

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 sklonu NK je vzdálenost odvratné výh. č. 2 560 m. Na této vzdálenosti může souprava hm. 1 600 t bez hnacího vozidla dosáhnout rychlosti až 51,23 km/h. Souprava s hnacím vozidlem 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 nákladíště 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 odvrtné 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 odvrtnou kolejí a hlavní kolejí. Účastníci porady se shodli, že nejvhodnější bude posunout odvrtnou výhybku na konec protisměrného oblouku do cca žkm 1,243. V tomto místě se bude odvrtná 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 odvrtné koleje je přílohou tohoto záznamu a musí být v rámci DUR stavby Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice zpracován.

Posunem odvrtné 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 účastníci porady vědomi, ale s ohledem na bezpečnostní 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. V rámci akt. 3. stavby bude prověřeno řešení s odvrtnou výhybkou 1:9-300-PK. Připomínky O11 č. 4 a 5 budou ve smyslu tohoto zápisu zpracovány v dalším stupni projektové dokumentace.

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

Přílohy:

Situace nové polohy odvrtné koleje.