**Záznam**

z  porady se Správou železnic ve věci „***Studie rozvoje území města Vyškov koordinované se zdvoukolejněním trati Brno – Přerov***“ konané dne 3. 5. 2024 prostřednictvím MS Teams.

**Přítomni**

Za Správu železnic:

Ing. Ludmila Chudějová (O13)

Mgr. Vojtěch Cigánek (CTD)

Ing. Milan Stehlík (O11)

Ing. Josef Bednář (O13)

Za SUDOP BRNO:

Ing. Radoslav Molák (HP)

Ing. Martin Svoboda

Ing. Petr Rotschein

Martin Kadla

**Předmět porady**

Porada byla svolána na žádost O13 a týkala se nevypořádaných připomínek k TES - návrhu opatření proti nehodové události (ujetí soupravy z vlečky AČR).

**Všeobecně**

V rámci uvedené TES je navrženo přesutí stávající VNVK mimo obvod žst. a v opuštěném prostoru vybudování plochy pro parkování.

Nová nakládková plocha je navržena vedle předávacího kolejiště vlečky AČR do Dědic. Tato vlečka bude následně v rámci stavby Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice zkracovat a nově zapojena. Odbočná výhybka vlečky je chráněna odvratnou kolejí. Její technické řešení Správa železnic odsouhlasila v rámci DUR 3. stavby.

S ohledem na zvýšení provozu vlečky existuje zvýšené riziko ujetí ložených vozů nebo poruchy brzdné soustavy soupravy, která má zastavit u seřaďovacího návěstidla vlečky. S ohledem na stanovisko SŽ zn. 5860/2024-SŽ-OŘ BNO-OPS ze dne 1. 3. 2024 je třeba technické řešení odvratné koleje přehodnotit.

**Návrh řešení**

Plánovaná nakládková plocha je napojena do hlavní koleje vlečkovou kolejí. Nakládková plocha (ve sklonu 0,0 ‰) je v žkm 1,783 napojena výh. č. S5 do vlečkové koleje. V žkm 1,665 se nachází lom sklonu NK s klesáním 19,800‰. Po 138 m se nachází další lom sklonu NK a to již 23,900 ‰. Od tohoto lomu sklounu NK je vzdálenost odvratné výh. č. 2 560 m. Na této vzdálenosti mohou prázdné vozy dosáhnout rychlosti až 51,23 km/h. Souprava s hnacím vozidlo s počáteční povolenou rychlostí 40 km/h by v případě poruchy brzdného systému dosáhla rychlosti až 65,02 km/h.

Účastníci porady se shodli, že s ohledem na projektované poloměry oblouků vlečky nehrozí pro výše uvedené rychlosti vykolejení vozidel.

Provoz na hlavní koleji mohou tedy ohrozit tyto nehodové události:

1. Ujetí prázdných vozů ze seřazovacího nákladiště a následné projetí Se 5 zakazující jízdu.
2. Selhání brzdné soustavy hnacího vozidla a následné projetí Se 5 zakazující jízdu.
3. Selhání brzdné soustavy hnacího vozidla a následné projetí Se 5 dovolující jízdu.

Ad. 1. a ad. 2 – V těchto případech dojde k nárazu vozidel do zarážedla odvratné koleje. S ohledem na délku soupravy (20 vozů, tj. cca 250 m) nelze s dostatečnou jistotou vyloučit zablokování průjezdného profilu hlavní koleje. Ani zřízení pískové koleje nezaručí potřebný brzdný účinek a proto je jediným řešením zvětšení vzdálenosti mezi odvratnou kolejí a hlavní kolejí. Účastnící porady se shodli, že nejvhodnější bude posunout odvratnou výhybku na konec protisměrného oblouku do cca žkm 1,243. V tomto místě se bude odvratná kolej nacházet v zářezu a od hlavní koleje tedy bude oddělena dostatečnou bariérou. V případě vykolejení soupravy tedy nebude provoz na hlavní koleji ohrožen.

Návrh nové polohy odvratné koleje je přílohou tohoto záznamu a musí být v rámci DUR stavby Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice zapracován.

Posunem odvratné výhybky se bohužel zvětší i vzdálenost posunové cesty a tím dojde ke zvětšení délky obsazení zhlaví stanice o cca 0,5 – 1 min. Této skutečnosti jsou si účastnící porady vědomi, ale s ohledem na bezpečností rizika je nutno toto akceptovat.

Ad. 3 – V tomto případě dojde k vjetí soupravy do stanice. Její zastavení bude provedeno standardním způsobem jako při poruše brzdné soustavy ostatních vlaků.

**Závěr**

Účastníci se shodli, že tímto je vypořádání připomínek uzavřeno. Připomínky O11 č. 4 a 5 budou ve smyslu tohoto zápisu zapracovány v dalším stupni projektové dokumentace.

Zapsal: Ing. Radoslav Molák, SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Přílohy:

Situace nové polohy odvratné koleje.