



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	02.06.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Petr Kortyš

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	SUDOP Brno, spol. s r.o.	 SUDOP BRNO	
Adresa:	Kounicova 688/26, 611 36 Brno		
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz		
Zhotovitel objektu:	SUDOP Brno, spol. s r.o.	 SUDOP BRNO	
Adresa:	Kounicova 688/26, 611 36 Brno		
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Jan Zářecký	Specialista:	Ing. Pavel Krupička

Název stavby/akce:	Zvýšení disponibilít výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25kV		Označení investora: S622000551
			Označení zhotovitele: 21093-01-0522
Název části:	Ostatní přílohy		Označení části: K.2
Název objektu/díle části:	Dopravní technologie stavby		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:			Číslo přílohy:
Název díle části přílohy:			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Ing. Jan Zářecký	Ing. Petr Loucký	Formáty:	Záměr projektu
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Zlínský kraj	Nedakonice	TU - 2401, DU - J1, J3, JA	02.06.2022

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobojekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 5 5 1	- Z P X X	- K 2 X X X	- X X X X X X X X X	- X X	- X - X X X	- 0 0 0

Dopravní technologie po dobu výstavby

Zvýšení disponibility výkonu
TNS Nedakonice v systému
AC 25 kV

OBSAH

OBSAH	3
SEZNAM ZKRATEK.....	5
1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	6
1. 1. Předmět a cíl stavby	6
1. 2. Výchozí podklady.....	6
1. 3. Vymezení řešeného území	6
1. 4. Vlastník a provozovatel dráhy	6
Vlastník a provozovatel dráhy	6
Provozovatel drážní dopravy	7
2. SOUČASNÝ STAV INFRASTRUKTURY	8
2. 1. Železniční infrastruktura	8
Trat' Přerov – Břeclav	8
Žst. Nedakonice	9
Účelové kolejiště Správy železnic- napájecí stanice.....	9
Kolejové uspořádání	9
Poloha přejezdů	10
2. 2. Současný provoz železniční dopravy	13
Dálková osobní doprava.....	13
Soupravy vlaků EC, RJ, NJ	13
Vlaky kategorie R.....	13
Regionální osobní doprava.....	13
Nákladní doprava.....	14
2. 3. Rozsah dopravy v GVD 2021 /2022.....	14
Rozsah dopravy v dopravním bodě žst. Nedakonice	14
Rozsah dopravy v úseku Moravský Písek – Břeclav	15
Výhledový rozsah dopravy pro trať Přerov os.n. – Břeclav os.n.	16
3. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ PO DOBU VÝSTAVBY.....	17
3. 1. Rozsah stavby, zahájení a ukončení stavby	17
3. 2. Členění stavebních prací	17
Demontáž vlečkové koleje TNS a vynětí výhybky č.9	17
Popis stavebního postupu	17
Dopravení opatření pro stavební postup	17
Popis stavebního postupu	18
Dopravení opatření stavebního postupu.....	18
Úprava neutrálního pole v žst. Nedakonice	18
Stavební postup pro 1. traťovou kolej.....	18
Dopravení opatření pro 1. traťovou kolej.....	19
Stavební postup pro 2. traťovou kolej.....	19
Dopravení opatření pro 2. traťovou kolej.....	20

Výměna kolejových obvodů ve stanicích a na trati v úseku Nedakonice – Břeclav	22
<i>Všeobecný popis stavebních postupů</i>	22
<i>Stavební postupy 2a a 2b</i>	24
<i>Stavební postupy 3a a 3b</i>	25
 4. ZÁVĚR	 26

SEZNAM ZKRATEK

CDP.....	Centrální dispečerské pracoviště
ČD.....	České dráhy, a. s.
DOZ.....	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DNO.....	Desce nouzových obsluh
DÚ.....	Definiční úsek
GVD.....	Grafikon vlakové dopravy
JOP.....	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ.....	Knižní jízdní řád
NAD.....	Náhradní autobusová doprava
OŘ.....	Oblastní ředitelství (organizační jednotka SŽ)
PO.....	Provozní obvod (organizační jednotka SŽ)
PPV.....	Pracoviště pohotovostního výpravčího
PZS.....	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ-EA.....	Přejezdové zabezpečovací zařízení nově budovaného typu
TK.....	Těmeno kolejnice
TZZ.....	Traťové zabezpečovací zařízení
SZZ.....	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽ.....	Správa železnic, státní organizace
TTP.....	Tabulky traťových poměrů
TNO.....	Prvky dálkové nouzové obsluhy tlačítka nouzového otevření
TU.....	Prvky dálkové nouzové obsluhy tlačítka uzavření
TÚ.....	Traťový úsek
TV.....	Trakční vedení
UIC.....	Mezinárodní železniční unie (franc. Union Internationale des Chemins de fer)
vlak EC.....	Vlak Euro City
vlak Nex.....	Vlak Nákladní expres
vlak Os.....	Osobní vlak
vlak Pn.....	Průběžný nákladní vlak
vlak R.....	Rychlík
ŽSR.....	Železnice Slovenskej republiky
žst.....	Železniční stanice

1. Základní údaje

1. 1. Předmět a cíl stavby

Předmětem zadání zakázky je vypracování dokumentace pro záměr projektu (ZP), součástí je inženýrská činnost (IČ) nutná k zajištění vyjádření, stanovisek a podkladů nutných k záměru projektu.

Hlavním cílem stavby Zvýšení disponibility výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV. Cílem dokumentace bude stanovení dopravních opatření přes dopravní bod žst. Nedakonice a přilehlých mezistaničních úsecích.

Dále je v dokumentaci řešena problematika výměny kolejových obvodů v úseku tratě Nedakonice (mimo) – Břeclav (mimo)

1. 2. Výchozí podklady

- Pomůcky GVD 2021/2022;
- Tabulky traťových poměrů (TTP) z roku 2022;
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2021 a pro jízdní řád 2020, účinné od 11. 12. 2021;
- Podklady získané od jednotlivých projektantů příslušných stavebních objektů,
- Předpisy provozovatele dráhy Správa železnic, s. o.

1. 3. Vymezení řešeného území

- č. 316APřerov – Břeclav, dle TTP 316
- č. 330 Přerov – Břeclav dle KJŘ
- č. 800 00 Přerov – Břeclav dle Prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních 2021
- č. traťového a definičního úseku pro Nedakonice: TÚ - 2401, DÚ - J1, J3, JA
- TUDU pro úsek tratě Nedakonice – Břeclav:

Mezistaniční úsek	č. TUDU	Mezistaniční úsek	č. TUDU
žst. Nedakonice – žst. Moravský Písek	240118	žst. Hodonín – žst. Lužice	240110
žst. Moravský Písek – žst. Bzenec přívaz	240116	žst. Lužice – žst. Moravská Nová Ves	240108
žst. Bzenec přívaz - žst. Rohatec	240114	žst. Moravská Nová Ves – výhb. Hrušky	240106
žst. Rohatec – žst. Hodonín	240112	Výh. Hrušky – žst. Břeclav	240104

- Č. traťového a definičního úseku pro stanice a výhybnu v úseku Nedakonice (mimo) – Břeclav (mimo).

Stanice /výhybna	č. TÚ	č. DÚ	Mezistaniční úsek	č. TÚ	č. DÚ
žst. Moravský Písek	2401	IA, ID, IC, I1, IB	žst. Lužice	2401	EA, E1
žst. Bzenec přívaz		HC, HE, H1, HA	žst. Moravská Nová Ves		DC, DA, DB, D1
žst. Rohatec		GA, G1, GD, GE	výhb. Hrušky		C1
žst. Hodonín		FG, FI, FC, FB, FF, FA, FH, FE, F1, FD			

1. 4. Vlastník a provozovatel dráhy

Vlastník a provozovatel dráhy

Vlastníkem drah je Česká republika. Vlastníka dráhy ve smyslu zákonných ustanovení zastupuje provozovatel dráhy, který provozuje dráhu, tj. provádí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace se sídlem v Praze. Provozuschopnost tratí a řízení železničního provozu v přiděleném obvodu zajišťuje místně příslušné OŘ. OŘ se dále dělí na úseky pro ekonomiku, pro provoz infrastruktury, pro řízení provozu a pro techniku. Předmětné úseky spadají do působnosti OŘ Ostrava o a provozních obvodů (dále PO) Valašské Meziříčí.

Provozovatel drážní dopravy

V osobní dopravě jsou na předmětných drahách provozovatelé drážní dopravy (dopravci) České dráhy, a.s. a RegioJet a.s., Leo Expres a.s.. Nákladní dopravu zajišťují ČD CARGO, a. s. a další soukromý dopravci.

Objednávku osobní dálkové dopravy předkládá Ministerstvo dopravy ČR. Osobní regionální železniční doprava na území Zlínského kraje je realizována na základě objednávky Koordinátorem veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. Pro úsek tratě v Jihomoravském kraji je koordinátorem a objednavatel veřejné regionální osobní dopravy je **KORDIS JMK, a.s.**

2. Současný stav infrastruktury

2. 1. Železniční infrastruktura

Trat' Přerov – Břeclav

Přerov (km 180,160) – Břeclav (km 85,673)

V následující tabulce jsou soustředěny základní informace o trati Přerov – Břeclav.

Tabulka 1 Charakteristika tratě Přerov – Břeclav (316A dle TTP 316)

Začátek trati – konec trati	Přerov – Břeclav
Délka	100,359 km
Kategorie dráhy	celostátní
Traťové koleje: Přerov – Břeclav	dvukolejná trať
Zábrzdna vzdálenost Přerov os.n. – Břeclav os.n.	1000 m
Největší povolená délka vlaku: Přerov – Nedakonice Nedakonice – Břeclav os.n.	700 m 720 m
Normativ délky nákladních vlaků: Normativ délky osobních vlaků dálkové dopravy Přerov os.n. – Nedakonice Nedakonice – Břeclav os.n.	636 m 350 m 285 m
Normativ délky osobních vlaků zastávkových	170 m
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích: Přerov os.n. – Břeclav os.n.	160 km/h
Provoz: Přerov os.n. – Břeclav os.n.	Obousměrný
Provozní směr: Přerov os.n. – Břeclav os.n.	Pravostranný
Trakční soustava: Říkovice – Břeclav os.n.	25 kV/50Hz AC ¹⁾
Organizování a provozování drážní dopravy	SŽDC D1
Traťový rádiový systém Základní radiové spojení Náhradní radiové spojení Nouzové spojení	GSM-R (Přerov os.n. - Břeclav os.n.) Nevybaveno (Přerov os.n. - Břeclav os.n.) VOS - S12 (Přerov os.n. - Břeclav os.n.); GSM (Přerov os.n. - Břeclav os.n.)
Traťová třída: Přerov os.n. – Břeclav přednádraží Břeclav přednádraží – Břeclav os.n.	D4/120 D4/100
Rozhodný spád a třída sklonu od začátku ke konci / od konce k začátku trati:	4 ‰ 4 ‰
Traťové zabezpečovací zařízení: Přerov os.n. – Břeclav os.n.	3. kategorie – elektronický obousměrný tříznakový automatický blok AB-E1

¹⁾ V době tvorby dokumentu byla v úseku Říkovice – Nedakonice napájecí soustava 3 kV DC. Konverze trakční soustavy na 25 kV, 50 Hz proběhne během roku 2022 v úseku Říkovice (mimo) – Nedakonice (napojení na stávající střídavou soustavu). Pro vozbu vlaků z Přerova na Břeclav bude nutné využít dvou-systémových lokomotiv AC 25 kV, 50 Hz / DC 3 kV. Poslední stanici se stejnosměrnou soustavou DC 3 kV trati Přerov – Břeclav bude žst. Říkovice. Dle předpokládaných termínů výstavby budou stejnosměrná vozidla DC 3 kV moci jezdit do Nedakonice přibližně do srpna 2022. Tento termín bude upřesňován s ohledem na vývoj stavby.

Žst. Nedakonice

Charakteristika:

Železniční stanice Nedakonice leží v km 132, 005 celostátní dráhy Přerov – Břeclav, celostátní dráha je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Další charakteristiky:

- Sídlem přednosty PO je žst. Valašské Meziříčí,
- Při předání na místní řízení je obsazena výpravní DOZ,
- Přednostní směr pro směr Nedakonice – Staré Město u Uherského Hradště po 1. traťové koleji,
- Přednostní směr Nedakonice – Moravský Písek po 2. traťové koleji.

Staniční zabezpečovací zařízení

Žst. Nedakonice je vybaveno SZZ ESA 11 3. kategorie¹, které je obsluhované dálkově z JOP DOZ s možností předání na řízení z PPV Břeclav 2 nebo na místní řízení. Přenos kódu vlakového zabezpečovace na hnací vozidlo je všech kolejích. Volnost kolejí v celé žst. je kontrolována kolejovými obvody, mimo koleje č. 5.

Traťové zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Nedakonice – Moravský Písek je TZZ 3. kategorie – elektronický obousměrný tříznaký automatický blok AB-E1 s přenosem kódu vlakového zabezpečovace na hnací vozidlo v obou směrech.

V mezistaničním úseku Nedakonice – Staré Město u Uherského Hradiště je TZZ 3. kategorie – elektronický obousměrný tříznaký automatický blok AB-E1² s přenosem kódu vlakového zabezpečovace na hnací vozidlo v obou směrech.

Trakční vedení:

Trakční vedení je napájené střídavou soustavou 25kV, 50 Hz. V záhlaví stanice ze směru Staré Město u Uherského Hradiště je beznapěťový úsek a je umístěn od km 132,947 a po km 132. Více je zobrazeno následujícím obrázkem „Schéma zapojení napájení TV a schéma TV v žst. Nedakonice a v přilehlých mezistaničních úsecích. Po změně napájecí soustavy v úseku Nedakonice – Říkovice“.

Účelové kolejiště Správy železnic- napájecí stanice

Vlečka odbočuje v žst. Nedakonice z koleje č. 6 výhybkou č. 9 v km 131.610 ²⁾ na účelové kolejiště mohou pouze vjet vozidla SŽ. Délka koleje je 280 m od návěstidla Se9 po zarážedlo.

2) Během prací na zvýšení výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV bude vlečka zrušena a vytrhána. Výhybka č. 9 bude vytrhána a nahrazena kolejovým polem v koleji č. 6.

Kolejové uspořádání

Ve stanici jsou čtyři průběžné dopravní koleje. Všechny průběžné koleje jsou vybaveny nástupištní hranou. Dále jsou zde 2 kusé dopravní koleje a 2 kusé manipulační koleje. Více následující tabulky a schéma stanice.

¹ Stejně zabezpečovací zařízení je použito na ostatních stanicích v úseku Nedakonice – Břeclav (mimo).

² Zabezpečovací zařízení TZZ 3. kategorie – elektronický obousměrný tříznaký automatický blok AB-E1 s přenosem kódu vlakového zabezpečovace na hnací vozidlo v obou směrech je použito v celé délce trati Přerov – Břeclav.

Tabulka 2 Koleje a jejich určení v žst. Nedakonice

Číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, provozovatel (SŽDC, ČD, provozovatel vlečky apod.)
Dopravní koleje			
1	693	S1 – L1	TV v celé délce
2	904	S2 – L2	TV v celé délce
3	608	S3 – L3	TV v celé délce
4a	189	S4a – Lc4a /zarážedlo	Vjezdová a odjezdová z a do Starého Města u Uherského Hradiště, TV v celé délce, kusá
4b	221	Zarážedlo/Sc4b – L4b	Vjezdová a odjezdová z a do Moravského Písku, TV v celé délce, kusá
6	756	S6 – L6	TV v celé délce
Manipulační koleje			
5	187	Se8 - zarážedlo	Bez TV, kusá
N1	280	Se9 - zarážedlo	Napájecí stanice SŽ

Tabulka 3 Nástupiště v žst. Nedakonice

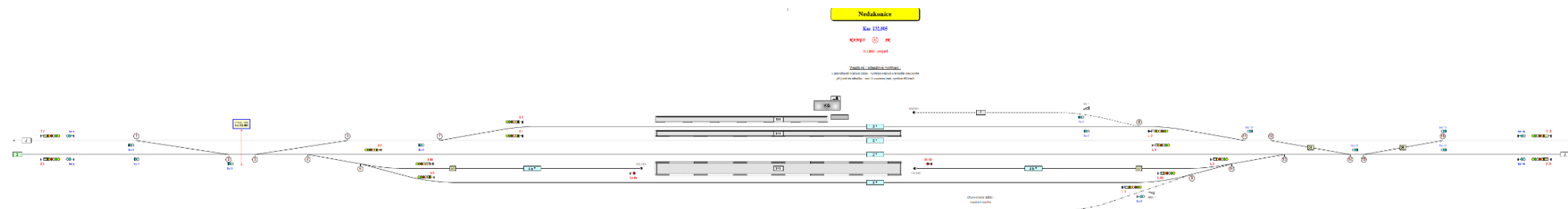
Číslo	Typ nástupiště, přístup, výška nad TK [mm] a celková délka [m]	Délka nástupní hrany [m] a číslo koleji
1	V km 132, 202 – 132,012, úrovně vnější, výšky 200 mm nad TK	190 m, kolej 3.
2	V km 132, 201 – 132,931, úrovně vnější, výšky 200 mm nad TK,	250 m, kolej 1
3	V km 132,201 – 131,931, ostrovní, částečně zastřešené, 550 mm nad TK, od výpravní přístupné podchodem nebo výtahem	270 m, kolej 2 a 6

Poloha přejezdů

Mezi vjezdovými návěstidly žst. Nedakonice 1L, 2L v km 133,014 ze směru Staré Město u Uherského Hradiště a vjezdovými návěstidly 1S, 2S v km 131,088 ze směru Moravský Písek.

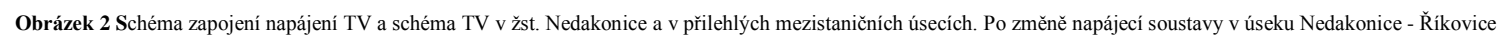
Tabulka 4 Poloha přejezdů mezi vjezdovými návěstidly žst. Nedakonice

Identifikační označení	Poloha (km)	Kategorie (druh) komunikace	Typ a kategorie přejezdu, přechodu, křížení	Poznámka
P 8160	132,661	Silnice III. třídy/4272 mezi obcemi Nedakonice a Zlechov	PZZ-EA PZS 3ZBI	Kontrolní a ovládací prvky JOP CDP Přerov a Nedakonice, na DNO kontrola činnosti, TU, TNO návěstidla 1L a 2L, S6- S3, Se3, Se5 závislá na stavu PZS, ovládací km 130, 000 – 135, 120, označen D , „severní zhlaví Nedakonice“



Obrázek 1 Schéma žst. Nedakonice

Výhybky a návěstidla							
Směr: Staré Město u Uherského Hradiště				Směr Moravský Písek			
č. výhybky	EOV	Návěstidlo (odjezdové / vjezdové)		č. výhybky	EOV	Návěstidlo (odjezdové / vjezdové)	
1	Ano	1L	vjezdové	8	Ne	L1	vjezdové
2	Ano	2L	vjezdové	9	Ne	L2	vjezdové
3	Ano	S1	odjezdové	10	Ano	L3	odjezdové
4	Ano	S2	odjezdové	11	Ano	L4b	odjezdové
5	Ano	S3	odjezdové	12	Ano	L6	odjezdové
6	Ne	S4a	odjezdové	13	Ano	1S	odjezdové
7	Ano	S6	odjezdové	14	Ano	2S	odjezdové
				15	Ano		
				16	Ano		



2. 2. Současný provoz železniční dopravy

V rámci této dokumentace byla provedena analýza současného provozu (GVD 2021 / 2022) na trati Přerov – Břeclav. Analýza byla omezena na úsek mezi žst. Břeclav – žst. Staré Město u Uherského Hradiště.

Dálková osobní doprava

Segment Ex je tvořen pěti pravidelným páry vlaků EC (pět párů spojů linky Ex4). Vlak Ex4 jsou vedeny v relaci Polsko – Bohumín – Břeclav – Rakousko/Maďarsko. První vlak z (Polska) /Bohumína je veden přes žst. Nedakonice v časové poloze po osmé hodině ranní a poslední vlak je veden v časové poloze po dvacáté hodině. V opačném směru je první vlak veden v časové poloze po sedmé hodině ranní a poslední vlak je veden po devatenácté hodině. V obou směrech není dodržen jednotný takt mezi jednotlivými vlaky.

Vlaky mezi prvním a posledním spojem ve směru Břeclav jsou vedeny jednou po čtyřech a následně po třech hodinách. V opačném směru jsou vedeny dvakrát po třech hodinách a následně po čtyřech hodinách. Mezi předposledním vlakem a posledním vlakem v obou směrech jsou vždy dvě hodiny.

Po stejné relaci, jako linka Ex4, je veden noční pár vlaků Nightjet z Německa přes Polsko, Bohumín a Břeclav do Rakouska. Vlaky jsou vedeny v nočních hodinách.

Další vlaky, které jsou vedeny z Břeclavi do Bohumína dva páry vlaků RJ dopravce RegioJet a.s. (dále RJ). Jeden pár vlaků je veden pravidelně a to v nočních hodinách.

Druhý pár je veden třikrát do týdne. Ve směru Břeclav je veden vlak po devatenácté hodině a ve směru Bohumín je veden vlak po osmé ranní.

Poslední vlaky v tomto segmentu jsou vlaky dopravce LEO Expres a.s.. Celkově jsou vedeny čtyři páry vlaků. Trasa těchto vlaků je z Břeclavi přes Přerov do Prahy. První vlak ve směru Břeclav je veden po desáté a poslední po dvacáté první hodině. V opačném směru je první vlak veden po páté ranní. Poslední vlak je veden po osmnácté večerní. Ostatní vlaky této relace nejsou vedeny v taktu.

Žádný vlak nezastavuje v žst. Nedakonice.

Soupravy vlaků EC, RJ, NJ

- U Vlaků EC je řazení následovné:
 - 1 x hnací vozidlo elektrické trakce a max. 5 vozů typu UIC-X a UIC-Z,
- U vlaků Nightjet je řazení následovně:
 - 1 x hnací vozidlo elektrické trakce a max. 9 vozů typu UIC-X a UIC-Z.
- RJ:
 - 1x hnací vozidlo elektrické trakce a max. 9 vozů typu UIC-X a UIC-Z.
- LEO Expres:
 - Elektrická jednotka 665.

Vlaky kategorie R

Vlaky kategorie **R (Linka R13)** jsou vedeny v relaci Brno – Břeclav – Přerov – Olomouc. Tato linka je vedena ve dvouhodinovém taktu. Žádný vlak z linky R13 nezastavuje v žst. Nedakonice. V hodinovém taktu a to hlavně ve špičce je vedena tato linka v úseku Brno – Břeclav – Hodonín.

Soupravy vlaků linek R 13

- U vlaků R 13 je řazení následovné:
 - Elektrická jednotka, pěti vozová řada 660
 - Dvakrát elektrická jednotka tří vozová řady 660

Regionální osobní doprava

Regionální osobní doprava v úseku Přerov – Břeclav je zastoupena vlaky Os linky S9. Ve večerních a v brzkých ranních hodinách jsou vedeny vlaky nezávislou trakcí. V úseku trati je vedena linka S91.

V úseku Přerov – Hodonín jsou vlaky linky S9 vedeny v dopravních špičkách v hodinovém taktu. V dopravních sedlech a o víkendech jsou vlaky vedeny ve dvouhodinovém taktu. Všechny vlaky Os zastavují v žst. Nedakonice. Přes víkendy jsou vlaky vedeny ve dvouhodinovém taktu. V úseku tratě Břeclav – Hodonín je linka S9 vedena i o víkendech v hodinovém taktu.

V části tratě mezi žst. Rohatec a žst. Hodonín je vedena linka S91 Vrbovce (ŽSR) – Veselí nad Moravou – Rohatec – Hodonín. Linka je vedena v hodinovém taktu přes pracovní dny o víkendu je linka vedena ve dvouhodinovém taktu.

Základní řazení vlaků linky S9:

- Řazení vlaků v celé délce trati linky S9 Přerov – Břeclav:
 - 1 x hnací vozidlo elektrické a 3x vůz (z toho jeden vůz je řídící).
- Řazení vlaků v úseku Hodonín – Břeclav:
 - Motorová tří vozová jednotka řady 814.2,
 - Motorový vůz řady 842.
- Řazení vlaků v úseku trati (Přerov) – Otrokovice – Hodonín (ve večerních hodinách):
 - Motorová dvou vozová jednotka řady 814.0
- Řazení vlaků v úseku trati Staré Město u Uherského Hradiště – Moravský Písek (v ranních hodinách):
 - Motorová dvou vozová jednotka řady 814.0

Základní řazení vlaků linky S91:

- Řazení vlaků v úseku v Rohatec – Hodonín (linka S91):
 - Motorová tří vozová jednotka řady 814.2,

Nákladní doprava

Na trati Přerov – Břeclav v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Moravský Písek je v GVD 2021 / 2022 zakresleno 92 tras nákladních vlaků. Vedle ČD Carga, a.s. Na trati je mnoho nákladních dopravců. V úseku Moravský Písek – Břeclav je zakresleno celkově 86 tras nákladních vlaků.

2. 3. Rozsah dopravy v GVD 2021 /2022

Rozsah dopravy v dopravním bodě žst. Nedakonice

Počet všech tras vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou zakresleny v GVD 2021/2022, uvádí následující tabulka. Pro oba mezistaniční úseky je stejný rozsah drážní dopravy. V dopravním bodě nekončí a ani nezačínají trasy vlaků. Vzhledem k omezení jízdy vlaků pouze na určité dny v týdnu a několik vlaků rušících je skutečný rozsah dopravy za běžný pracovní nebo nepracovní den obecně nižší než uvedené hodnoty. Počty vlaků vycházejí z nákrešného jízdního řádu. Pokud bude počet vlaků nákladní dopravy vztažen k 9. decilu, tak pro mezistaniční úsek Staré Město u Uherského Hradiště - Nedakonice a mezistaniční úsek Nedakonice – Moravský Písek se maximální variace nákladní dopravy v posledních letech pohybuje okolo 55 vlaků za den. U osobní dopravy se počet vlaků výrazně liší mezi pracovním dnem a víkendem pouze u vlaků Os. Přes víkend jezdí celkově o 10 vlaků Os méně (o 5 vlaků méně v každém směru).

Mezistaniční úsek souhrně	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Dopravní bod Žst Nedakonice	1	T	prav	12	8		14		41	7			82	34	48	0	82	82	68	92	0	160
			pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
	2	Z	prav	12	8		14		37	7			78	34	44	0	78	78				160
			pp									0	0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je v Přerově, konec trati je v Břeclavi.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

Rozsah dopravy v úseku Moravský Písek – Břeclav

Z důvodu výměny kolejových obvodů v úseku trati mezi žst. Nedakonice (mimo) a žst. Břeclav (mimo), je vytvořena analýza rozsahu dopravy vycházející z GVD 2021/2022 pro úseky tratě Moravský Písek – Rohatec, Rohatec – Hodonín a Hodonín – Břeclav. Následující tabulky uvádějí počet všech tras vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou zakresleny v GVD 2021/2022.

Rozsah osobní dopravy výrazně liší mezi pracovním dnem a víkendem, jak u vlaků R13, tak u vlaků Os v jednotlivých úsecích.

O víkendech je linka S91 vedena ve 2. hodinovém taktu. Tedy o 15 vlaků méně (o 8 vlaků ve směru Hodonín a 7 vlaků ve směru Rohatec). Linka R13 je o víkendech vedena ve dvouhodinovém taktu v úseku Hodonín - Břeclav. Linka S9 v úseku Hodonín – Břeclav je vedena i o víkendech v hodinovém taktu. V úsecích Moravský Písek – Rohatec a Rohatec – Hodonín je linka S9 vedena ve dvouhodinovém taktu. Celkově je to o 10 vlaků Os méně (o 5 vlaků méně v každém směru).

Mezistaniční úsek souhrně	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Úsek trati Moravský Písek - Rohatec	1	T	prav	12	8		13		41	4			78	33	45	0	78	78	66	86	0	152
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	2	Z	prav	12	8		13		37	4			74	33	41	0	74	74				152
			pp										0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je v Přerově, konec trati je v Břeclavi.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

Mezistaniční úsek souhrně	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Úsek trati Rohatec - Hodonín	1	T	prav	12	8		30		41	4			95	50	45	0	95	95	98	86	0	184
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	2	Z	prav	12	8		28		37	4			89	48	41	0	89	89				184
			pp										0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je v Přerově, konec trati je v Břeclavi.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

Mezistaniční úsek souhrně	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Úsek trati Hodonín - Břeclav	1	T	prav	12	15		18		41	4			90	45	45	0	90	90	91	86	0	177
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	2	Z	prav	12	15		19		37	4			87	46	41	0	87	87				177
			pp										0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je v Přerově, konec trati je v Břeclavi.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

Dle analýzy rozsahu dopravy je nejvíce zatíženým úsekem úsek mezi žst. Rohatec a žst. Hodonín. Je to díky vlakům linky S91, které jsou ukončeny v žst. Hodonín. Dalším nejvíce zatíženým úsekem je úsek mezi žst. Hodonín a žst. Břeclav. Tento nárůst vlaků je díky zvýšenému počtu vlaků R13 v úseku Hodonín – Břeclav a hodinovém taktu vlaků linky S9.

Výhledový rozsah dopravy pro trať *Přerov os.n. – Břeclav os.n.*

V krátkodobém výhledu (po realizaci stavby) se předpokládá zachování stávajícího rozsahu dopravy. Následující tabulka uvádí střednědobý a dlouhodobý horizont vývoje nákladní dopravy pro rok 2035 je pro rok 2055.

Tento horizont vývoje nákladní dopravy pro roky 2035 a 2055 je v níže uvedené tabulce uveden v hodnotách maximální variace počtu vlaků nákladní dopravy.

Dále v tabulce je uvedena osobní regionální osobní doprava a dálková doprava pro stejné horizonty.

Rok	Vlaky/den			
	Nákladní vlaky	Regionální doprava	Dálková doprava ¹	Celkem
2035	98	36	32	166
2055	126	36	56	218

¹ Linka Ex 4 je vedena 120 min. Pro krátkodobý horizont je celkově za den spočítáno se 7 páry vlaků. Celkově na lince Ex4 je 14 vlaků. Pro dlouhodobý horizont je počítáno s navýšením o 2 páry vlaků. To znamená, že celkový počet vlaků na lince Ex4 stoupne na 18 (9 párů vlaků).

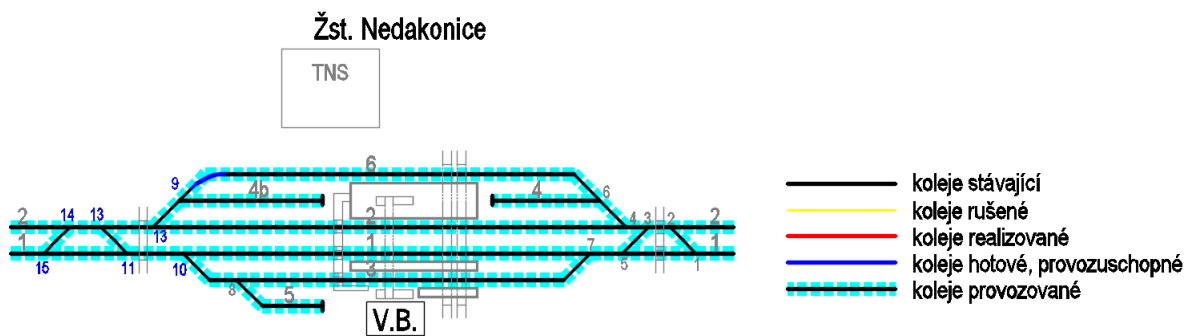
U linky R13 není počítáno v krátkodobém horizontu s navýšením počtu vlaků v úseku mezi žst. Hodonín - žst. Olomouc hl n, tedy zůstává stejný počet ve 120 min taktu. V současné době je vedeno 8 párů vlaků. Počet vlaků na lince R13 v úseku mezi žst. Hodonín a žst. Olomouc hl n je tedy 16 vlaků. V dlouhodobém horizontu je předpokládáno zkrácení intervalu na 60 min. To znamená, že celkový počet vlaků na lince R13 stoupne na 36 (18 párů vlaků).

Do celkového počtu je započítán i jeden pár (v současné době komerční EN) v nočních v hodinách.

3. 1. Rozsah stavby, zahájení a ukončení stavby

Doba trvání stavby: 18 měsíců

17



Obrázek 4 Schéma žst. Nedakonice po vytrhání výhybky č. 9.

Popis stavebního postupu

Druhou částí stavebního postupu je přehrání a odzkoušení softwaru v DK žst. Nedakonice a v CDP Přerov. Samotné přehrávání softwaru DK žst. Nedakonice, v CDP Přerov a v PPV Břeclav bude trvat 2 h. Po přehrání softwaru bude následovat přezkoušení softwaru. Přezkoušení bude trvat 2 hodiny. Celkově tato část bude trvat 4 h.

Dopravení opatření stavebního postupu

V druhé části, kdy je přehráván software je nutné vyloučit z provozu zabezpečovací zařízení v žst. Nedakonice. Přehrávání softwaru bude probíhat v nočních hodinách. V rámci analýzy provozu je nejlepší možná varianta na přehrání softwaru noc z pátku na sobotu nebo ze soboty na neděli. V tomto období je železniční osobní doprava nejnižší. Po dobu přehrávání softwaru bude provoz zachován. Samotný reliéf žst. Nedakonice na CDP bude fialový. Žst. Nedakonice je ovládána z desek nouzových obsluh. Ostatní žst. ovládané dálkově budou v provozu a jsou ovládané z CDP Přerov. V době přehrávání je žst. Nedakonice a sousední dopravní (žst. Staré Město u Uherského Hradiště a žst. Moravský Písek) jsou obsazeny výpravčím. V sousedních dopravních bude probíhat kontrola konce vlaků.

Úprava neutrálního pole v žst. Nedakonice

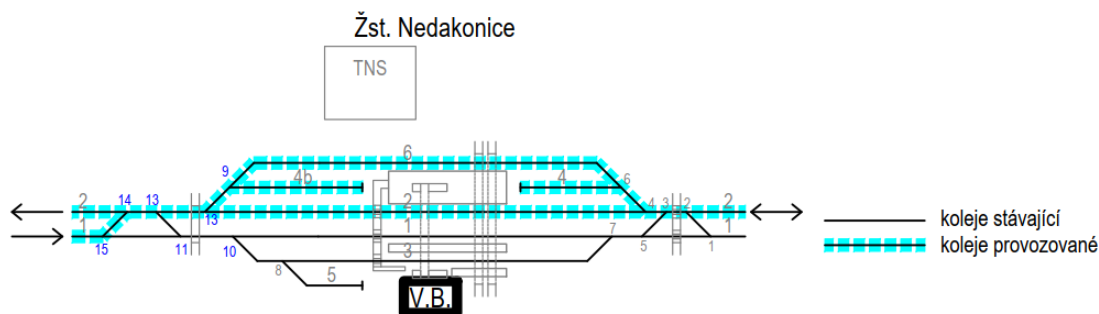
Úprava neutrálního pole (prodloužení o 50 m) ve směru Otrokovice v 1 a 2 staniční koleji bude probíhat v záhlaví od Starého Města u Uherského Hradiště stanice žst. Nedakonice. Stavební postup bude pro každou staniční kolej zvlášť. Po úpravě bude neutrální pole v základním stavu sepnuté. Časová náročnost úpravy neutrálního pole jsou 4 víkendy pro 1 staniční kolej v záhlaví žst. Nedakonice. Tedy celkově je potřeba 8 víkendů na obě koleje. V rámci prací na neutrálním poli je nutné zavést 3 x **nickolejný provoz** obou kolejích po 2 hodinách pro každou kolej.

Stavební postup pro 1. traťovou kolej

Úpravy (prodloužení o 50 m) neutrálního pole v záhlaví žst. Nedakonice budou probíhat na staniční koleji č. 1 a v navazujícím mezistaničním úseku. Následné body popisují vyloučení kolejí:

- Vyloučení kolejí z hlediska drážní dopravy:
 - Mezistaniční úsek v koleji č. 1 mezi žst. Nedakonice a žst. Staré město u Uherského Hradiště,
 - Staniční koleje 1 a 3,
 - Záhleví v koleji č. 1 žst. Nedakonice ze směru Staré Město u Uherského Hradiště.
- Vyloučení kolejí z hlediska napájení:
 - Staniční kolej 1 a 3
 - Záhleví v koleji č. 1 žst. Nedakonice ze směru Moravský Písek (po vzdušné dělení v záhlaví stanice)
 - Záhleví v koleji č. 1 žst. Nedakonice ze směru Staré Město u Uherského Hradiště (po vzdušné dělení).

Z důvodu průjezdu závislé trakce místem bez napětí a následném vedení drážní dopravy v mezistaničním úseku mezi žst. Nedakonice a žst. Staré Město u Uherské Hradiště po jedné koleji (obousměrně), je nutné zavést dopravní opatření. Více následující obrázek.



Obrázek 5 Schéma omezení drážní dopravy po dobu úpravy neutrálního pole v 1. koleji

Dopravní opatření pro 1. traťovou kolej

V mezistaničním úseku mezi žst. Nedakonice a žst. Moravský Písek je drážní doprava vedena po obou traťových kolejích. Po traťové koleji č. 1 je vedena ze směru Moravský Písek a po 2 traťové koleji je vedena ve směru Moravský Písek. Zastávka Moravský Písek zastávka je obsluhována bez omezení.

Ze směru Moravský Písek (po traťové koleji č. 1) je nutné projet místem od vzdušného dělení v záhlaví stanice po úsekový dělič č.24 bez napětí. Proto **je nutné, aby vlaky měly vždy na návěstidle 1S návěst dovolující jízdu**. Tak aby do stanice vjížděly setrvačností. Po překonání kolejové spojky mezi výhybkami 14 a 15 (dle obrázku 5) mohou pokračovat bez napětíového omezení.

V žst. Nedakonice je možné křižování nebo předjíždění vlaků. Křižování je možné na staničních kolejích č. 2 a 6.

V mezistaničním úseku mezi žst. Staré Město u Uherského Hradiště je drážní doprava vedena obousměrně po 2. traťové koleji. Zastávka Kostelany nad Moravou je obsluhována obousměrně po 2. traťové koleji. V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (50 km/h). Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Břeclav, je možné použít dopravní koleje v žst. Staré Město u Uherského Hradiště nebo žst. Otrokovice. Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Přerov je možné použít dopravní koleje v žst. Moravský Písek, žst. Rohatec.

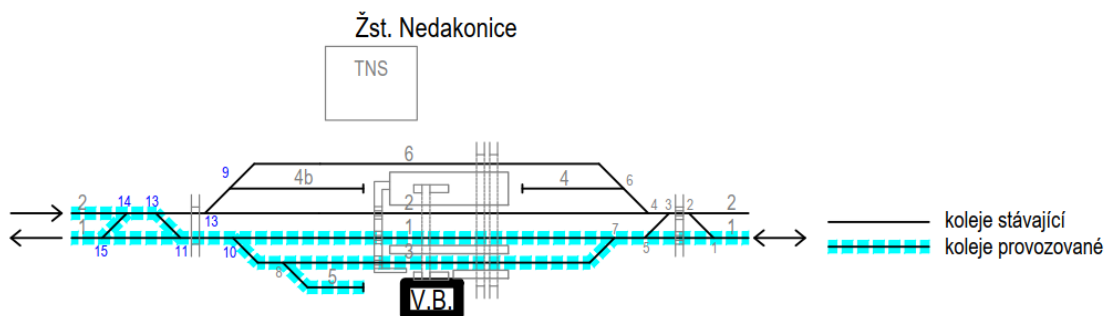
Celkové navýšení jízdní doby vlaků v obou směrech je maximálně 15 min.

Stavební postup pro 2. traťovou kolej

Úpravy (prodloužení o 50 m) neutrálního pole v záhlaví žst. Nedakonice budou probíhat na staniční koleji č. 2 a v navazujícím mezistaničním úseku. Následné body popisují vyloučení kolejí:

- Vyloučení kolejí z hlediska drážní dopravy:
 - Mezistaniční úsek v koleji č. 2 mezi žst. Nedakonice a žst. Staré město u Uherského Hradiště,
 - Staniční koleje 2 a 6,
 - Záhlaví v koleji č. 2 žst. Nedakonice ze směru Staré Město u Uherského Hradiště.
- Vyloučení kolejí z hlediska napájení:
 - Staniční kolej 2 a 6
 - Záhlaví v koleji č. 2 žst. Nedakonice ze směru Moravský Písek (po vzdušné dělení)
 - Záhlaví v koleji č. 2 žst. Nedakonice ze směru Staré Město u Uherského Hradiště (po vzdušné dělení).

Z důvodu průjezdu závislé trakce místem bez napětí a následném vedení drážní dopravy v mezistaničním úseku mezi žst. Nedakonice a žst. Staré Město u Uherské Hradiště po jedné koleji (obousměrně), je nutné zavést dopravní opatření. Více následující obrázek.



Obrázek 6 Schéma omezení drážní dopravy po dobu úpravy neutrálního pole v 2. koleji

Dopravení opatření pro 2. traťovou kolej

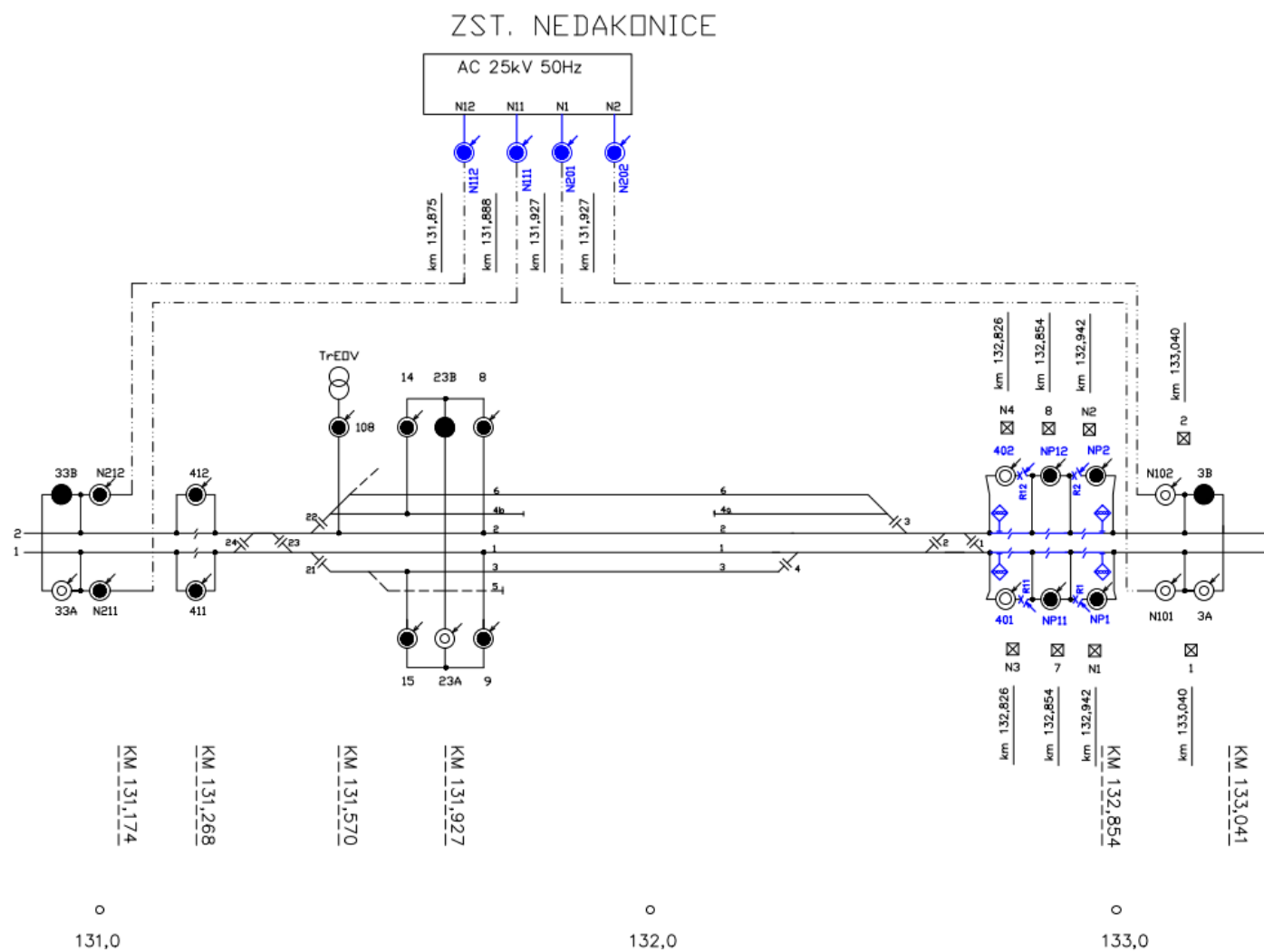
V mezistaničním úseku mezi žst. Nedakonice a žst. Moravský Písek je drážní doprava vedena po obou traťových kolejích. Po traťové koleji č. 2 je vedena ze směru Moravský Písek a po 1 traťové koleji je vedena ve směru Moravský Písek. V zastávce Moravský Písek zastávka jsou přehozeny směry jízdy vlaků. U nástupiště č. 1 zastavují Os vlaky ve směru Moravský Písek a u nástupiště č. 2 zastavují vlaky ve směru Nedakonice.

Ze směru Moravský Písek (po traťové koleji č. 1) je nutné projet místem od vzdušného dělení v záhlaví stanice po úsekový dělič č. 23 bez napětí. Proto **je nutné, aby vlaky měly vždy na návěstidle 2S návěst dovolující jízdu**. Tak aby do stanice vjížděly setrvačností. Po překonání kolejové spojky mezi výhybkami 13 a 11 (dle obrázku 6) mohou pokračovat bez napěťového omezení.

V žst. Nedakonice je možné křižování nebo předjíždění vlaků. Křižování je možné na staničních kolejích č. 1 a 3.

V mezistaničním úseku mezi žst. Staré Město u Uherského Hradiště je drážní doprava vedena obousměrně po 1. traťové koleji. Zastávka Kostelany nad Moravou je obsluhována obousměrně po 1. traťové koleji. V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (50 km/h). Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Břeclav, je možné použít dopravní koleje v žst. Staré Město u Uherského Hradiště nebo žst. Otrokovice. Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Přerov je možné použít dopravní koleje v žst. Moravský Písek, žst. Rohatec.

Celkové navýšení jízdní doby vlaků v obou směrech je maximálně 15 min.



Obrázek 7 Schéma zapojení napájení TV a schéma TV v žst. Nedakonice po realizaci stavby a po změně neutrálního pole v záhlaví stanice ze směru Staré Město u Uherského Hradiště

Výměna kolejových obvodů ve stanicích a na trati v úseku Nedakonice – Břeclav

Všeobecný popis stavebních postupů

Pro zjednodušení popisu v jakých stanicích a na jakých mezistaničních úsecích bude prováděna výměna kolejových obvodů, je uvedena následující tabulka. Vždy je prováděna výměna kolejových obvodů na jednom zhlaví stanice a současně je prováděna výměna kolejových obvodů v 1/2 mezistaničního úseku, který na zhlaví navazuje, a současně jsou kolejové obvody napájené z opravovaného zhlaví stanice. Dále je v tabulce pojem omezený provoz. Pojem bude vysvětlen dále.

Výměna kolejových obvodů ve stanicích a v mezistaničních úsecích							
Stanice / výhybna	St. p.	potřebný počet dnů / hodin	Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků	Mezistaniční úsek	Zhlaví stanice	Zhlaví stanice	Mezistaniční úsek
Výhybna Hrušky	1	1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin)	Nickolejný provoz				
	2a	7 dní výluka	Omezený provoz vlaků	žst. Břeclav - výh. Hrušky (1/2 TZZ)	Zhlaví ze směru Břeclav žst. Hrušky (SZZ na zhlaví)		
	2b					Zhlaví ze směru Moravská nová Ves (SZZ na zhlaví)	výh. Hrušky - žst. Moravská Nová Ves (1/2 TZZ)
žst. Moravská Nová Ves	1	1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin)	Nickolejný provoz				
	2a	7 dní výluka	Omezený provoz vlaků	výh. Hrušky - žst. Moravská Nová Ves (1/2 TZZ)	Zhlaví ze směru Hrušky (SZZ na zhlaví)		
	2b					Zhlaví ze směru Lužice (SZZ na zhlaví)	žst. Moravská Nová Ves - žst- Lužice (1/2 TZZ)
žst. Lužice	1	1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin)	Nickolejný provoz				
	2a	7 dní výluka	Omezený provoz vlaků	žst. Moravská Nová Ves - žst- Lužice (1/2 TZZ)	Zhlaví ze směru Moravská Nová Ves		

Výměna kolejových obvodů ve stanicích a v mezistaničních úsecích							
Stanice / výhybna	St. p.	potřebný počet dnů / hodin	Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků	Mezistaniční úsek	Zhlaví stanice	Zhlaví stanice	Mezistaniční úsek
					(SZZ na zhlaví)		
	2b					Zhlaví ze směru Hodonín (SZZ na zhlaví)	žst. Lužice - žst. Hodonín (1/2 TZZ)
žst. Hodonín	1	2 hodiny (noc od 1 - 3 hodiny)	Nickolejný provoz				
	3a			žst. Lužice - žst. Hodonín (1/2 TZZ)	Zhlaví ze směru Lužice (SZZ na zhlaví)		
	3b	14 dní výluka	Omezený provoz vlaků			Zhlaví ze směru Rohatec (SZZ na zhlaví)	žst. Hodonín - žst. Rohatec (1/2 TZZ)
žst. Rohatec	1	1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin)	Nickolejný provoz				
	2a			žst. Hodonín - žst. Rohatec (1/2 TZZ)	Zhlaví ze směru Hodonín žst. Rohatec (SZZ na zhlaví)		
	2b	7 dní výluka	Omezený provoz vlaků			Zhlaví ze směru Bzenec přívoz (SZZ na zhlaví)	žst. Rohatec - Bzenec přívoz (1/2 TZZ)
žst. Bzenec přívoz	1	1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin)	Nickolejný provoz				
	2a	7 dní výluka	Omezený provoz vlaků	žst. Rohatec - Bzenec přívoz (1/2 TZZ)	Zhlaví ze směru Rohatec (SZZ na zhlaví)		

Výměna kolejových obvodů ve stanicích a v mezistaničních úsecích							
Stanice / výhybna	St. p.	potřebný počet dnů / hodin	Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků	Mezistaniční úsek	Zhlaví stanice	Zhlaví stanice	Mezistaniční úsek
	2b					Zhlaví ze směru Moravský Písek (SZZ na zhlaví)	žst. Bzenec přívaz - Moravský Písek (1/2 TZZ)
žst. Moravský Písek	1	1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin)	Nickolejný provoz				
	2a	7 dní výluka	Omezený provoz vlaků	žst. Bzenec přívaz - Moravský Písek (1/2 TZZ)	Zhlaví ze směru Bzenec přívaz (SZZ na zhlaví)		
	2b					Zhlaví ze směru Nedakonice (SZZ na zhlaví)	žst. Moravský Písek - žst. Nedakonice (1/2 TZZ)

Vysvětlivky:

St. p. Stavební postup v jednotlivé stanici

Nejdříve je prováděna úprava napájecího zdroje pro kolejové obvody. Tato úprava je v tabulce uvedena u každé stanice pod číslem 1. U stavebního postupu je vymezeno, kdy stavební postup proběhne a od kolika hodin do kolika hodin. U žst. Hodonín, oproti jiným stanicím a výhybně, jsou 2 hodiny.

Hned po úpravě napájecího zdroje navazuje jedno zhlaví stanice a 1/2 navazujícího mezistaničního úseku (v tabulce je tento stavební postup uveden pod číslem 2a a 2b nebo 3a a 3b). Stavební postupy 2a a 2b jsou u všech výše jmenovaných stanic, kromě žst. Hodonín. Pro žst. Hodonín je postup 3a a 3b.

Pro snadnější a rychlejší návaznosti oprav kolejových obvodů mezi jednotlivými stanicemi a výhybnou jsou celkově vytvořeny 4 výhybkářské stanoviště. Vždy dvě výhybkářské stanoviště jsou umístěny ve stanici, kde je prováděna oprava a dvě výhybkářské stanoviště jsou přemístěny do stanice, ve které bude následovat oprava kolejových obvodů.

Stavební postupy 2a a 2b

Ve stavebních postupech 2a a 2b jsou vytvořena dvě výhybkářské stanoviště pro kontrolu volnosti kolejí. Každé výhybkářské stanoviště je na zhlaví stanice. Ve stanici je prováděna výměna pouze na jednom zhlaví. Druhé zhlaví a navazující mezistaniční úsek je provozován bez omezení. Po dokončení jednoho zhlaví a příslušného 1/2 mezistaničního úseku je započata úprava kolejových obvodů na druhém zhlaví stanice a navazujícího 1/2 mezistaničního úseku.

Celkový počet pracovníků je následovný:

- 2 pracovníci na výhybkářské stanoviště (1. na každé stanoviště),
- 1. výpravčí ve stanici, kde probíhá výměna kolejových obvodů,
- 1. výpravčí v sousední stanici.

Dopravní opatření pro stavební postup 2a a 2b (Omezený provoz vlaků)

Ve stanicích nekončí a ani nezačínají žádné vlaky. Průjezd stanicí, ve které je prováděna výměna kolejových obvodů na opravovaném zhlaví je následovný:

- Návěstidla a výhybky jsou ovládány SZZ,
- Jízda vlaků je pouze na Přivolávací návěst v obou kolejích na opravovaném zhlaví a v mezistaničním úseku:
 - Omezená rychlost na 40 km/h (za zhoršených viditelných podmínek dle rozhledových poměrů),
 - Jízda přes přejezdy nanejvýše 10 km/h.
- V mezistaničním úseku od zhlaví stanice, kde je prováděna oprava, do sousední stanice může být na jedné koleji jeden vlak.,
 - U dvokolejné tratě mohou být v mezistaničním úseku nanejvýše dva vlaky (každý vlak je na jedné koleji).

Stavební postupy 3a a 3b

Ve stavebním postupu 3a a 3b, který je pouze pro žst. Hodonín, jsou zřízena 3 výhybkářské stanoviště pro kontrolu volnosti. Ve stanici je prováděna výměna pouze na jednom zhlaví. Druhé zhlaví a navazující mezistaniční úsek je provozován bez omezení. Po dokončení jednoho zhlaví a příslušného ½ mezistaničního úseku je započata úprava kolejových obvodů na druhém zhlaví stanice a navazujícího ½ mezistaničního úseku.

Celkový počet pracovníků je následovný:

- 3 pracovníci na výhybkářské stanoviště,
- 1 výpravčí ve stanici, kde probíhá výměna kolejových obvodů,
- 1 výpravčí v sousední stanici.

Dopravní opatření pro stavební postup 3a a 3b (Omezený provoz vlaků)

- Ve stanicích končí / začínají vlaky:
 - Vlaky linky R13 (Brno – Břeclav – Hodonín),
 - Dále zde končí / začínají některé vlaky linky S9 ve směru Břeclav. Jeden pár Os vlaků linky S9 ve směru Otrokovice,
 - Všechny Os vlaky linek S52 (Zaječí – Čejč – Hodonín),
 - Všechny Os vlaky linky S91 (Velká nad Veličkou – Veselí nad Moravou – Hodonín).

U začínajících / končících vlaků v žst. Hodonín je nutné aby vlaky byly odstaveny na jiné koleje než je kolej 1 a 2.

Průjezd stanicí, ve které je prováděna výměna kolejových obvodů je následovný:

- Návěstidla a výhybky jsou ovládány SZZ,
- Jízda vlaků je pouze na Přivolávací návěst v obou kolejích na opravovaném zhlaví a v mezistaničním úseku:
 - Omezená rychlost na 40 km/h (za zhoršených viditelných podmínek dle rozhledových poměrů),
 - Jízda přes přejezdy nanejvýše 10 km/h.
- Průjezd vlaků přes žst. Hodonín je pouze po koleji č. 1 a po koleji č. 2.
- V mezistaničním úseku od zhlaví stanice, kde je prováděna oprava, do sousední stanice může být na jedné koleji jeden vlak.
 - U dvokolejné tratě mohou být v mezistaničním úseku nanejvýše dva vlaky (každý vlak je na jedné koleji).

4. Závěr

Dokumentace se zabývá problematikou železniční dopravní technologie po dobu stavby zvyšování disponibilít výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV.

V první kapitole jsou uvedeny základní údaje o stavbách. V další kapitole je popsána současná železniční infrastruktura tratě Přerov os.n. – Břeclav os.n. s upřesněním popisu žst. Nedakonice a problematiky výměny kolejových obvodů v úseku trati 316A mezi žst. Nedakonice (mimo) – žst. Břeclav (mimo).

V dokumentu byla udělena analýza provozu přes žst. Nedakonice a v přilehlých mezistaničních úsecích Staré Město u Uherského Hradiště – Nedakonice a Nedakonice – Moravský Písek. Na tuto analýzu navazuje analýza provozu pro úsek tratě mezi žst. Nedakonice a žst. Břeclav. V poslední kapitole jsou nastíněny možné dopravní opatření pro jednotlivé stavební postupy.

Největším krátkodobým omezením drážní dopravy je přehrávání zabezpečovacího softwaru v žst. Nedakonice a současně v CDP Přerov a v PPV Břeclav. Přehrávání softwaru bude probíhat v nočních hodinách za nic kolejného provozu.

Další výluka se týká úpravy neutrálního pole v záhlaví stanice. Při stavebním postupu bude vyloučena vždy jedna kolej v mezistaničním úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Nedakonice. Práce na neutrálním poli budou probíhat o víkendech.

Časově nejdelší omezení drážní dopravy bude probíhat při výměně kolejových obvodů v úseku tratě 316A mezi žst. Nedakonice a žst. Břeclav. Toto omezení bude trvat 56 dnů.

V Brně 3. 5. 2021

Ing. Petr Loucký

SUDOP BRNO, spol. s r. o.
Kounicova 26
611 36 Brno

Váš dopis značky/ ze dne	Naše značka	Vyřizuje	Ve Zlíně dne
10330/22 31. 3. 2022	KVD 533/2022	Ing. Jiří Pospíšil, Ph.D. pospisil@koved.cz	8. 4. 2022

Věc: **Stanovení výhledového rozsahu regionální osobní dopravy**

Vážený pane inženýre,

k Vašemu dotazu na výhledový provoz regionální železniční dopravy v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Nedakonice v letech 2035 a 2055 sdělujeme následující.

V současné době nelze garantovat přesný rozsah dopravy pro Vámi poptávané a tak vzdálené časové horizonty, ale na základě aktuálně schválených koncepčních materiálů Zlínského kraje a dalších připravovaných infrastrukturních projektů lze předpokládat pro horizont 2035:

- hodinový interval osobních vlaků Břeclav – Zlín,
- vozidlo elektrická jednotka 160 km/h, délky cca 90 m kapacita cca 220 cestujících,
- ve špičce jako samostatné vlaky,
- mimo špičku teoretická možnost spojování s vlakem Os Vizovice – Bojkovice město v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Zlín.

Pro horizont roku 2055 je v regionální dopravě problematické předvídat poptávku a následně objednávku Zlínského kraje, lze proto převzít provozní koncept roku 2035.

S pozdravem,

**Koordinátor veřejné dopravy
Zlínského kraje, s.r.o.**
Podvesná XVII/3833, 760 01 Zlín
IČO: 27677761 ③

Ing. Viliam Lábsky
Vedoucí dopravního úseku



Ministerstvo dopravy



SUDOP Brno, spol. s r.o.
Ing. Kamil Chmela
generální ředitel společnosti
Kounicova 26
611 36 Brno

602/2022

Odpověď k č. j.
10331/22

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-16197/2022-190/2
MD/16197/2022/190

Vyřizuje/Útvar/Telefon
Mgr. Jan Snopek, 190
+420 2251 31173

Datum
Praha
11.05.2022

Věc: Výhledový rozsah dopravy v relaci Staré Město u Uherského Hradiště - Moravský Písek

Vážený pane generální řediteli,

v souvislosti s Vaším dopisem ve věci výhledového rozsahu dálkové dopravy na trati Staré Město u Uherského Hradiště – Moravský Písek, který jste nám zaslal v návaznosti na dokumentaci pro záměr projektu „Zvýšení disponibility výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV“ lze uvést následující informace.

Na předmětné trati jsou vedeny linky dálkové dopravy Ex4 Polsko – Ostrava – Břeclav – Rakousko/Maďarsko a R13 Brno – Břeclav – Olomouc. Kromě toho zastavují ve stanici Staré Město (UH) vlaky linky dálkové dopravy R18 Praha – Olomouc – Luhačovice.

V případě linky Ex4 lze uvést, že její vedení v budoucnu bude odpovídat současnému stavu s tím, že se předpokládá postupné navyšování počtu vlaků linky až na interval 120 minut. Konstrukce linky bude v období příštích let vycházet z uzlu Břeclav v poloze L:30, po dokončení Semmering-Basistunnelu (cca v roce 2030) bude poloha linky Ex4 posunuta o 30 minut v obou směrech. V horizontu 2055 lze předpokládat převedení poloviny vlaků linky Ex4 do relace Břeclav – Brno – Ostrava.

Rovněž v případě linky R13 bude v následujících letech zachována současná koncepce, která vychází z uzlu Olomouc v poloze L:00 a vedení vlaků v intervalu 120 minut. Interval 120 minut bude zachován i v horizontech 2035 a 2055, stejně jako linka Ex4 bude nicméně i poloha linky R13 posunuta v horizontech 2035 a 2055 oproti současnosti o 30 minut.

Stanice Staré Město (UH) bude i nadále využívána k zastavování vlaků linky R18, po dokončení elektrizace trati Staré Město (UH) – Luhačovice již bez přepřahu hnacího vozidla. Linka bude v horizontech 2035 a 2055 vycházet z uzlu Olomouc v poloze 30 a bude vedena v intervalu 120 minut.

Informace týkající se rozvojových plánů komerční dopravy nemá bohužel Ministerstvo dopravy k dispozici.

Vážený pane generální řediteli, věříme, že informace uvedené v tomto dopise přispějí k úspěšnému dokončení dokumentace pro záměr projektu „Zvýšení disponibility výkonu TNS Nedakonice v systému 25 kV“.

v z. Ing. František Vichta
vedoucí oddělení koncepce a rozvoje
JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

Elektronická pečť - 11.5.2023
Certifikát:
Jméno: Ministerstvo dopravy
ČR - pečť