



SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ
DOPRAVNÍ CESTY

Předpis SŽDC S3

Železniční svršek

Díl XVI

Doplňující technické podmínky pro geometrické a prostorové uspořádání kolejí

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

účinnost od 1. října 2008

ve znění změny č. 1, účinnost od 1. října 2011

ve znění změny č. 2, účinnost od 1. října 2014

ve znění změny č. 3, účinnost od 1. března 2019

ve znění změny č. 4, účinnost od 1. března 2021

Úroveň přístupu A

Změny proti předchozímu vydání:

Ustanovení původních kapitol II až IV a VI dílu XVI tohoto předpisu byla přesunuta do nového předpisu SŽ S11 „Prostorová průchodnost tratí“ a ostatní kapitoly a články byly přečíslovány.

OBSAH

Kapitola I	- Úvodní ustanovení	5
Kapitola II	- Geometrické parametry kolejí	6
Kapitola III	- Zásady pro použití výhybkových konstrukcí a jejich sestav	7
Kapitola IV	- Omezení traťové rychlosti a nedostatku převýšení v závislosti na provozních a traťových podmínkách .	16

Kapitola I

Úvodní ustanovení

1. Obecně platné zásady řeší **díl I** tohoto předpisu.
2. Pro návrh geometrického a prostorového uspořádání tratí železničních drah ČR platí vyhláška č. 177/1995 Sb. „Stavební a technický řád drah“ včetně odkazů na související dokumenty (viz **díl I** tohoto předpisu).
3. Prostorové uspořádání tratí (průjezdny průřez, osové vzdálenosti kolejí, polohu námezníků) řeší norma ČSN 73 6320 a předpis SŽ S11 Prostorová průchodnost tratí.
4. - 5. Na doplňky.

Kapitola II

Geometrické parametry kolejí

6. Pro geometrické parametry kolejí a **kolejových spojení a rozvětvení** platí ustanovení ČSN 73 6360-1. Tato norma je národním aplikačním dokumentem pro ČSN EN 13 803, **kteřá se zabývá** návrhem geometrické polohy koleje včetně oblastí kolejových spojení a rozvětvení a ostatních případů náhlé změny křivosti koleje.

Využití návrhových hodnot podléhajících souhlasu vlastníka dráhy dle ČSN 73 6360-1 odsouhlasuje SŽDC OTH.

7. Poloměr kružnicového oblouku má být co největší, a to alespoň tak velký, aby vyhovoval nejvyšší traťové rychlosti. Nejmenší projektované hodnoty poloměru oblouku **jsou uvedeny v ČSN 73 6360-1.**

Na drahách regionálních Rybník – Lipno nad Vltavou a Tábor – Bechyně je dovoleno i při rekonstrukcích koleje zachovat poloměry oblouků $R < 150$ m.

8. Směrové poměry ve výhybkách a výhybkových spojeních se řídí vzorovými listy, ČSN 73 6360-1, ČSN EN 13232-9, ustanoveními **dílu IX** tohoto předpisu a kapitoly III.

9. Požadavky na sklonové řešení stanovuje ČSN 73 6360-1. V případě, že nelze v dopravnách s kolejovým rozvětvením a v nákladištích dosáhnout požadované sklony dle ČSN 73 6360-1, uvedou se tyto úseky ve staničním řádu ve smyslu služebního předpisu SŽDC D1.

Pokud se pravidelně posunuje v traťové koleji, má být sklon mezi označníkem a zhlavím nejvíce 1 ‰.

10. Přejezdové konstrukce určené k pohybu záchranných vozidel a s jinak vyloučeným provozem (např. záchranné plochy u tunelových portálů, místa pro nakolejování mechanizace apod.) se z hlediska návrhu geometrické polohy koleje nepovažují za pevná místa na trati, a proto v takových místech není pro $V \leq 200$ km/h snížen dovolený nedostatek převýšení. Pro tyto případy použité přejezdové konstrukce musí být konstrukčně řešeny z hlediska zpružnění uložení v kolejovém roštu. V tomto smyslu použité přejezdové konstrukce v jednotlivých případech podléhají schválení SŽDC OTH.

11. Přednostně jsou přechodnice s lineární vzestupnicí navrhovány tvaru klotoidy. Přechodnice s lineární změnou křivosti tvaru kubické paraboly je možno ponechat do následující směrové a výškové úpravy koleje. V případě, kdy nebude možné tvar přechodnice z kubické paraboly na klotoidu změnit, je možné přechodnici tvaru kubické paraboly ponechat trvale. Takovými případy jsou situace, kdy nelze původní přechodnici prodloužit (např. na přechodnici navazuje výhybka). Tyto případy musí být odsouhlaseny SŽDC OTH.

12. – 13. Na doplňky.

Kapitola III

Zásady pro použití výhybkových konstrukcí a jejich sestav

14. Pro úpravu polohy koleje ve výhybkách, kolejových spojkách a kolejových křižovatkách platí ustanovení normy ČSN 73 6360-1, příslušné vzorové listy, Směrnice SŽDC č. 77, ustanovení kapitoly II a dílu IX tohoto předpisu.

15. V hlavních kolejích se nesmí vkládat více výhybek, než je z provozního hlediska nezbytně nutné. Výhybky musí být přitom uspořádány tak, aby nebylo nutné omezovat traťovou rychlost.

V zatížených kolejích a kolejových rozvětveních (1.–4. řád) se doporučuje dodržet minimální poloměr směrového oblouku 400 m.

Soustava železničního svršku výhybky v dopravní koleji musí být stejná nebo s vyšší hmotností kolejnic než soustava koleje, ve které je výhybka vložena. Toto ustanovení se nevztahuje na případy, kdy je v koleji použit výzisk s kolejnicemi vyšší hmotnosti než by odpovídalo využití koleje podle tab. 15 dílu VII tohoto předpisu.

16. Přednostně mají být používány jen **jednoduché výhybky** a z nich odvozené jednoduché kolejové spojky. V odůvodněných případech mohou být použity obloukové jednostranné a oboustranné výhybky a z nich odvozené obloukové spojky.

Pro konstrukci kolejových rozvětvení hlavní dopravní koleje do více hlavních dopravních směrů musí být dodrženy podmínky tabulky 2 ČSN 73 6360-1 **v obou dopravních směrech**. Použití **vyšších** hodnot náhlých změn nedostatků převýšení **než mezních** lze **uplatnit** pouze ve stísněných poměrech na základě odsouhlasení SŽDC OTH.

Výhybky vkládané do kolejí s rychlostí $V > 160$ km/h se navrhují s nepřerušenou pojižděnou hranou.

Do kolejí s rychlostí pojiždění $V > 160$ km/h se vkládají pouze výhybky tvaru 1:12-500 a štíhlejší.

V kolejích s rychlostí vyšší než 120 km/h se přednostně vkládají výhybky tvaru 1:12-500 a štíhlejší.

Jednoduché výhybky, které v základním tvaru mají poloměr odbočení $R < 300$ m, se:

- nesmějí vkládat do hlavních kolejí s traťovou rychlostí $V \geq 50$ km/h,
- nemají vkládat do hlavních kolejí s traťovou rychlostí $V < 50$ km/h,
- nemají vkládat do předjízdnych kolejí v případech, kdy je jim příslušná hlavní staniční kolej zařazena do 1. - 3. řádu,
- nemají vkládat do silně zatížených manipulačních kolejí, popřípadě kolejí zajišťujících vjezd/odjezd na silně zatížené manipulační koleje a vlečky, např. kontejnerové terminály, průmyslové komplexy apod., vyjma rozpouštěcí oblasti spádovišť.

17. Při rekonstrukcích se **křížovatkové výhybky a kolejové křížovatky** přednostně rozkládají na jednoduché výhybky.

Křížovatkové výhybky a kolejové křížovatky nesmí být nově vloženy do hlavních kolejí. Ve stísněných poměrech mohou být se souhlasem ředitele SŽDC OTH použity křížovatkové výhybky a kolejové křížovatky v hlavních kolejích za podmínek:

- nově lze navrhnout pouze konstrukce křížovatkových výhybek a kolejových křížovatek s nepřerušenou pojižděnou hranou dvojitých srdcovek,
- jednoduché srdcovky budou přímé, obloukové pouze ve zdůvodněných případech,
- maximální rychlost v přímém směru je 100 km/h.

Pro případy použití křížovatkových výhybek a kolejových křížovatek v ostatních dopravních kolejích platí podmínky uvedené v tab. 1, přičemž nově se nenavrhují konstrukce s úhlem křížení větším než a rovno 1:9. Křížovatkové výhybky s obloukovými jednoduchými srdcovkami se v těchto případech navrhují pouze ve stísněných poměrech se souhlasem SŽDC OTH. Kolejové křížovatky s obloukovými jednoduchými srdcovkami se nově nenavrhují.

Dvojitě kolejové spojky se nově nekládají do hlavních kolejí. Při rekonstrukci stávajícího stavu, kde jsou dvojitě kolejové spojky již použity, mohou být se souhlasem ředitele SŽDC OTH ve stísněných poměrech dvojitě kolejové spojky použity v hlavních kolejích i po rekonstrukci, pokud je traťová rychlost nejvíce 120 km/h a v případě použití soustavy železničního svršku UIC 60 traťová rychlost pro jednotky s naklápěcími skříněmi nejvíce 160 km/h. Použití kolejové křížovatky s úhlem křížení 1:5,5 pro rychlost 60 km/h je možné pouze se souhlasem SŽDC OTH.

Tab. 1 Zásady pro použití křižovatkových výhybek a kolejových křižovatek

Druh konstrukce dvojitých srdcovek		Úhel křížení	Nejvyšší dovolená rychlost v přímé větvi [km/h]
Konstrukce s nepřerušenými pojížděnými hranami (PHS)	křižovatková výhybka	1:11	100
	kolejová křižovatka	1:11	100
Konstrukce s přerušenými pojížděnými hranami	křižovatková výhybka	1:9	100
	kolejová křižovatka	1:9	100
		> 1:9 ≤ 1:4,5	50

18. Navrhovat obloukové výhybky a oblouková zhlaví v kolejích s převýšením se doporučuje pouze v nezbytných případech. Přednostně je třeba situovat výhybky a zhlaví v přímém úseku trati. Obloukové kolejové spojky v hlavních a předjízdňích kolejích se mají vkládat pouze pro max. rychlost 60 km/h. Kolejové spojky s rychlostí 80 km/h až 100 km/h se doporučuje vkládat pouze v přímých úsecích trati.

19. V obloukových výhybkách, které leží hlavním dopravním směrem v hlavních kolejích, se doporučuje omezit max. hodnotu nedostatku převýšení max. $I = 80$ mm (omezení nedostatku převýšení je významné zejména v případě pevné srdcovky ve vnějším kolejnicovém pásu).

20. Obloukové kolejové křižovatky s nepřerušenými pojížděnými hranami dvojitých srdcovek lze navrhnout jen velmi výjimečně se souhlasem SŽDC OTH s podmínkou omezení rychlosti na 60 km/h a s využitím největší hodnoty převýšení a největší hodnoty nedostatku převýšení 80 mm. Obloukové kolejové křižovatky s přerušenými pojížděnými hranami dvojitých srdcovek se nově nenavrhují.

21. Výhybkové sestavy vznikají vzájemným spojením výhybek v kolejových rozvětveních staničních zhlaví. Pro jejich uspořádání platí ustanovení ČSN 73 6360-1 a **dílu IX** tohoto předpisu.

Jednoduché kolejové spojky se skládají ze dvou výhybek spojených buď mezíprímou nebo obloukem. Příklady standardně používaných kolejových spojek jsou uvedeny v tabulce 2. Jednoduché kolejové spojky výhybek stupňové soustavy se nově nenavrhují, ale mohou zůstat do nejbližší rekonstrukce. Vytyčovací hodnoty jsou uvedeny v tabulce 3.

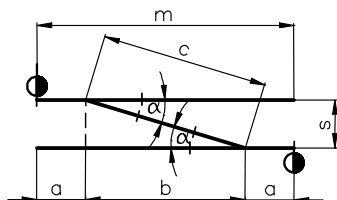


Schéma 1 Jednoduchá kolejová spojka

Základní typy dvojitých kolejových spojek jsou uvedeny v **dílu IX** tohoto předpisu.

Jednoduché kolejové spojky mohou být transformovány do oblouku. Doporučené typy obloukových spojek pro modernizaci tratí jsou uvedeny ve vzorových listech. Výměnové a střední části jednoduchých výhybek s přínými srdcovkami a jednoduchých výhybek v kombinaci s DKS mohou být transformovány do oblouku. Střední část dvojitě kolejové spojky se do oblouku netransformuje.

Tab. 2 Jednoduché kolejové spojky z výhybek poměrové soustavy. Rozměry a , b , c a m jsou uvedeny v milimetrech, úhel odbočení α je uveden v gradech (stupních) a rychlost v odbočném směru V_{\max} je uvedena v km/h

Tvar výhybky	Vytyčovací hodnoty	Osová vzdálenost kolejí s [mm]				
		4000	4 200	4 500	4 750	5 000
1:7,5-150	α	8,438491 ^g (7°35'40,72'')				
	a	---	9 956	9 956	9 956	9 956
	b	---	31 500	33 750	35 625	37 500
	c	---	31 779	34 048,5	35 940,5	37 932
	m	---	51 412	53 662	55 537	57 412
	V_{\max}	---	30	30	30	30
1:7,5-190	α	8,438491 ^g (7°35'40,72'')				
	a	---	---	---	12 611	12 611
	b	---	---	---	35 625	37 500
	c	---	---	---	35 940	37 832
	m	---	---	---	60 847	62 722
	V_{\max}	---	---	---	40	40
1:9-190	α	7,044657 ^g (6°20'24,69'')				
	a	10 523	10 523	10 523	10 523	10 523
	b	36 000	37 800	40 500	42 750	45 000
	c	36 222	38 032,5	40 749	43 013	45 277
	m	57 046	58 846	61 546	63 796	66 046
	V_{\max}	40	40	40	40	40
1:9-300 (1:9-300-PHS ^a)	α	6,942915 ^g (6°14'55,05'')	6,927111 ^g (6°14'3,84'')	7,044657 ^g (6°20'24,69'')		
	a	16 375	16 337,5	16 615,5	16 615,5	16 615,5
	b	36 532	38 446,5	40 500	42 750	45 000
	c	36 750	38 675	40 749	43 013	45 277
	m	69 273	71 121,5	73 731	75 981	78 231
	V_{\max}	40	40	50	50	50
1:11-300 (1:11-300-PHS ^a)	α	5,771589 ^g (5°11'39,94'')				
	a	13 608,5	13 608,5	13 608,5	13 608,5	13 608,5
	b	44 000	46 200	49 500	52 250	55 000
	c	44 181	46 390,5	49 704	52 465,5	55 227
	m	71 217	73 417	76 717	79 467	82 217
	V_{\max}	50	50	50	50	50
1:12-500-I (1:12-500-PHS ^I)	α	5,292935 ^g (4°45'49,11'')				
	a	---	---	20 797	20 797	20 797
	b	---	---	54 000	57 000	60 000
	c	---	---	54 187	57 197,5	60 208
	m	---	---	95 594	98 594	101 594
	V_{\max}	---	---	60	60	60

Tab. 2 Jednoduché kolejové spojky z výhybek poměrové soustavy. (pokračování)

Tvar výhybky	Vytýčovací hodnoty	Osová vzdálenost kolejí s [mm]				
		4000	4200	4500	4750	5000
1:14-760-I (1:14-760-PHSI)	α	4,265685 ^g (3°50'20,82'')				
	a	---	---	25 471,5	25 471,5	25 471,5
	b	---	---	67 058,5	70 783	74 509,5
	c	---	---	67 209	70 943	74 677
	m	---	---	118 001,5	121 726	124 452,5
	V_{max}	---	---	80	80	80
1:18,5-1200-I	α	3,437842 ^g (3°05'38,61'')				
	a	---	---	32 409	32 409	32 409
	b	---	---	83 250	87 875	92 500
	c	---	---	83 372	88 003	92 635
	m	---	---	148 068	152 693	157 318
	V_{max}	---	---	80	100	100
1:18,5-1200-II (1:18,5-1200-PHSI)	α	3,397293 ^g (3°03'27,23'')				
	a	---	---	32 026	32 026	---
	b	---	---	84 245,5	88 926	---
	c	---	---	84 366	89 052	---
	m	---	---	148 297,5	152 978	---
	V_{max}	---	---	90	100	---
1:26,5-2500-PHS	α	2,401199 ^g (2°09'39,88'')				
	a	---	---	47 153	47 153	47 153
	b	---	---	119 250	125 875	132 500
	c	---	---	119 335	125 965	132 594
	m	---	---	213 556	220 181	226806
	V_{max}	---	---	120	130	130
1:33,5 – 8000/4000/14000-PHS	α			1,520133 ^g (1°31'12,489'') ^a	1,457612 ^g (1°31'18,514'') ^a	
	a	---	---	64 042	64 136	64 136
	b	---	---	169 569	178 796	188 205
	c	---	---	169 629	178 859	188 271
	m	---	---	297 654	307 067	316 476
	V_{max}	---	---	160	160	160

^a Jednoduché kolejové spojky s výhybkami s PHS lze použít pouze pro osové vzdálenosti 4,5 m a větší.

^b Úhel jednoduché kolejové spojky α je pro výhybku 1:33,5-8000/4000/14000-PHS závislý na osové vzdálenosti kolejí, neboť je dán úhlem tečny v posledním bodě přechodnice (v závislosti na osové vzdálenosti kolejí je přechodnice ukončena náhlou změnou křivosti (4,5 m) nebo v inflexním bodě (4,75 m) nebo na koncem přechodnice s navazující mezíprímou (>4,75 m)).

Tab. 3 Jednoduché kolejové spojky z výhybek stupňové soustavy. Rozměry a , b , c a m jsou uvedeny v milimetrech, úhel odbočení α je uveden v gradech (stupních) a rychlost v odbočném směru V_{\max} je uvedena v km/h

Tvar výhybky	Vytyčovací hodnoty	Osová vzdálenost kolejí s [mm]				
		4000	4 250	4 500	4 750	5 000
T6° I A6°	α	6° 6,666667 ^g				
	a	11 712		11 712	11 712	11 712
	b	38 057		42 815	45 193	47 572
	c	38 267		43 050	45 442	47 834
	m	61 481		66 239	68 617	70 996
	V_{\max}	40		40	40	40
T7° I	α	7° 7,777778 ^g				
	a	13 007		13 007	13 007	13 007
	b	32 577,5		36 649,5	38 685,5	40 721,5
	c	32 822		36 925	38 976	41 027,5
	m	58 591,5		62 663,5	64 699,5	66 735,5
	V_{\max}	30		30	30	30
A7°	α	7° 7,777778 ^g				
	a	13 107		13 107	13 107	13 107
	b	32 577,5		36 649,5	38 685,5	40 721,5
	c	32 822		36 925	38 976	41 027,5
	m	58 791,5		62 863,5	64 899,5	66 935,5
	V_{\max}	30		30	30	30
T5°	α		4,993503 ^g 4°29'38,95''	5,161685 ^g 4°38'43,86''	5,325400 ^g 4°47'34,30''	
	a		19 619,5	20 281	20 925	
	b		54 072	55 379,5	56 651	
	c		54 239	55 562	56 850	
	m		93 311	95 941,5	98 501	
	V_{\max}		60	60	60	
T4°	α	3,944984 ^g 3°33'01,75''		4,045788 ^g 3°38'28,35''	4,174968 ^g 3°45'26,90''	
	a	24 795		25 429	26 241,5	
	b	64 466,5		70 714,5	72 327	
	c	64 590		70 858	72 483	
	m	114 056		121 572,5	124 810	
	V_{\max}	80		80	80	
T3° 06'	α	3,183549 ^g 2°51'54,70''		3,291864 ^g 2°57'45,64''	3,397311 ^g 3°03'27,29''	
	a	30 010,5		31 032	32 026,5	
	b	79 921		86 948	88 926	
	c	80 021		87 064	89 053	
	m	139 942		149 012	152 979	
	V_{\max}	100		100	100	

22. Při projektování je nutno brát v úvahu vlastnosti a možnosti konstrukce výhybky, aby byla technicky schopna zvládnout navržené řešení zhlaví (např. návaznosti výhybek, betonových a žlabových pražců, umístění závěrů, izolovaných styků apod.).

23. Výhybkové sestavy se uspořádají tak, aby umožnily použití moderních prvků ve výhybkách pro modernizované tratě (svaření všech styků ve výhybce včetně použití LIS, přednostní použití betonových pražců), vytvořily podmínky pro hospodárnou údržbu zhlaví a umožňovaly manipulaci s betonovými pražci. Při odizolování dvou výhybek řazených výměnovými částmi k sobě je minimální vzdálenost styků nebo začátků výhybek stanovena v dílu XIV.

I v případě, že není nutné mezi výhybky vkládat izolované styky, navrhuje se vzdálenost výměnových styků navazujících výhybek minimálně 4 000 mm. Ve stísněných poměrech lze se souhlasem SŽDC OTH navrhnout vzdálenost výměnových styků nulovou. Vždy však musí být dodrženy podmínky ČSN 73 6360-1 ve vztahu k minimální délce mezipřímé.

24. Pro vzájemnou polohu výhybek a výhybkových konstrukcí s přejezdovými konstrukcemi železničních přejezdů, přechodů, centrálních přechodů a služebních přejezdů pro motorová vozidla platí:

a) přejezdové konstrukce se umísťují tak, aby bylo možné použít standardní panely se závěrnými zídkami nejméně 0,2 m za hlavami pražců (pokud se neuvažuje se strojním čištěním kolejového lože). Použití atypických dílů podléhá odsouhlasení SŽDC OTH,

b) přejezdové konstrukce nesmí být nově (při změně polohy přejezdu nebo kolejových rozvětvení) situovány přes výhybky, výhybkové konstrukce, oblast společných pražců, oblast krátkých pražců za koncovým stykem výhybky a méně než 3 000 mm od výměnového styku výhybky,

c) přejezdové konstrukce nesmí být umístěny přes pohyblivé části jazyků, srdcovku nebo přídržnici.

Odchylné řešení je možné se souhlasem SŽDC OTH.

Služební přechody a služební přejezdy pro vozíky nesmí být umístěny přes pohyblivé části jazyků, srdcovku nebo přídržnici.

25. V silně zatížených kolejích a zejména v průběžných hlavních kolejích mají být výhybky uspořádány tak, aby při výměně jedné výhybky nebyly ovlivněny výhybky sousední.

26. Neumožní-li vzdálenost mezi srdcovkovou částí a výměnovou částí následující výhybky vložit stanovený počet dlouhých společných pražců, musí dokumentace řešit vhodné atypické dispoziční uspořádání pražců.

27. Při použití výhybek s kolejnicemi různých soustav v kolejových spojeních a rozvětveních nemá ležet žádná část jedné výhybky na pražcích sousední

výhybky. Při novostavbě nesmí výměnová část výhybky s kolejnicemi o nižší hmotnosti na běžný metr ležet na pražcích výhybky s kolejnicemi o vyšší hmotnosti na běžný metr.

28. Nejvyšší rychlost podle soustavy železničního svršku ve výhybkách je uvedena v tab. 4.

Tab. 4 Nejvyšší rychlost podle soustavy železničního svršku ve výhybkách

Soustava železničního svršku	Nejvyšší rychlost [km/h]
T, S49	120
R 65	120 160 se souhlasem SŽDC OTH
UIC 60	360

Nejvyšší rychlost ve výhybkovém oblouku se určuje podle zásad ČSN 73 6360-1 a čl. 19.

Nejvyšší rychlost v křižovatkových výhybkách a v kolejových křižovatkách se určuje podle čl. 17.

Při určování traťové rychlosti se přihlíží k posuzování únosnosti kolejnic a jazyků podle dílu IV tohoto předpisu.

Pro stanovení rychlosti při zkušebních jízdách platí „Směrnice pro provádění zkoušek vozidel za jízdy na tratích provozovaných ČD, a.s.“, č.j. 55 832/2004-O13 z 31.1.2005.

29. - 30. Na doplňky.

Kapitola IV

Omezení traťové rychlosti a nedostatku převýšení v závislosti na provozních a traťových podmínkách

31. Nejvyšší rychlost a nedostatek převýšení v koleji podle tvaru kolejnic jsou uvedeny v tab. 5.

Tab. 5 Nejvyšší rychlost a nedostatek převýšení podle tvaru kolejnic

Tvar kolejnic	Nejvyšší rychlost	Max. nedostatek převýšení		Max. nedostatek převýšení pro jednotky NS
		$R \geq 250\text{ m}$	$R < 250\text{ m}$	
	[km/h]	[mm]		
49 E1, T	120 ^a	130 ^b	100 ^c	220
60 E1(2), R 65	Traťová rychlost a nedostatky převýšení bez omezení (ve smyslu ČSN 73 6360-1)			

POZNÁMKA:

^a Pro tvar kolejnice 49 E1 se souhlasem SŽDC OTH pro úseky kolejí v 5. a 6. řádu pro rychlostní profil V_{150} lze využít rychlost až 160 km/h, pro úseky s výhybkami platí tabulka 4 tohoto dílu.

^b Nedostatek převýšení 150 mm lze navrhnout pouze pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať (maximální hmotnost na nápravu 18 t), pro ostatní vozidla platí $I_{\max} = 130\text{ mm}$.

^c Nedostatek převýšení 130 mm lze navrhnout za předpokladu splnění omezujících podmínek uvedených v ČSN 73 6360-1.

Při určování traťové rychlosti se přihlíží k posuzování únosnosti kolejnic a jazyků podle **dílu IV** tohoto předpisu.

Pro stanovení rychlosti při zkušebních jízdách platí „Směrnice pro projednávání zkoušek vozidel na tratích provozovaných ČD“.

32. Omezení traťové rychlosti (v kolejích traťových a hlavních staničních) pro hnací vozidla zařazené z hlediska příčných účinků do kategorie „3“ podle služebního předpisu SŽDC (ČD) D2/1 jsou uvedena v tab. 6.

Tab. 6 Omezení traťové rychlosti (v kolejích traťových a hlavních staničních) pro hnací vozidla zařazené z hlediska příčných účinků do kategorie „3“.

Tvar kolejnic	Poloměr oblouku [m]	Omezení traťové rychlosti v TTP [km/h]
T, S 49, R 65, UIC 60	200 – 299	40
	300 – 500	70
A a tvary slabší	v traťových a hlavních staničních kolejích nejsou hnací vozidla kategorie „3“ přechodná	

Zároveň ale platí, že hnací vozidla zařazené z hlediska příčných účinků do kategorie „3“ nejsou přechodná na tratích, na nichž jsou oblouky o poloměru 800 m a menším s betonovými pražci tv. DZP10 - T5 (RS), SB2, PAB2a, Dosta T5 (T7).

33. Vozidla zařazená z hlediska svých příčných účinků do skupiny přechodnosti „1“ jsou přechodná na všech tratích (tj. i s železničním svrškem soustavy A a slabších soustav).

Vozidla zařazená z hlediska svých příčných účinků do skupiny přechodnosti „2“ jsou přechodná na tratích s železničním svrškem s kolejnicí o hmotnosti 49 kg/m a větší.

34. – 35. Na doplňky.

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **1373841**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **18** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Jan ČIHÁK**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **25.02.2021 12:50:23**



d2c0c5f8-804f-4b0f-966c-92fc7422458a