

Záznam z pracovní porady

ve věci zpracování DÚR stavby

„Modernizace trati Brno – Přerov, 3.stavba Vyškov - Nezamyslice“

Dopravní technologie, kolejové řešení

konané dne 8.9.2021 - platforma TEAMS

Seznam účastníků porady je v příloze záznamu

Dopravní technologie

Byly prezentovány pracovní verze návrhových grafikonů pro horizonty 2035 a 2050. Jako podkladové GVD byly v souladu s postupem dohodnutým na předchozích poradách použity GVD variant PrO-s_350-35 a PrO-s_350-50 z SP VRT Přerov – Ostrava. Byly přepočítány veškeré jízdní doby v celém úseku Brno – Přerov. V důsledku přepočtu jízdních dob došlo u některých tras k dílčím posunům (zpravidla o 0,5 minuty, maximálně o 1 minutu).

V návrhovém GVD pro horizont 2035 byly představeny dva možné scénáře, ve kterých nebude nutné předjíždět osobní vlaky Brno – Vyškov na Moravě v Lulči. V prvním scénáři vlaky linky R12 (Brno – Olomouc) projíždí ŽST Nezamyslice, díky čemuž vzniká v GVD prostor, aby osobní vlaky Brno – Vyškov na Moravě obsluhovaly také zastávku Letiště Brno-Tuřany. Ve druhém scénáři jsou Nezamyslice vlaky R12 obsluhovány, avšak za cenu toho, že osobní vlaky neobsluhují zastávku Letiště Brno-Tuřany. Pokud by zmíněnými vlaky měly být obsluhovány oba inkriminované body, bude nutné osobní vlaky Brno – Vyškov na Moravě předjíždět v Lulči, čímž jednak dojde k prodloužení jejich celkové jízdní doby, jednak zanikne optimální přestup formou hrana – hrana (shodou okolností mezi vlaky obou dotčených linek) ve Vyškově na Moravě.

Zároveň nebude nutné v obou scénářích předjíždět ani osobní vlaky Vyškov na Moravě – Olomouc v Ivanovicích na Hané, což bylo docíleno zejména díky přesnějším výpočtům klíčových provozních intervalů. Pokud však dojde k úpravě časových poloh některých dálkových vlaků, a to v krajním případě i o 0,5 minuty, může to výhledově nutnost předjíždět v Ivanovicích na Hané vyvolat. Proto je vhodné navrhnout Ivanovice na Hané tak, aby svoji konfigurací minimalizovaly negativní dopady do jízdních dob i v případě pravidelného předjíždění vlaků. To obecně platí i pro další stanice (zejména pro ŽST Luleč).

Osobní vlaky v úseku Nezamyslice – Přerov jsou vedeny v souladu s podkladovým GVD tak, že v Kojetíně je obousměrná návaznost formou hrana – hrana na vlaky R Brno – Zlín. Vazba mezi Os a R v Kojetíně je tak upřednostněna na úkor vazby mezi Os a Os v Nezamyslicích (teoreticky bude možný přestup mezi Os a R v Nezamyslicích a následně mezi R a Os v Kojetíně). V Kojetíně by pro tuto koncepci bylo vhodné, aby rychlost ve spojení na přerovském zhlaví, kterou budou využívat osobní vlaky od Přerova při jízdě křížem na kolej č. 1, byla co nejvyšší.

Trasy nákladních vlaků bylo možné do GVD pro horizont 2035 zakreslit optimálně. V obou směrech byla každou hodinu zakreslena trasa nákladního vlaku dlouhého 740 m, o hmotnosti S1800 tun, vedeného hnacím vozidlem řady 1216. V případě hmotnosti lze u těchto tras počítat s určitou rezervou (v reálném provozu pak navíc při zanedbání 10% přírážky budou moci být vlaky ještě výrazně těžší). V obou směrech nákladní vlaky zastavují v Lulči a Kojetíně, což je z hlediska dynamiky jízdy a využitelnosti průjezdných normativů hmotností optimální.

V návrhovém GVD pro horizont 2050 byla oproti podkladovému GVD učiněna jedna zásadní změna v tom, že Nezamyslice nejsou obsluhovány vlaky linky R12 (Brno – Olomouc), které tak tuto

ŽST projíždí, ale vlaky linky Ex22 (Praha – Brno – Zlín). Jelikož byly spoje linky Ex22 uměle v obou směrech pozdrženy v Kojetíně (pobyt 3 minuty), aby nebyly v úseku Brno – Nezamyslice v kolizi právě s vlaky linky R12, nabízí se využít delší pobyt v Kojetíně na obsluhu Nezamyslic. Celková cestovní doba vlaků linky Ex22 se tak při dodatečném zastavení v Nezamyslicích prodlouží pouze o 0,5 minuty, zatímco celková cestovní doba vlaků linky R12 díky projíždění Nezamyslic poklesne o 2 minuty.

Projíždění vlaků linky R12 Nezamyslicemi má pak ještě jeden zásadní důvod. V podkladových GVD byly odjezdy a příjezdy vlaků linky R12 do Nezamyslic posunuty o 1 minutu tak, že do jednokolejného úseku Nezamyslice – odb. Potůček ojížděly o minutu později, respektive z něj do Nezamyslic přijížděly o minutu dříve, než jak bylo uvažováno v SP řešící úsek Nezamyslice – Olomouc. To by znamenalo, že v odbočce Potůček by klíčový interval postupných průjezdů vlaků linky R12 činil namísto 2,5 minuty pouze 0,5 minuty, což je absolutně nereálné, a muselo by zde dojít ke změně návrhu výhledového kolejového řešení (dvoukolejná vložka pro letmé křížování by musela být výrazně delší, přičemž odbočka Potůček by musela být přesunuta směrem k Nezamyslicím). S takovou úpravou však uvažováno není, a proto je nutné klíčový interval v odbočce Potůček dodržet, přičemž tento interval by zde s ohledem na ETCS měl činit 2 minuty. Aby zde bylo možné na tento interval dosáhnout, je s ohledem na konstrukci GVD nezbytné, aby vlaky linky R12 Nezamyslice projížděly.

V horizontu 2050 pak i samotný průjezd Nezamyslice vlakem linky R12 ve směru Brno – Olomouc, kdy tento vlak bude křížit hlavní kolej opačného směru, bude výrazně problematičtější než v horizontu 2035. Zatímco v horizontu 2035 vlak pro jízdu odbočným směrem v ŽST Nezamyslice bude moci využít k tomu primárně určené brněnské zhlaví, přičemž zde u klíčových provozních intervalů bude k dispozici i komfortní rezerva, v horizontu 2050 bude muset tento vlak pro jízdu odbočným směrem využít zadní zhlaví s tím, že u klíčových provozních intervalů zde nebude existovat prakticky žádná rezerva. I případná drobná úprava časové polohy některého vlaku tak může mít zásadní dopad do konstrukce celého GVD.

Osobní vlaky v úseku Brno – Vyškov na Moravě již v horizontu 2050 musí projíždět zastávku Letiště Brno-Tuřany, aby je nebylo nutné předjíždět v Lulči. Případné předjíždění v Lulči by v tomto horizontu znamenalo předjíždění ne jedním, ale dvěma rychlými vlaky osobní dopravy ve svazku, což by již výrazně prodloužovalo celkovou cestovní dobu osobních vlaků. Tyto osobní vlaky navíc v horizontu 2050 mohou být důležité také pro spojení Brno a Vyškova. Zatímco v horizontu 2035 jsou vlaky R mezi Brnem a Vyškovem vedeny ve špičce téměř optimálně v 15' intervalu, v horizontu 2050 obslouží ŽST Vyškov na Moravě 3 vlaky R během 15 minut, a ve zbylých 45 minutách zde bude k dispozici již pouze jedna trasa vlaku R, která bude navíc s ohledem na výhledová omezení v úseku Nezamyslice – Olomouc využívána sporadicky několika vlaky za den. Pro spojení Brna a Vyškova tak v horizontu 2050 budou mít důležitou roli také osobní vlaky, a minimalizace cestovních dob tak u těchto vlaků bude ještě žádoucí.

Trasy nákladních vlaků bylo možné do GVD pro horizont 2050 zakreslit taktéž optimálně. V obou směrech byla každou hodinu zakreslena trasa nákladního vlaku dlouhého 740 m, o hmotnosti S1800 tun, vedeného hnacím vozidlem řady 1216. V případě hmotnosti lze u těchto tras počítat s určitou rezervou (v reálném provozu pak navíc při zanedbání 10% přírážky budou moci být vlaky ještě výrazně těžší). V obou směrech nákladní vlaky zastavují pouze v Lulči, což je paradoxně ještě příznivější než v horizontu 2035. Nicméně ve směru do Brna je naopak v Lulči nutné počítat s výrazně delším pobytem, jelikož hlavní kolej v Holubicích, kterou nákladní vlak bude muset křížit, bude ještě využívanější než v předchozím horizontu. Bude tedy problematické najít takovou trasu, ve které jednak bude moci nákladní vlak projet z Lulče do Holubic, aniž by ho dojel rychlejší vlak osobní dopravy, jednak bude moci v Holubicích přejet do opačné kolejové skupiny bez toho, aby narušil trasy vlaků opačného směru. V praxi zde ve špičce bude za hodinu pouze jedna trasa, u které budou splněny obě podmínky současně. Vlaky délky 650 m a méně však budou moci dojet do Holubic a setrvat zde na předjížděné koleji do doby, než budou moci následně překřížit hlavní kolej opačného směru. Nákladních vlaků dlouhých max 650 m zde bude jezdit většina, a tak se výše uvedený problém s nutností delšího pobytu v Lulči bude týkat jen jednotek vlaků denně.

V ŽST Nezamyslice bude s ohledem na výhledové GVD učiněna jedna zásadní změna, a sice kolej č. 5 s 250 m dlouhou nástupní hranou bude rozdělena cestovými návěstidly (stop značkami) na dvě koleje tak, aby se zde současně mohly nacházet dva osobní vlaky. Toto opatření je s ohledem na exponovaný horizont 2050 nezbytné.

Pro odstavení vozů RID bude sloužit 40m kusá kolej č. 7a s tím, že k tomuto účelu může být pravděpodobně využita průměrně jednou za mnoho let, tudíž zde primárně bude využívána společně s kolejí 7b jako výtažná (délka $7a + 7b = 254$ m), a pouze tehdy, když se na koleji č. 7a bude nacházet odstavený vůz, bude jako výtažná sloužit pouze kolej č. 7b (délka 189 m).

V ŽST Ivanovice na Hané je návrh upraven tak, aby stanice v případě potřeby svými parametry lépe vyhovovala předjížděným vlakům osobní dopravy. Jako s odstavnu kolejí pro potřeby RID je uvažováno s kusou kolejí č. 4a, která zde vznikne prodloužením odvratu o 40 m.

V ŽST Vyškov na Moravě je s ohledem na konstrukci GVD, a to především v horizontu 2035, nutné počítat s přestavováním prakticky všech souprav končících osobních vlaků, a to především s ohledem na zajištění obousměrných přestupů formou hrana – hrana mezi vlaky Os a R. Z tohoto důvodu bude vhodné prodloužit oba odvraty 51a a 52a směrem na Přerov. Prodloužení odvratů je zde však limitováno terénem, a jejich prodloužení zde pravděpodobně nebude možné na více než 90 m, jelikož prodloužení na větší délku by si vyžadovalo výstavbu viaduktů, což by bylo spojené s neadekvátně vysokými investičními náklady. Alespoň vozidlo od Os Olomouc – Vyškov na Moravě, kde by měla být nasazována maximálně jedna trojdílná jednotka, by se na tyto prodloužené „odvratné“ koleje mělo vejít. V případě potřeby pak zde mohou nocovat i dvě trojdílné jednotky. Pro vlaky od Brna, kde budou nasazována i dvě spojené trojdílné jednotky, už budou inkriminované koleje krátké, avšak pokud se umístí seřaďovací návěstidla před výhybky č. 12 a 13, je teoreticky možné uvažovat s přestavením i zdvojené trojdílné jednotky bez toho, aby bylo nutné posunem zasahovat do hlavních kolejí. Zde ale pravděpodobně bude hrát roli každý metr, a může tak být rozhodující i to, jak přesně bude vozidlo dlouhé (např. 2*640 má délku 159 m, 2*DML3 pak 150 m). V krajním případě pravděpodobně bude nutné počítat s tím, že zdvojená jednotka bude muset posunovat do hlavních kolejí, a kusé koleje využije alespoň jednotka od olomouckých Os (což i tak bude přínosné).

Pro zkrácení klíčového provozního intervalu postupných odjezdů (první vlak R, druhý vlak Os) ve směru na Brno může být výhledově vhodné ještě rozdělit kolej č. 2c na dvě koleje tak, aby počátek odjezdové cesty pro druhý vlak bylo možné stavět o něco dříve, a hodnota intervalu se tak dostala na hranici, ze které po zaokrouhlení začne vycházet příznivěji (interval se o 0,5 minuty zkrátí). To však s ohledem na konstrukci GVD zatím není nutné, nicméně v případě drobných posunů některých tras se může stát, že se toto opatření ukáže jako nezbytné.

V návaznosti na sestavené GVD budou vypracovány plány obsazení kolejí, na základě kterých bude následně zřejmější, jak jednotlivé prvky infrastruktury optimalizovat. Lze předpokládat, že návěstidla Sc51, Sc52 a Lc51b budou muset být umístěna metr od hrotu přilehlé výhybky, což zapříčiní, že výhybka za návěstidlem bude muset být držena v předepsané poloze, dokud vlak nezastaví. Vzhledem k vazbě RBC – SZZ by však daná výhybka měla být vždy uvolněna bezprostředně po zastavení vlaku.

Nové napojení vlečky č. 5267 by mělo sledovat co nejmenší sklon. Přibližně čtyřikrát do roka se zde nakládají i vykládají vlaky přepravující vojenskou techniku, přičemž hmotnost těchto vlaků přesahuje i 600 tun. Ohledně napojení vlečky bude osloven provozovatel vlečky.

Do schématu bude doplněna ještě plocha VNVK, rampa a odstavná kolej určená pro potřeby RID.

Kolejové řešení

Předmětem aktualizace kolejového řešení jsou dle zadávací dokumentace zejména :

- Přizpůsobení kolejového řešení stanic požadavkům pro zabezpečení systémem ETCS
- Úprava zapojení vlečky D.P.S. Trade v žst. Vyškov
- Úprava geometrie v úseku Vyškov-Ivanovice (navázání na upravenou žst. Vyškov) a Ivanovice-Nezamyslice (pro dvoukolejný tunel)
- Aktualizace technického řešení dle platných norem (zejména novelizace předpisu S4 platná od 01/2021, novelizace předpisu S3 platná od 04/2021, ČSN 736360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání drah normálního rozchodu“ platná od 01/2021).

Základní návrhové prvky trasy zůstávají beze změny – traťová rychlost 200 km/h, maximální podélný sklon 12,5promile, odpor z tunelu se uvažuje 2 promile.

Minimální trasovací poloměr byl pro rychlost $V=200$ km/h stanoven na $R=2200$ m s převýšením $D=120$ mm, $l=95$ mm, $E_n=85$ mm pro $V_n=80$ km/h. Sklony vzestupnice se přípouštějí 8V. Osová vzdálenost traťových kolejí je 4,20m. Před poradou byly zaslány kolejové situace celého úseku.

Žst. Vyškov (Ing. Beňák)

Rozhraní 2. a 3. stavby jsou výměnové styky výhybky č. 8 v koleji č. 1 a výhybky č. 9 v koleji č. 2. Zde bylo v obou kolejích dosaženo přímé. Za následujícími výhybkami č. 6 v koleji č. 1 a č. 7 v koleji č. 2, které rozvětvují střední předjízdny koleje, navazují v obou hlavních kolejích dva levostranné směrové oblouky o poloměru $R = 2200$ m s převýšením $D = 120$ mm (upraveno, aby $l = 95$ mm). Za těmito oblouky jsou přímé, do kterých jsou vloženy kolejové spojky z výhybek 1:18,5-1200 a zaústění vlečky DPS Trade pomocí výhybky 1:12-500. Mezi krajními výhybkami této výhybkové skupiny je v koleji č. 2 levostranný směrový oblouk o poloměru $R = 8000$ m bez převýšení. Vlečka DPS Trade je nově napojena dvěma protisměrnými oblouky o poloměru $R = 235$ m.

Výškově je ihned za výhybkami č. 6 a 7 niveletu nutné co nejdříve dostat do strmého stoupání. Na napojení vlečky má být hodnota stoupání co nejnížší možná s ohledem na stávající sklony (příliš nezhoršovat stávající stoupání). Dohodnuté řešení nivelety viz níže.

Připomínky:

- Kraje přechodnic směrového oblouku $R = 8000$ m v koleji č. 2 v oblasti spojek O13 požaduje vymístit ze společných pražců výhybek na obou stranách. To bylo prověřeno a je zde odsazení pouze 0,1 mm, což je zanedbatelné. Zkrácení přechodnic by naopak překračovalo limitní hodnoty požadované pro její délku. Řešení ponecháno.

- Vymístit lomy sklonu z přechodnic (a vzestupnic) za kolejovým rozvětvením předjízdných kolejí (na viaduktech). Toto bylo s O13 konzultováno a nakonec zvoleno řešení: od předchozího lomu sklonu v prostoru konců nástupišť byla niveleta oproti předchozímu řešení zdvihnuta do vodorovné, která je vedena přes rozhraní 2. a 3. stavby. Tím však dochází ke zhoršení možnosti navázání 2. stavby na stávající traťový úsek za Vyškovem. V koleji č. 1 je pak lom sklonu na hodnotu 10,6 promile až v kružnicové části směrového oblouku $R = 2200$ m. V koleji č. 2 je pak změna sklonu rozložena do začátku vzestupnice na 1,5 promile a následně větší změna nivelety na hodnotu 10,6 promile je v lomu v kružnicové části směrového oblouku $R = 2200$ m. Polohově jsou přechodnice v kolejích v různé úrovni staničení a z toho důvodu je v koleji č. 2 nutné zvolit rozdílné řešení nivelety. Sklonově vychází na napojení vlečky DPS Trade maximální stoupání 23,6 promile.

Úsek Vyškov – Ivanovice (Ing. Rotschein)

Geometrie koleje sestává z dvou dlouhých protisměrných oblouků o poloměrech $R=2200$ m/2204.20m s převýšením $D=120$ mm. Mezipřímá mezi oblouky má délku 174m. Zvětšení

osové vzdálenosti za žst. Vyškov je řešeno pomocí složeného oblouku – do koleje č.2 vložen oblouk o poloměru $R=2490\text{m}$, $D=95\text{mm}$. Zvětšení osové vzdálenost před žst. Ivanovice na Hané je pomocí abnormální přechodnice v koleji č.1. Součinitele sklonu vzetupnice jsou min. 10V, pouze za žst. Vyškov v oblouku $R=2490\text{m}$ je součinitel 8,63V (zvětšení na 10V by vyvolalo posun tunelu do zpevněné plochy bývalého letiště a přiblížení trasy obci).

ŽST Ivanovice na Hané (Ing. Slávik)

Prezentované řešení kolejiště ŽST Ivanovice na Hané konfigurací respektuje řešení z DUR 2017 a vychází z konceptu aktualizované dopravní technologie. Oproti DUR 2017 nabyl návrh následujících změn:

1. předjízdny koleje jsou pro rychlost 100 km/h (původně 80 km/h), v koleji č.3 ve směru na Přerov je ponechána původní rychlost 65 km/h z důvodu napojení vlečky Soufflet s dodržáním požadované užitečné délky této vlečkové koleje,
2. nedostatek převýšení v obloucích v hlavních kolejích je $l=95\text{ mm}$ (původně $l=100\text{ mm}$), poloměry byly ponechány, zvýšila se hodnota převýšení na $D=120\text{ mm}$ (původně $D=115\text{ mm}$) za současného zvýšení přebytku převýšení pro nákladní vlaky na hodnotu $E=85\text{ mm}$ (původně $E=80\text{ mm}$), upraveny byly rovněž délky vzetupnic tak, aby odpovídaly standardní hodnotě $n=10.V$,
3. spojka výhybek 1 – 2 je navržena z jednoduchých výhybek do přímé koleje (původně byla spojka v obloucích poloměru $R=12000\text{ m}$ (resp. $R=12005\text{ m}$) bez převýšení s transformovanými výhybkami). Prověření možnosti vymístění spojky, případně alespoň pohyblivých částí výhybek, mimo mostní konstrukci v km 55,064 je s negativním výsledkem z prostorových důvodů stanice vklíněné do mezistaničních úseků, které jsou geometricky tvořeny soustavou protisměrných oblouků s hraničními parametry geometrie koleje (poloměry $R=2200\text{ m}$, převýšení $D=120\text{ mm}$, nedostatek převýšení $l=95\text{ mm}$ a součinitele sklonitosti vzetupnic $n=8.V$), případný posun spojky v jejím jednoduchém tvaru do mezistaničního úseku Ivanovice – Nezamyslice nemá z hlediska směrového uspořádání mezistaničního úseku za dodržení požadovaných hodnot R , D , l , n řešení, posun spojky do stanice by vedl ke zkrácení užitečných délek kolejí pod požadovanou délku alespoň 780 m, i posunem spojky tak, že bude na mostě ležet spojující kolej bude pořád na most zasahovat pohyblivé části srdcovek obou výhybek,
4. pro odstavování poškozených vozů s nebezpečnými látkami (kolej RID) byla prodloužena odvratná kolej č.4a o 40 m, kolej RID je oddělena od odvratné části koleje výkolejkou, u koleje RID je zřízena zpevněná plocha pro příjezd záchranné techniky s navázáním na komunikační systém,
5. na konci kusé manipulační koleje č.6 je navrženo pohyblivé zarážedlo, kterým se chrání výstup z podchodu na parkoviště,
6. lom sklonu v km 53,976 v hlavní koleji byl umístěn uprostřed délky vzetupnice se zaoblením přesahujícím přes obě zaoblení lomů vzetupnice, v bodě lomu se niveleta lomí ze sklonu 12‰ z traťového úseku Vyškov – Ivanovice na 2,5‰ přes ŽST Ivanovice na Hané. Lom sklonu byl umístěn tak, aby užitečná délka hlavních i předjízdných kolejích byla v maximálním sklonu 2,5‰. Posun lomu sklonu směrem do stanice do kružnicové části oblouků by prodlužoval úseky užitečné délky staničních kolejí ve sklonu přesahujícím 2,5‰, posun lomu směrem do traťového úseku Vyškov - Ivanovice by neakceptovatelně zahloubil již beztak hluboký zářez (pravděpodobně by byl pak nutný tunel,
7. tvar svršku v předjízdných kolejích bude upraven na základě vyhodnocení zatížení těchto kolejí, původní návrh počítal se svrškem 60 E2,
8. koncept, délka a přístup k nástupištím se oproti DUR 2017 nezměnil.

Připomínky a dotazy:

1. ze strany odboru O11 byl vznesen dotaz na vhodnost umístění koleje RID na konci kusé koleje 4a s obavou o využitelnost a komplikovanost manipulace s poškozeným vozem v případě havárie, tento dotaz se týká i dalších stanic, bylo uvedeno, že v případě navrhování těchto kolejí je potřeba

- postupovat v souladu se směrnici 112 a konzultovat s odborem O30 nejenom o stavebním řešení těchto kolejí, ale i o případné redukci těchto kolejí v jednotlivých stanicích,
2. ze strany odboru O11 byl vznesen požadavek na popis délky nástupištních hran, požadavek je uvádět nejenom stavební délku, ale i dopravní délku (tj. popisovat dopravní délku jako min.170 m) tak, aby různé hodnoty délek nástupištních hran plynoucí ze stavebního i zabezpečovacího (dopravnětechnologického) hlediska nebyly matoucí,
 3. prezentovaný návrh se zapracovanými požadavky ze strany odboru O13 učiněné na vstupní všeprofesní poradě dne 9.8. byl odsouhlasen, bylo požadováno zaokrouhlit poloměr zaoblání lomu nivelety na celých 100 m.

Úsek Ivanovice - Nezamyslice (Ing. Vojteková)

Návrh geometrie koleje byl přizpůsoben řešení stanic ŽST Ivanovice a ŽST Nezamyslice, kde došlo k změnám v návrhu oproti původní DUR, dále byla navržena úprava směrového vedení z důvodu změny typu tunelu na dvoukolejný tunel, s osovou vzdáleností kolejí 4,2m.

Zvětšení osové vzdálenosti za ŽST Ivanovice je řešeno pomocí složeného oblouku – do koleje č.1 je vložen oblouk o poloměru $R=2490\text{m}$, $D=95\text{mm}$, který je mezilehlou přechodnicí spojen s obloukem $R=2204,2\text{m}$, $D=120\text{mm}$, $l=95\text{mm}$. Ten je inflexem spojen s protisměrným složeným obloukem. V jeho první části - oblouk $R=2490\text{m}$, $D=95\text{mm}$, $l=95\text{mm}$ se nachází zastávka Chvátkovice s nástupištěm dl. 170m, za ní je oblouk přepojen mezilehlou přechodnicí na dlouhý oblouk $R=2200\text{m}$, $D=120\text{mm}$, $l=95\text{mm}$. Za ním je opět pomocí inflexů napojena soustava protisměrných složených oblouků zasahujících až do ŽST Nezamyslice. Jedná se o oblouk $R=2200\text{m}$, $D=120\text{mm}$, $l=95\text{mm}$, mezilehlá přechodnice a oblouk $R=6005\text{m}$, $D=0$, $l=79\text{mm}$ na jehož začátku je vložena první oblouková výhybka ŽST Nezamyslice. V mezilehlé přechodnici je vyřešena změna osové vzdálenosti do stanice. Prověření posledního oblouku $R=6005\text{m}$ prokázalo, že nelze zvětšit jeho poloměr, jak bylo požadováno, došlo by k zásahu do zastavěné části obce.

Připomínky :

- Provéřit možnost prodloužení směrového oblouku v zast. Chvátkovice tak, aby bylo možné umístit celé nástupiště do kružnicové části oblouku. Oblouk by prodloužen a nástupiště u koleje č.1 bylo umístěno v kružnicové části oblouku, umístění nástupiště u koleje č.2 bude ještě předmětem další rady.

ŽST Nezamyslice (Ing. Vala)

Byl představen návrh kolejového řešení upravený na základě připomínek O13 ze vstupní rady. Rychlosti v hlavních kolejích v oblouku u nástupišť zůstaly dle původní verze dokumentace, $V=190\text{km/h}$, $V_{130}=200\text{km/h}$. Byly upraveny polohy hlavních kolejí a jejich směrové řešení navrženo bez složených oblouků s velkým poloměrem v napojení na 4. stavbu Nezamyslice-Kojetín. Hlavní staniční oblouk byl upraven na poloměr 2200m s převýšením 99mm pro snížení převýšení v oblasti nástupišť z maximálních hodnot. Na přerovském zhlaví byla nahrazena původní oblouková spojka z výhybek 1:18,5-1200 spojkou z jednoduchých výhybek 1:14-760. Odstraněny byly transformace většiny výhybek z původního návrhu, avšak výhybka č. 18 v koleji č.4 zůstala transformovaná, ale tvaru 1:14-760, aby vyhověla pro rychlost 65km/h do odbočky, tedy na 6. kolej. Kolej č. 4 je ve stanici tvořena jediným obloukem o poloměru 2100m s krajními přechodnicemi bez převýšení, do něhož je výhybka č. 18 vložena. Posuzovaný návrh s netransformovanou výhybkou (v mezipřímé) 1:12-500 by zapříčinil velké rozšíření kolejiště sudé skupiny včetně nástupiště. Spojky směr Brno a zhlaví odpovídá řešení z roku 2018. Větší poloměr než 6000m není možné ve zhlaví zřídit, došlo by k zásahu

do prostoru obytné zástavby obce Dřevnovice. Do odvrátů byly navrženy tzv. odvratné výhybky PK. Doplněn byl i návrh umístění koleje RID pro nouzové odstavování vozů (7a).

Výškové řešení bude projednáno na další poradě.

Připomínky :

- Odstranit náhlou změnu nedostatku převýšení u ZV výhybky č.1 – do další rady
- Provéřít možnost snížení nedostatku převýšení v oblouku směr Prostějov na $l=95\text{mm}$ s vazbou na úroňový přejezd. – do další rady

Sestavil : Ing. Petr Rotschein

Přílohy :

- 0.1 Návrh GVD 2035
- 0.2 Návrh GVD 2050
- 1 Schema žst. Vyškov
- 2 Schema žst. Ivanovice na Hané
- 3 Schema žst. Nezamyslice
- 4 Situace žst. Vyškov
- 5 Situace úseku Vyškov - Ivanovice
- 6 Situace žst. Ivanovice na Hané
- 7 Situace úseku Ivanovice- Nezamyslice
- 8 Situace žst. Nezamyslice

ID	Jméno a příjmení:	Firma, odbor:	Email:	Telefon:	Zúčastnil jsem se výše uv
1	Josef Ferenc	SUDOP BRNO, spol. s r.o.	jferenc@sudop-brno.cz	721089009	Ano
2	Ing. Hana Hanáková	SUDOP BRNO, spol. s r.o.	hhanakova@sudop-brno.cz	728 471 157	Ano
3	Jan Bernát	Správa železnic, OŘ Brno, ÚŘP	Bernat@spravazeleznic.cz	702 205 544	Ano
4	Miroslav Veliš	SŽ, O6	velis@spravazeleznic.cz	724578493	Ano
5	Aleš Koukal	Správa železnic - OŘ Brno - SPS Brno	koukal@spravazeleznic.cz	725 222 957	Ano
6	Morávek Martin	Správa železnic, Stavební správa východ	moravekma@spravazeleznic.cz	720965395	Ano
7	Tomáš Slaný	SŽGŘ O30	slany@spravazeleznic.cz	+420 722 951 767	Ano
8	Ivan Kloboučník	ČD Cargo, a.s., PJ Brno	ivan.kloboucnik@cdcargo.cz	725 732 475	Ano
9	Miroslav Vala	Sudop Brno s.r.o.	mvala@sudop-brno.cz	604984445	Ano
10	Martin Toman	SŽ, OŘ Brno-ST Brno	tomanmar@spravazeleznic.cz	724281689	Ano
11	Milan Stehlík	SŽ GŘ O11	stehlikM@spravazeleznic.cz	601387025	Ano
12	Aleš Zeman	Správa železnic, GŘ O6	ZemanA@spravazeleznic.cz	702 209 232	Ano
13	Miroslava Vojteková	AFRY CZ, koľaje	miroslava.vojtekova@afry.com	+421 910 463 507	Ano
14	Mojmír Bursa	Správa železnic s.o. GŘ O12	bursa@spravazeleznic.cz	607 968 945	Ano
15	Dušan Slávik	Sudop Brno spol. s r.o.	dslavik@sudop-brno.cz	607065998	Ano
16	Ľubomír Beňák	SUDOP Brno	lbenak@sudop-brno.cz	721660323	Ano
17	Michal Plátek	SŽ s.o., OŘ Olomouc, ST Olomouc	Platek@spravazeleznic.cz	602776471	Ano
18	Michal Kasaj	Moravia Consult Olomouc a.s.	kasaj@moravia.cz	604455353	Ano
19	Josef Němeček	OŘ Brno, ÚŘP	NemecekJ@spravazeleznic.cz	724450265	Ano
20	Vladimír Sedláček	OŘ Olomouc ÚŘP	SedlacekVI@spravazeleznic.cz	725 889 918	Ano
21	František Kováč	MCO a.s., dopravní technologie	kovac189@gmail.com	736514006	Ano
22	Petr Rotschein	SUDOP BRNO, spol. s r.o.	protschein@sudop-brno.cz	732484306	Ano
23	Josef Bednář	Správa železnic, GŘ O13	BednarJo@spravazeleznic.cz	727827266	Ano

edeného online projednání.