné posuny ve významných bodech by byly následující: Přejezd ev. km 4,732: 190 mm; most ev. km 4,732: max. 50 mm; přejezd ev. km 4,903: 21 mm; propustek ev. km 4,910: 19 mm.
4	Propad rychlosti je dán malým poloměrem trojice oblouků. Vzhledem k velikosti směrových posunů bude nutné přestavět nástupištní hranu zastávky Linhartovy. V případě požadavku ponechání stávajícího nástupiště by byl propad rychlosti ještě vyšší (obě rychlosti by zde byly o 5 km/h nižší než navržené).
5	Na konci oblouku se nachází most ev. km 8,412 bez kolejového lože. Navržený směrový posun by znamenal mírný zásah do konstrukce. Přesný způsob úpravy je třeba určit projekčně.
6	Propad rychlosti je dán průjezdem přes výhybky v žst. Město Albrechtice. Požadavek na rychlost V = V130 = 60 km/h by si vyžádal výměnu výhybek č. 3 a č. 5 za výhybky typu 1:12-500, s čímž by souviselo i přeprojektování celého zhlaví. Jistou možností pro průjezd této železniční stanice zmiňovanou rychlostí se jeví průjezd po koleji č. 3.
7	V přechodnici se nachází most ev. km 16,674 bez kolejového lože. Navržené zvýšení rychlosti ctí jeho směrovou polohu, je zde však zvýšeno převýšení o cca 10 mm. Způsob zvednutí kolejnicového pásu určí projektant mostních objektů.
8	Stávající omezení rychlosti je zde kvůli mostu ev. km 17,758. Jedná se o mostní provizorium s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h. V případě realizace zvýšení rychlosti se počítá s jeho přestavbou.
9	Propad rychlosti V130 je dán obloukem malého poloměru. Při požadavku na rychlost V130 (pro parametry R = 272 m, D = 148 mm, I130 = 130 mm, Lk = 71 m, n = 480) by došlo k posunům osy až 275 mm. Příčný posun na přejezdu ev. km 21,220 by dosáhl hodnoty 7 mm.
10	Propad rychlosti je dán průjezdem přes výhybky v žst. Jindřichov ve Slezsku. Požadavek na rychlost V/V130 = 75/80 km/h by si vyžádal přestavbu celého zhlaví. V případě složeného oblouku s parametry Lk1 = 0 m, R1 = 890 m, D1 = 0 mm, I = 75 mm, I130 = 85 mm, Lkm = 70 m, R2 = 275 m, D2 = 145 mm, I = 97 mm, I130 = 130 mm, Lk2 = 70 m, n = 483, by bylo možné vložit nové výhybky do kružnicové části bez převýšení. Maximální příčný posun osy by v tomto případě dosáhl hodnoty až 2680 mm. Příčné posuny osy ve významných bodech by byly následující: Most ev. km 21,865: 2686 mm; most ev. km 21,893: 2355 mm; propustek ev. km 21,937: 1470 mm; propustek ev. km 22,006: 1142 mm.

LEGENDA OBJEKTŮ

MOSTY:

- MOST OCELOVÝ PLNOSTĚNNÝ S HORNÍ MOSTOVKOU
- MOST OCELOVÝ PLNOSTĚNNÝ S DOLNÍ MOSTOVKOU
- MOST BETONOVÝ DESKOVÝ NEBO TRÁMOVÝ
- MOST KAMENNÝ NEBO BETONOVÝ KLENBOVÝ
- NADJEZD

PROPUSTKY:

- PROPUSTEK TRUBNÍ
- PROPUSTEK KLENBOVÝ
- PROPUSTEK DESKOVÝ

PŘEJEZDY:

- PŘEJEZD JEDNOKOLENÝ VYBAVENÝ POUZE VÝSTRAŽNÝM KŘÍŽEM
- PŘEJEZD JEDNOKOLENÝ VYBAVENÝ SVĚTELNÝM PŘEJEZDOVÝM ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM
- PŘEJEZD VÍCEKOLEJNÝ VYBAVENÝ SVĚTELNÝM PŘEJEZDOVÝM ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM

VÝHYBKY:

- JEDNODUCHÁ VÝHYBKA, PRŮJEZD PŘÍMOU VĚTVÍ PROTI HROTU, LEVÁ
- JEDNOSTRANNĚ TRANSFORMOVANÁ VÝHYBKA, PRŮJEZD PO HROTU, PRŮJEZD VYZNAČEN
- JEDNODUCHÁ VÝHYBKA, PRŮJEZD PŘÍMOU VĚTVÍ PROTI HROTU, PRAVÁ
- JEDNODUCHÁ VÝHYBKA, PRŮJEZD PŘÍMOU VĚTVÍ PO HROTU, LEVÁ
- JEDNODUCHÁ VÝHYBKA, PRŮJEZD PŘÍMOU VĚTVÍ PO HROTU, PRAVÁ
- JEDNODUCHÁ VÝHYBKA, PRŮJEZD ODBOČNOU VĚTVÍ PROTI HROTU, LEVÁ

NÁSTUPIŠTĚ:

- NÁSTUPIŠTĚ U KOLEJE VLEVO
- NÁSTUPIŠTĚ U KOLEJE VPRAVO

REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	ČÍSLO SOUPRAVY:
		Po připomínkovém řízení	

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, Stavební železniční geodézie, Nerudova 1, 772 58 Olomouc		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. Igor Kekely	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO: Ing. Igor Kekely	VYPRACOVAL: Ing. Kateřina Peřinová	KONTROLOVAL: Ing. Jaroslav Šmíd
KRAJ: Moravskoslezský	POVĚŘENÝ MÚ: -		STUPEŇ: Technický projekt

Směrodatný rychlostní profil Krnov – Jindřichov ve Slezsku

TÚ 2253

Výkres grafu rychlostí

ZAK. ČÍSLO	130-2018
MĚŘÍTKO	1:20000/10000
POČET FORMÁTŮ	18 x A4
DATUM:	11/2018
ČÁST DOKUM.	-
PŘÍLOHA	3