



Paré:

Razítko oprávněné osoby:

Datum:

| | |
|--------------|--|
| Kontrollval: | |
|--------------|--|

Ing. Libor Habrnál

Nerudova 1, 779 00 Olomouc



E: sudop@sudop-brno.cz



U: <http://www.dopravniprojektovani.cz>



Ing. Libor Habrnál

20138-01-0122

B.4

Číslo objektu/komplexu:

B.4

Stupeň dokumentace:

DSP+PDPS

Smluvní datum zpracování:

01/2024

Revize:

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|--|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|--|---|---|--|---|--|---|---|---|--|---|---|---|
| E | 6 | 1 | 7 | - | S | - | 4 | 9 | 0 | | D | S | P | + | | B | 4 | X | X | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | | X | | B | 4 | X | | P | 0 | X |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|--|---|---|---|---|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|--|---|---|--|---|--|---|---|---|--|---|---|---|

Prostor pro další informace

OBSAH

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | VSTUPNÍ ÚDAJE | 4 |
| 1.1 | Identifikační údaje o stavbě | 4 |
| 1.2 | Základní údaje o účelu dokumentace..... | 4 |
| 1.3 | Výchozí podklady | 4 |
| 1.4 | Seznam použitých zkratk | 5 |
| 2 | DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU | 7 |
| 2.1 | Současný stav železniční dopravní cesty..... | 7 |
| 2.1.1 | Vymezení řešené oblasti | 7 |
| 2.1.2 | Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci..... | 8 |
| 2.1.3 | Charakteristika traťových úseků | 10 |
| 2.1.4 | Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku..... | 20 |
| 2.1.5 | Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku | 25 |
| 2.2 | Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu | 26 |
| 2.2.1 | Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2020/2021 | 26 |
| 2.2.2 | Traťová technologie | 27 |
| 2.2.3 | Jízdní doby vlaků v GVD 2020/2021 | 29 |
| 2.3 | Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání | 31 |
| 3 | DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU | 32 |
| 3.1 | Koncepce řešení..... | 32 |
| 3.1.1 | Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické | 32 |
| 3.1.2 | Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické | 33 |
| 3.2 | Navrhované úpravy železniční dopravní cesty..... | 34 |
| 3.2.1 | Charakteristika traťových úseků | 34 |
| 3.2.2 | Charakteristika stanic a zastávek v řešených úsecích | 35 |
| 3.2.3 | Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku | 36 |
| 3.3 | Zhodnocení přínosů revitalizace | 36 |
| 3.3.1 | Porovnání současných a cílových jízdních dob..... | 36 |
| 3.3.2 | Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu..... | 36 |
| 4 | DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY | 37 |
| 4.1 | Základní informace o průběhu výstavby..... | 37 |
| 4.1.1 | Termíny realizace stavby | 37 |
| 4.1.2 | Koordinace s jinými stavbami | 37 |
| 4.1.3 | Členění stavebních prací | 38 |
| 4.2 | Souhrnný časový harmonogram stavby („železniční část“) | 39 |
| 4.3 | Přehled stavebních postupů („železniční část“) | 40 |
| 4.3.1 | Stavební postup SPK – Výstavba prodloužené ulice Butovické..... | 40 |
| 4.3.2 | Stavební postup SP0 – Přípravné práce | 41 |
| 4.3.3 | Stavební postup SPD3 – Práce na přejezdu P6770..... | 46 |

| | | |
|------------|--|----|
| 4.3.4 | Stavební postup SP1 – Práce na liché kolejové skupině | 49 |
| 4.3.5 | Stavební postup SP2 – Práce na sudé kolejové skupině | 56 |
| 4.3.6 | Stavební postup SP3 – Dokončovací práce | 62 |
| 4.3.7 | Přehled dopravních a přepravních opatření | 64 |
| 4.3.7.1. | Přehled kolejových a napěťových výluk..... | 64 |
| 4.3.7.2. | Přehled výluk zabezpečovacího zařízení..... | 65 |
| 4.3.7.3. | Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu | 66 |
| 4.3.7.4. | Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření | 72 |
| 4.3.8 | Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby | 74 |
| 4.4 | Přehled stavebních postupů („silniční část“) | 76 |
| 4.4.1 | Stavební postup SPS - K – Výstavba komunikace ul. Butovická a úprava prstence okružní křižovatky | 76 |
| 4.4.2 | Stavební postup SPS - S1 Výstavba komunikace ul. Nádražní a 2. května | 80 |
| 4.4.3 | Koordinace staveb s ohledem na dopravní opatření | 85 |
| 4.5 | Souhrnný časový harmonogram stavby („silniční část“) | 86 |
| 4.6 | Bezpečnost a ochrana zdraví při práci | 87 |
| 4.6.1 | Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry území | 87 |
| 4.6.2 | Vliv stavby na okolní pozemky..... | 89 |
| 4.6.3 | Bezpečnostní opatření na dráze po dobu stavby: | 89 |
| ZÁVĚR..... | | 90 |

1 VSTUPNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje o stavbě

| | |
|--------------------------|--|
| Název dokumentace: | Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov – Bohumín Projektová dokumentace pro stavební povolení a Projektová dokumentace pro provádění stavby |
| Řešený úsek: | obvod ŽST Studénka mezistaniční úsek Jistebník – Studénka přilehlá trať D3 Studénka - Bílovec |
| Kraj: | Moravskoslezský |
| Pořizovatel dokumentace: | Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc |

1.2 Základní údaje o účelu dokumentace

Předmět stavby:

Předmětem díla je zhotovení Projektové dokumentace pro stavební povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby „Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov – Bohumín“.

Cílem díla je zajištění bezpečnosti při provozování dráhy, kterého bude dosaženo zrušením úrovněového křížení dráhy se silniční komunikací.

1.3 Výchozí podklady

Jako výchozí podklady byly použity následující dokumenty:

- Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2021,
- služební pomůcky jízdního řádu pro období platnosti 2020/2021,
- platné Tabulky traťových poměrů,
- předpisy provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace,
- podklady získané od jednotlivých projektantů příslušných stavebních objektů,
- záznamy z porad a jednání uvedené v dokladové části,
- informace poskytnuté Přednostou PO Ostrava a společností ČDCargo,
- místní šetření a pochůzky na řešeném úseku trati.

1.4 Seznam použitých zkratek

| <i>Zkratka</i> | <i>Plný název</i> |
|----------------|--|
| CDP | Centrální dispečerské pracoviště |
| ČD | České dráhy, a.s. |
| ČSN | Česká státní norma |
| DK | dopravní kolej/dopravní kancelář |
| DKV | Depo kolejových vozidel |
| DOZ | dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení |
| EOV | elektrický ohřev výměn |
| EP | elektrický přestavník |
| EPZ | elektrické předtápěcí zařízení |
| ETCS | Evropský systém vlakového zabezpečovače |
| EZ | elektromagnetický zámek |
| GŘ | Generální ředitelství |
| GVD | grafikon vlakové dopravy |
| JOP | jednotné obslužné pracoviště |
| KODIS | Koordinátor ODIS |
| Leo | Leo Express s. r. o. |
| MD | Ministerstvo dopravy |
| MSK | Moravskoslezský kraj |
| NAD | náhradní autobusová doprava |
| Odb. | odbočka |
| ODIS | Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS |
| OŘ | Oblastní ředitelství |
| PO | Provozní obvod |
| PP | Provozní pracoviště |
| PS | Provozní soubor |
| PSt. | pomocné stavědlo |
| RJ | RegioJet, a. s. |
| RCP | Regionální centrum řízení provozu |
| ROC | Regionální obchodní centrum |
| RSM | Regionální správa majetku |
| SK | staniční kolej |
| SO | stavební objekt |
| SP | stavební postup |
| SŘ | staniční řád |

| | |
|-------|---|
| SSV | Stavební správa východ |
| ST | Správa tratí |
| St. | stavědlo |
| SZZ | staniční zabezpečovací zařízení |
| SŽ | Správa železnic, státní organizace |
| TEN-T | Transevropská železniční síť pro nákladní dopravu |
| TK | traťová kolej |
| TNŽ | Technická norma železnic |
| TO | Traťový okrsek |
| TRS | Traťový rádiový systém |
| TSI | Technické specifikace interoperability |
| TTP | Tabulky traťových poměrů |
| TÚ | traťový úsek |
| TV | trakční vedení |
| TZZ | traťové zabezpečovací zařízení |
| VNVK | všeobecně nakládková vykládková kolej |
| ŽDC | železniční dopravní cesta |
| ŽST | železniční stanice |

2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Současný stav železniční dopravní cesty

Stavba zahrnuje dva přejezdy, přiléhající ke stejné stanici (Studénka), ale každý z nich na jiné trati. Z tohoto důvodu je popis rozdělen vždy do dvou oddílů, pro každý přejezd zvlášť.

A - přejezd P6501 v traťovém úseku Studénka – Jistebník

B - přejezd P6770 v trati Studénka – Bílovec

2.1.1 Vymezení řešené oblasti

A - přejezd P6501 v traťovém úseku Studénka – Jistebník

Stavbou kmenově dotčený železniční přejezd se nachází v obvodu železniční stanice Studénka, na severním (jistebnickém) zhlaví, v km 245,044.

Dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2021 leží železniční stanice Studénka na celostátní dráze zařazené do evropské železniční sítě TEN-T Bohumín – Prosenice, číslo 780. Podle služebních pomůcek SŽ se jedná o trať číslo 305B a dle knižního jízdního řádu o trať číslo 270.

Trať je dvukolejná a je elektrifikována napájecí soustavou 3kV =.

Organizování a řízení drážní dopravy probíhá na zmíněné trati podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

ŽST Studénka je odbočnou stanicí trati Studénka – Veřovice a přilehlou stanicí trati D3 Studénka - Bílovec.

Železniční stanice Studénka leží na území Moravskoslezského kraje.

B - přejezd P6770 v trati Studénka - Bílovec

Stavbou sekundárně dotčený železniční přejezd se nachází v mezistaničním úseku Studénka – Bílovec trati D3 Studénka - Bílovec, v km 0,483 a přiléhá k vjezdu do ŽST Studénka.

Dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2021 je trať Studénka – Bílovec dráhou regionální, není zařazena do evropské železniční sítě TEN-T, označena číslem 784. Podle služebních pomůcek SŽ se jedná o trať číslo 306B a dle knižního jízdního řádu pro veřejnost o trať číslo 279.

Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná.

Organizování a provozování drážní dopravy probíhá na zmíněné trati podle předpisu SŽ D3.

ŽST Studénka je odbočnou stanicí trati Studénka – Veřovice a přilehlou stanicí trati D3 Studénka - Bílovec.

Dopravna Bílovec je dopravnou koncovou. Dirigující stanicí je ŽST Suchdol nad Odrou

Celá trať leží na území Moravskoslezského kraje.

2.1.2 Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci

A - přejezd P6501 v traťovém úseku Studénka – Jistebník

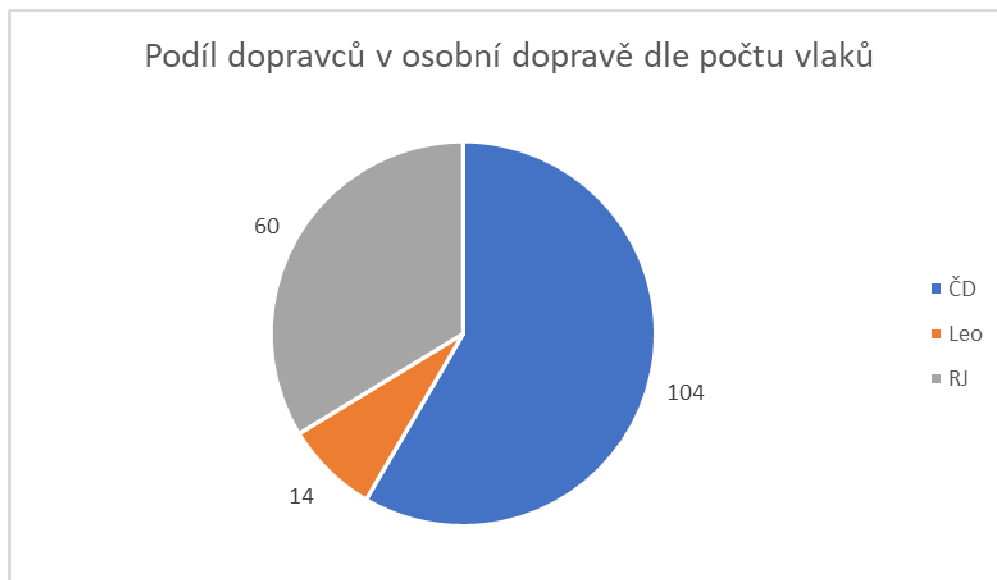
Vlastníkem výše uvedené dráhy je Česká republika, kterou zastupuje Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ). Provozoschopnost zajišťuje SŽ, Oblastní ředitelství Ostrava.

Provozovatelem dráhy je rovněž SŽ. Řízení provozu zajišťuje opět Oblastní ředitelství Ostrava. Organizačně je železniční stanice Studénka začleněna do Provozního obvodu (dále jen PO) Ostrava.

České dráhy, a. s., jsou na této trati většinovým dopravcem vlaků osobní dopavy. Organizační složkou zajišťující osobní drážní dálkovou dopravu je GŘ, Odbor regionální dopavy (O15) a Odbor dálkové a mezinárodní dopavy (O16).

Regionální osobní drážní dopravu v Moravskoslezském kraji zajišťuje Regionální obchodní centrum (dále jen ROC) Ostrava. Regionální spoje jsou zařazeny do systému ODIS.

Dalšími dopravci v pravidelné osobní dopravě (závazkové i na komerční riziko) jsou Regiojet, a. s. a LeoExpress s. r. o.



(Stav k zahájení GVD 2020/2021)

Nejvýznamnějším nákladním dopravcem na řešené trati je ČD Cargo, a. s. Organizační složkou zajišťující pravidelnou nákladní drážní dopravu na této trati je také ČD Cargo, Provozní jednotka Ostrava. V nákladní dopravě však na řešeném úseku operují podle potřeby i další licencovaní dopravci.

B - přejezd P6770 v trati Studénka - Bílovec

Vlastníkem uvedené dráhy je Česká republika, kterou zastupuje Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ). Provozoschopnost zajišťuje SŽ, Oblastní ředitelství Ostrava.

Provozovatelem dráhy je rovněž SŽ. Řízení provozu zajišťuje opět Oblastní ředitelství Ostrava. Organizačně je železniční stanice Studénka začleněna do Provozního obvodu (dále jen PO) Ostrava.

České dráhy, a. s., jsou na této trati jediným dopravcem vlaků osobní dopravy. Organizační složkou zajišťující osobní drážní dálkovou dopravu je GŘ, Odbor regionální dopravy (O15).

Regionální osobní drážní dopravu v Moravskoslezském kraji zajišťuje Regionální obchodní centrum (dále jen ROC) Ostrava. Všechny vlaky osobní přepravy jsou zařazeny do systému ODIS.

Jediným nákladním dopravcem na řešené trati je ČD Cargo, a. s. Organizační složkou zajišťující pravidelnou nákladní drážní dopravu na této trati je také ČD Cargo, Provozní jednotka Ostrava.

2.1.3 Charakteristika traťových úseků

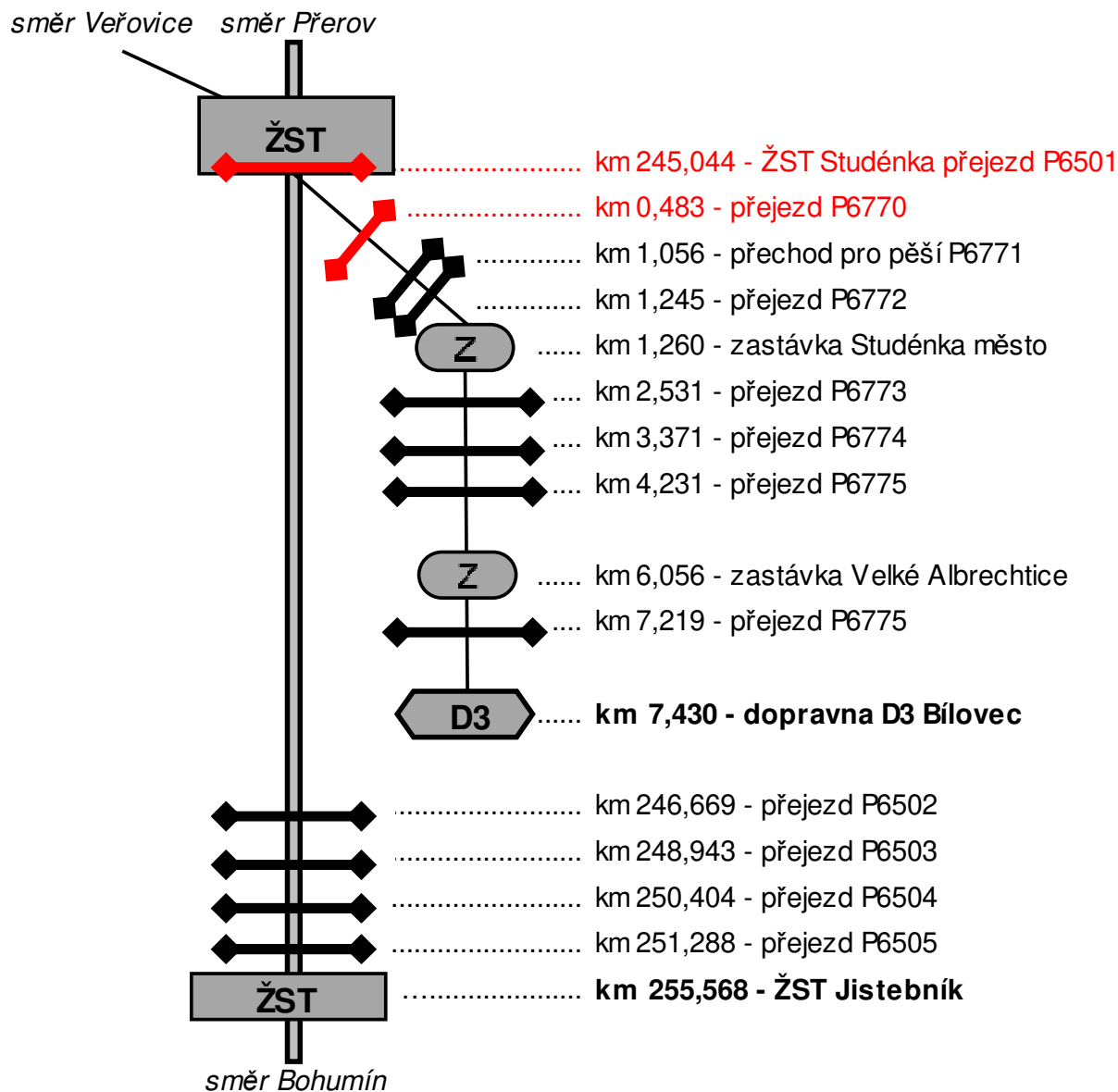
A - přejezd P6501 v traťovém úseku Studénka – Jistebník

Trat' 305B Bohumín – Přerov

| | |
|---|--------------------------------------|
| Začátek trati (dle TTP): | Bohumín |
| Konec trati (dle TTP): | Přerov |
| Začátek dráhy (dle Prohlášení o dráze): | Bohumín |
| Konec dráhy (dle Prohlášení o dráze): | Prosenice |
| Kategorie dráhy: | celostátní dráha v síti TEN-T |
| Zábrzdná vzdálenost: | 1000 m Bohumín - Přerov |
| Největší povolená délka vlaku: | 720 m |
| Největší délka vlaku nákladní dopravy: | 636 m |
| Největší délka vlaku osobní dopravy (vlaky dálkové dopravy): | 350 m |
| Největší délka vlaku osobní dopravy (zastávkové vlaky): | 190 m |
| Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků: | |
| Od začátku ke konci trati: 4 ‰ | Od konce k začátku trati: 4 ‰ |
| Rozchod kolejí: | 1 435 mm |
| Trakční soustava: | 3 kV = |
| Organizování a řízení drážní dopravy podle: | SŽ D1 ČÁST PRVNÍ |
| Traťový rádiový systém: | GSM-R |
| Nejvyšší traťová rychlost v úseku: | 160 km/h Ostrava hl. n. - Přerov |
| Třída traťového zatížení a přidružená rychlost na dotčených úsecích: | |
| Ostrava hl. n. - Prosenice | D4/120; C3/160 |

(stav k 20. 4. 2021)

Blokové schéma současného stavu



Vysvětlivky:

ŽST – železniční stanice

Z – zastávka

Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem zadání.

Červeně podbarvené prvky jsou předmětem zadání.

Šedě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem zadání.

B - přejezd P6770 v trati Studénka - Bílovec

Trat' 306B Studénka - Bílovec

| | |
|---|---|
| Začátek trati (dle TTP): | Studénka |
| Konec trati (dle TTP): | Bílovec |
| Začátek dráhy (dle Prohlášení o dráze): | Studénka |
| Konec dráhy (dle Prohlášení o dráze): | Bílovec |
| Kategorie dráhy: | regionální |
| Zábrzdná vzdálenost: | 400 m Studénka - Bílovec |
| Největší povolená délka vlaku: | 75 m |
| Největší délka vlaku nákladní dopravy: | 75 m |
| Největší délka vlaku osobní dopravy (vlaky dálkové dopravy): | 40 m |
| Největší délka vlaku osobní dopravy (zastávkové vlaky): | 40 m |
| Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků: | |
| Od začátku ke konci trati: 18‰ | Od konce k začátku trati: 18‰ |
| Rozchod kolejí: | 1 435 mm |
| Trakční soustava: | Bez trakčního vedení |
| Organizování a provozování drážní dopravy podle: | SŽ D3 |
| Traťový rádiový systém: | GSM-R (Studénka – Stud.město z.) SRV – 08 (Studénka – Bílovec) |
| Nejvyšší traťová rychlost v úseku: | 60 km/h |
| Třída traťového zatížení a přidružená rychlost na dotčených úsecích: | |
| Studénka - Bílovec | C3/60 |

(stav k 22. 4. 2021)

Železniční přejezdy a přejezdová zabezpečovací zařízení

A - traťový úsek Studénka – Jistebník

| Přejezd, návěstidlo, ... | km | Zabezpečení | Komunikace | Stanoviště dohledu | Poznámka |
|--------------------------|---------|-------------|------------|--------------------|-----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Jistebník | | | | | |
| P6505 | 251,288 | PZS 3ZBI | Účelová | CDP Přerov | návěst ↓↑ |
| P6504 | 250,404 | PZS 3ZBI | Účelová | CDP Přerov | návěst ↓↑ |
| P6503 | 248,943 | PZS 3ZBI | Účelová | CDP Přerov | návěst ↓↑ |
| P6502 | 246,669 | PZS 3ZBI | Účelová | CDP Přerov | návěst ↓↑ |
| Studénka | | | | | |
| P6501 | 245,044 | PZS 3ZBI | III/46427 | CDP Přerov | návěst ↓↑ |

Vysvětlivky:

Sloupec 1 – Jednotné označení přejezdu

Sloupec 2 – km poloha určeného zařízení, tj. přejezdu, přejezdníku a opakovacího přejezdníku

Sloupec 3 - Označení druhu přejezdového zabezpečovacího zařízení podle ČSN 34 2650, nebo jiné způsoby zabezpečení

- PZS – přejezdové zařízení světelné
- 3ZBI - se závislostmi na jízdě vlaku, s přenosem indikace o stavu PZS do dopravní (3), se závorami (Z), s pozitivním signálem (B), a informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci (I)

Sloupec 4 – označení pozemní komunikace na přejezdu, příp. vč. třídy a čísla komunikace.

Sloupec 5 – Označení stanoviště, na kterém jsou umístěny základní ovládací a indikační prvky přejezdového zabezpečovacího zařízení (dále jen „PZZ“) a z tohoto stanoviště je PZZ přednostně obsluhováno

Sloupec 6 – Směr platnosti přejezdníků a drhlíků

směr↓..... návěst návěstidla platí ve směru od začátku ke konci trati směr↑..... návěst návěstidla platí ve směru od konce k začátku trati

(stav k 20. 4. 2021)

B -na trati Studénka – Bílovec

| Přejezd, návěstidlo, ... | km | Zabezpečení | Komunikace | Stanoviště dohledu | Poznámka |
|--------------------------|-------|-------------|------------|--------------------|------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Studénka | | | | | |
| P6769 | 0,208 | PZS 3SBI | Účelová | CDP Přerov DK | návěst ↓ ↑ |
| P6770 | 0,438 | k | Místní | | |
| X-0843 | 0,843 | | | | ↓ |
| P6771 | 1,056 | kd | Místní | | Přechod pro pěší |
| P6772 | 1,245 | PZS 3ZBL | Místní | | návěst ↓ |
| Studénka město z | | | | | |
| X-1263 | 1,263 | | | | ↑ |
| X-1660 | 1,660 | | | | ↑, Neproměnný |
| P6773 | 2,531 | k | Účelová | | |
| P6774 | 3,371 | k | Účelová | | |
| P6775 | 4,231 | k | Účelová | | |
| Velké Albrechtice z | | | | | |
| P6776 | 7,219 | kd | Místní | | Přechod pro pěší |
| Bílovec | | | | | |

Vysvětlivky:

Sloupec 1 – Jednotné označení přejezdu

Sloupec 2 – km poloha určeného zařízení, tj. přejezdu, přejezdníku a opakovacího přejezdníku

Sloupec 3 - Označení druhu přejezdového zabezpečovacího zařízení podle ČSN 34 2650, nebo jiné způsoby zabezpečení

- PZS – přejezdové zařízení světelné
- 3ZBL - se závislostmi na jízdě vlaku, s přenosem indikace o stavu PZS do dopravy (3), se závorami (Z), s pozitivním signálem (B), a informace je předávána strojvedoucímu (s přejezdníkem) (L)
- k – přejezd zabezpečen výstražnými kříži
- kd – přejezd zabezpečen výstražnými kříži s doplněním (sloupek apod)

Sloupec 4 – označení pozemní komunikace na přejezdu, příp. vč. třídy a čísla komunikace.

Sloupec 5 – Označení stanoviště, na kterém jsou umístěny základní ovládací a indikační prvky přejezdového zabezpečovacího zařízení (dále jen „PZZ“) a z tohoto stanoviště je PZZ přednostně obsluhováno

Sloupec 6 – Směr platnosti přejezdníků a drhlíků

směr↓..... návěst návěstidla platí ve směru od začátku ke konci trati

směr↑..... návěst návěstidla platí ve směru od konce k začátku trati

(stav k 20. 4. 2021)

Železniční přejezd v km 245,044 (P6501)

Kategorie (druh) komunikace:

Státní silnice III. třídy č. 46427.

Typ a kategorie zabezpečení železničního přejezdu:

Jedná se o čtyřkolejný železniční přejezd, úrovnově kříží tři staniční koleje (dopravní koleje č. 1, 2 a 4 a manipulační kolej spojující obvod osobního nádraží s obvodem místního nádraží; přejezd leží mezi výhybkami č. 6 a 105).

Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením s úplnými závislostmi a se závorami typu PZS 3ZBI.

Poznámky:

KOP JOP CDP, kontrola, dálková, MO v DK ŽST Studénka, ovládání kolejové obvody pro 1., 2.TK, v km 248,052 a v km 241,960, začátek a konec kolejových obvodů v závislosti na náv. je v ŽST Studénka mezi návěstidly 1L, 2L a S 1 – S 12. Předzváněcí doba 44 s.

Železniční přejezd v km 0,438 (P6770)

Kategorie (druh) komunikace:

Místní komunikace - ulice R. Tomáška.

Typ a kategorie zabezpečení železničního přejezdu:

Jedná se o jednokolejný železniční přejezd, úrovnově kříží jednu traťovou kolej.

Přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Traťová rychlost a její omezení

A - traťový úsek Studénka – Jistebník

Kolej č. 1

| Spád/Třída | Umístění | Rychlostníky | | | Rychlostníky pro nedostat. převýšení | | | | Poznámky |
|------------|------------------|--------------|-------|------------|--------------------------------------|-------------|----------|------------|---------------|
| | | R | 3 | N | N horní 130 | N (18t) 130 | ETCS 150 | NS 270 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | Jistebník | | | | | | | | |
| 0/II-III | 251,504 | | (140) | 140 | 150 | (150) | | | R = 1020 ∩ |
| | Studénka | | | | | | | | |
| | 243,813 | | | | | | | 150 | |
| | 243,712 | | (140) | 140 | (140) | (140) | | | |
| | 242,917 | | | | | | | 160 | |
| 0/III | 242,484 | | (160) | 160 | (160) | (160) | | | |
| | 233,512 | | (140) | 140 | 150 | (150) | | | R = 1383 ∩ |

Kolej č. 2:

| Spád/Třída | Umístění | Rychlostníky | | | Rychlostníky pro nedostat. převýšení | | | | Poznámky |
|------------|------------------|--------------|-------|------------|--------------------------------------|-------------|----------|------------|---------------|
| | | R | 3 | N | N horní 130 | N (18t) 130 | ETCS 150 | NS 270 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | Jistebník | | | | | | | | |
| 0/II-III | 251,504 | | (140) | 140 | 150 | (150) | | | R = 1020 ∩ |
| | Studénka | | | | | | | | |
| | 243,813 | | | | | | | 150 | |
| | 243,712 | | (140) | 140 | (140) | (140) | | | |
| | 242,917 | | | | | | | 160 | |
| 0/III | 242,484 | | (160) | 160 | (160) | (160) | | | |
| | 233,512 | | (140) | 140 | 150 | (150) | | | R = 1383 ∩ |

Kolej č. 1:

| Spod/Trída | Umístění | Rychlostníky | | | Rychlostníky pro nedostat. převýšení | | | | Poznámky |
|------------|------------------|--------------|-------|------------|--------------------------------------|-------------|----------|------------|---------------|
| | | R | 3 | N | N horní 130 | N (18t) 130 | ETCS 150 | NS 270 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 4/I | 233,512 | | (160) | 160 | (160) | (160) | | | R = 1020 n |
| | 242,484 | | (140) | 140 | (140) | (140) | | | |
| | Studénka | | | | | | | 150 | |
| | 242,917 | | | | | | | | |
| | 243,712 | | (140) | 140 | 150 | (150) | | | |
| | 243,813 | | | | | | | 160 | |
| 3/I | 251,504 | | (150) | 150 | 160 | (160) | | | R = 1350 n |
| | Jistebník | | | | | | | | |

Kolej č. 2:

| Spod/Trída | Umístění | Rychlostníky | | | Rychlostníky pro nedostat. převýšení | | | | Poznámky |
|------------|------------------|--------------|-------|------------|--------------------------------------|-------------|----------|------------|---------------|
| | | R | 3 | N | N horní 130 | N (18t) 130 | ETCS 150 | NS 270 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 4/I | 233,512 | | (160) | 160 | (160) | (160) | | | R = 1020 n |
| | 242,484 | | (140) | 140 | (140) | (140) | | | |
| | Studénka | | | | | | | 150 | |
| | 242,917 | | | | | | | | |
| | 243,712 | | (140) | 140 | 150 | (150) | | | |
| | 243,813 | | | | | | | 160 | |
| 3/I | 251,504 | | (150) | 150 | 160 | (160) | | | R = 1350 n |
| | Jistebník | | | | | | | | |

B -na trati Studénka – Bílovec

| Spád/Třída | Umístění | Rychlostníky | | | Rychlostníky pro nedostat. převýšení | | | | Poznámky |
|------------|-----------------|--------------|---|-------------|--------------------------------------|-------------|----------|--------|------------------|
| | | R | 3 | N | N horní 130 | N (18t) 130 | ETCS 150 | NS 270 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | Studénka | | | (40) | (40) | (40) | | | (z koleje č. 12) |
| 18/XI | 0,324 | | | 20 | (20) | (20) | | () | přej |
| | 0,454 | | | 60 L | (60) | (60) | | () | |
| | 3,186 | | | 50 | (50) | (50) | | () | |
| | 3,382 | | | 60 L | (60) | (60) | | () | |
| | 4,762 | | | 55 | (55) | 60 | | () | |
| | 7,299 | | | 40 | (40) | (40) | | () | zv |
| | Bílovec | | | | | | | | |
| Spád/Třída | Umístění | Rychlostníky | | | Rychlostníky pro nedostat. převýšení | | | | Poznámky |
| | | R | 3 | N | N horní 130 | N (18t) 130 | ETCS 150 | NS 270 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | Bílovec | | | (40) | (40) | (40) | | | |
| 18/XI | 7,303 | | | 55 | (55) | 60 | | () | |
| | 4,762 | | | 60 | (60) | (60) | | () | |
| | 3,471 | | | 20 | (20) | (20) | | () | přej |
| | 3,361 | | | 60 L | (60) | (60) | | () | |
| | 0,743 | | | 50 | (50) | (50) | | () | |
| | 0,610 | | | 30 | (30) | (30) | | () | přej |
| | 0,432 | | | 40 L | (40) | (40) | | () | přev |
| | Studénka | | | | | | | | |

Vysvětlivky:

- sl. 1 – rozhodný spád/třída sklonu mezi dvěma dopravními s kol.rozvětvením, pro příslušný směr
- sl. 2 – název stanice, výhybny, odbočky, dopravní D3 nebo km širé trati a km poloha rychlostníků
- sl. 3 – rychlost přes výhybky menší než 40 km/h
- sl. 4 – rychlost pro skupiny přechodnosti 3 v km/h
- sl. 5 – rychlost pro skupiny přechodnosti 1 a 2 v km/h
- sl. 6 – rychlost pro nedostatek převýšení N 130 v km/h
- sl. 7 – rychlost pro nedostatek převýšení NL 130 v km/h a za dodržení rozhodného zatížení na nápravu 18t v celém vlaku
- sl. 8 – rychlost pro nedostatek převýšení NE 150 v km/h
- sl. 9 – rychlost pro nedostatek převýšení NS 270 v km/h
- sl. 10 – důvod omezení rychlosti

Postrková služba

A - traťový úsek Studénka – Jistebník

Povolená postrková služba, posun mezi dopravními za vlakem povolen.

| Platí pro kolej: 1., 2. traťovou (Bohumín os.n. - Přerov os.n.) | | | | |
|--|----------------|--------|-------------|----------|
| Údaje ve směru od začátku trati | | | | |
| Úsek od | Úsek do | Postrk | PMD zakázán | Poznámky |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Bohumín-Vrbice | Přerov os.n. | 2z | | |
| Údaje ve směru od konce trati | | | | |
| Úsek od | Úsek do | Postrk | PMD zakázán | Poznámky |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Přerov os.n. | Bohumín-Vrbice | 2z | | |

B -na trati Studénka – Bílovec

Povolená postrková služba do Bílovce (opačným směrem z důvodu stálého spádu se neuvažuje), posun mezi dopravními za vlakem povolen

| Údaje ve směru od začátku trati | | | | |
|---------------------------------|---------|--------|-------------|----------|
| Úsek od | Úsek do | Postrk | PMD zakázán | Poznámky |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Studénka | Bílovec | 1z | | |
| Údaje ve směru od konce trati | | | | |
| Úsek od | Úsek do | Postrk | PMD zakázán | Poznámky |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Vysvětlivky:

1z – dovolen nejvýše jeden zavěšený postrk

2z – dovoleny až dva zavěšené postrky

2.1.4 Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku

ŽST Jistebník

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Jistebník leží v km 252,568 celostátní dráhy dvoukolejné elektrifikované; trati Bohumín – Přerov.

Sídlem přednosta PO Ostrava je OŘ Ostrava.

Stanice není obsazena výpravčím, SZZ je dálkově ovládáno z CDP Přerov, s možností místní obsluhy SZZ výpravčím pro MO nebo dálkovou obsluhou z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Ostrava-Svinov.

Uvedená železniční stanice není předmětem stavby.

Dopravna D3 Bílovec

Trat' D3 Studénka – Bílovec začíná u vjezdového návěstidla BL v km 0,390 ŽST Studénka a končí v dopravně D3 Bílovec zarážedlem kusé koleje číslo 1a v km 7,591.

Dirigující stanicí je Suchdol nad Odrou.

Přílehlá stanice Studénka.

Sídlem přednosta PO Ostrava je OŘ Ostrava

Uvedená dopravna ani mezilehlé zastávky nejsou předmětem stavby

ŽST Studénka

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Studénka leží v km 244,710 celostátní dráhy dvoukolejné elektrizované trati Bohumín – Přerov.

Je stanicí:

- odbočnou pro jednokolejnou trat' Studénka – Veřovice (odbočení v km 0,000 = km 244,710 trati Bohumín-Přerov);
- přílehlou pro trat' D3 Studénka – Bílovec (odbočení v km 0,000 = km 244,710 trati Bohumín-Přerov).

Sídlem přednosta PO Ostrava je OŘ Ostrava.

SZZ je ovládáno dálkově z CDP Přerov, s možností místní obsluhy SZZ výpravčím pro MO nebo dálkovou obsluhou z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Ostrava-Svinov.

Stanice je trvale obsazena výpravčím DOZ pro ŽST Sedlnice a Mošnov, Ostrava Airport a dozorcem výhybek.

Rozčlenění stanice z hlediska dopravního provozu:

Stanice se dělí na tři obvody:

- obvod osobního nádraží,
- obvod nákladního nádraží,
- obvod místního nádraží.

Nástupiště:

Ve stanici jsou zřízena čtyři nástupiště:

- 1. mezi kolejí číslo 1 a 3, ostrovní, typ SUDOP, v délce 400 m, z toho je 135 m zastřešeno, výška hrany nástupiště nad temenem je 550 mm,
- 2. mezi kolejí číslo 2 a 4, ostrovní, v délce 400 m, z toho je 135 m zastřešeno, typ SUDOP, v délce 400 m, z toho je 135 m zastřešeno, výška hrany nástupiště nad temenem je 550 mm,
- 3. u koleje číslo 12 vnější, v délce 80 m – směr Bílovec, ostrovní, typ SUDOP, výška hrany nástupiště nad temenem je 550 mm,
- 4. u koleje číslo 15 vnější, s pevnou hranou v délce 165 m – směr Veřovice, výška hrany nástupiště nad temenem je 300 mm, u koleje číslo 17 vnější, s pevnou hranou v délce 102 m – směr Veřovice, výška hrany nástupiště nad temenem je 300 mm.

Nástupiště číslo 1., 2., 3. jsou s odbavovací halou propojena podchodem.

Přístup na nástupiště číslo 4 je z odbavovací haly přes přednádražní prostory. Přístupy na nástupiště z místní komunikace jsou bezbariérové po chodnících nebo prostřednictvím 4 samoobslužných výtahů z vestibulu do podchodu a na příslušné nástupiště. Stanice je přístupná bezbariérově včetně nástupišť.

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka číslo 6117 „MSV Metal Studénka, a. s.“ odbočuje výhybkou číslo 19 z koleje číslo 16 v km 244,450,
- vlečka číslo 6119 „NAVOS, a. s. – vlečka Studénka“ odbočuje z kolejiště nákladního nádraží počátečním stykem výhybky číslo 44 z koleje číslo 105b v km 243,499,
- vlečka číslo 6118 „VSMS Studénka“ odbočuje z koleje číslo 104 výhybkou číslo 46, v km 243,248,

- vlečka číslo 6285 „RSM Studénka“ je zaústěna koncem výhybky číslo 121 do manipulační koleje číslo 305 v km 245,377,
- účelová kolejiště „SŽ SEE – OTV Studénka“ odbočuje z koleje číslo 5a v km 245,006 výhybkou číslo E1,
- účelová kolejiště „SŽ SEE – Napájecí stanice (měnárna) Studénka“ odbočuje výhybkou číslo 47 v km 243,248 z dopravní koleje číslo 104,
- účelová kolejiště SŽ Správy tratí – provozní středisko (ST PS) odbočuje výhybkou číslo 23 z dopravní koleje číslo 104a.

Určení kolejí:

| Kolej číslo | Užitečná délka | Vymezena polohou | Účel použití |
|---|----------------|------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Osobní nádraží – dopravní koleje | | | |
| 1 | 579 m | Lc1 – S1 | hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 2 | 625 m | Lc2 – S2 | hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 3 | 379 m | Lc3 – Sc3 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 3a | 124 m | Se16 – S3a | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 4 | 529 m | Lc4 – S4 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 6 | 385 m | Lc6 – S6 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 8 | 312 m | Lc8 – S8 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 10 | 197 m | Lc10 – S10 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 12 | 204 m | Lc12 – S12 | vjezdová, odjezdová kolej, bez TV |
| 15 | 85 m | Lc15 – Sc15 | vjezdová a odjezdová kolej, bez TV |
| 15b | 129 m | Se23 – Se25 | průjezdná kolej, bez TV |
| 17 | 86 m | Lc17 – Sc17 | vjezdová a odjezdová, kolej bez TV |

| Nákladní nádraží – dopravní koleje | | | |
|-------------------------------------|-------|------------------------------------|--|
| 101 | 649 m | L101 – Sc101 | hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 103 | 738 m | L103 – Sc103 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 103a | 112 m | Se28 – Se27 | průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 102 | 656 m | L102 – Sc102 | hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 104 | 660 m | L104 – Sc104 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 104a | 265 m | Lc104a – Sc104a | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 105 | 194 m | Lc105 – Sc105 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 105a | 168 m | Se29 – Se26 | průjezdná kolej, TV v délce 110 m |
| 105b | 215 m | Se30 – Sc105b | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 105c | 129 m | L105c – Se31 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 107 | 163 m | Lc107 – Sc107 | vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce |
| 109 | 218 m | Lc109 – zarážedlo | odjezdová kolej bez TV |
| 111 | 204 m | Lc111 – zarážedlo | odjezdová kolej bez TV |
| Osobní nádraží – manipulační koleje | | | |
| 5 | 116 m | Se20 – zarážedlo | kusá kolej bez TV |
| 5a | 137 m | Se15 – Se11 | TV v celé |
| 7 | 107 m | zarážedlo – Se12 | kusá kolej bez TV |
| 9 | 115 m | zarážedlo – Se13 | kusá kolej bez TV |
| 9a | 88 m | námezník výh. č. E3 – zarážedlo | kusá kolej bez TV |
| 11 | 168 m | Se21 – zarážedlo | kusá kolej, nakládková a vykládková, bez TV |
| 13 | 239 m | Se24 – zarážedlo | kusá, nakládková a vykládková, bez TV |
| 14 | 40 m | Se22 – zarážedlo | kusá kolej bez TV |
| 15a | 29 m | Se17 – zarážedlo | kusá kolej bez TV |

| | | | |
|--|-----------|-------------------------------|---------------------------------|
| 16 | 44 m | Se18 – vrata garáže | kusá kolej bez TV |
| Nákladní nádraží – manipulační koleje | | | |
| 103b | 43 m | Se36 – Se40 | bez TV |
| 103c | 110 m | zarážedlo – Se41 | kusá kolej bez TV |
| 106 | 240 m | vrata měnírny – Vk12 | kusá kolej bez TV |
| Místní nádraží – manipulační koleje | | | |
| 301 | 265 m | Se6 – zarážedlo | kusá kolej bez TV, max. 30 km/h |
| 302 | 247 m | Se7 – zarážedlo | kusá kolej bez TV, max. 30 km/h |
| 303 | 247 m *) | nám. výh. č. 107 – zarážedlo | kusá kolej bez TV, max. 30 km/h |
| 304 | 193 m | nám. výh. č. 108 – zarážedlo | kusá kolej bez TV, max. 30 km/h |
| 305 | 186 m **) | nám. výh. č. 110 – km 245,362 | bez TV, max. 30 km/h |
| 307 | 104 m | nám. výh. č. 111 – zarážedlo | kusá kolej bez TV, max. 30 km/h |
| 309 | 89 m | nám. výh. č. 114 – zarážedlo | kusá kolej bez TV, max. 30 km/h |

Vysvětlivky:

TV – trakční vedení;

*) pro vozy nepřechodné R 150 m je užitná délka koleje 194

**) pro vozy nepřechodné R150 m je užitná délka koleje 114 m

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava stejnosměrná 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek.

Je zřízen na výhybkách č. 1 až 5, 7, 8, 10, 24, 29, 30, 32 až 38, 40, 47, 49 až 58.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízeny.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

2.1.5 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

SZZ železniční stanice Jistebník

V ŽST Jistebník je SZZ 3. kategorie, typ ESA 11, obsluhované dálkově CDP z JOP s možností předání obsluhy na místní ovládání pohotovostnímu výpravčímu nebo dálkovou obsluhou z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Ostrava-Svinov.

Kolejové úseky jsou kontrolovány prostřednictvím kolejových obvodů.

Přenos kódu vlakového zabezpečovače (VZ) na hnací vozidlo je v dopravních kolejích číslo 1, 2, 3, 4. U výhybkových a bezvýhybkových úseků je přenos kódů VZ zajištěn pouze při vlakových cestách po hlavních staničních kolejích nesníženou rychlostí.

Výhybky a výkolejky jsou obsluhovány ústředně elektrickými přestavníky (EP) z JOP

SZZ železniční stanice Studénka

Ve stanici Studénka je SZZ 3. kategorie typ ESA 11, obsluhované dálkově z JOP CDP Přerov s možností předání obsluhy na místní ovládání nebo dálkovou obsluhou z pracoviště pohotovostního výpravčího v ŽST Ostrava-Svinov.

Přenos kódů vlakového zabezpečovače (VZ) je zajištěn v dopravních kolejích č. 1, 2, 3, 3a (včetně výhybky č. 14), 4, 6, 101, 102, 103, 104, 104a. U výhybkových a bezvýhybkových úseků je přenos kódů VZ zajištěn pouze při vlakových cestách po hlavních staničních kolejích nesníženou rychlostí.

Výhybky a výkolejky jsou přestavovány ústředně elektrickými přestavníky (výhybky č. 16, 17, 20, 21, 25, 28, 105, 106, 107, 108 lze obsluhovat místně - z PSt1, 2, 3, 4), kromě ručně přestavovaných výhybek číslo 110, 111, 121, 122, 123 a E3.

TZZ v mezistaničním úseku Jistebník – Studénka

V mezistaničním úseku Jistebník – Studénka je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok, typu ABE-1 pro obousměrný provoz. Přenos kódů vlakového zabezpečovače v 1. a 2. traťové koleji v obou směrech.

Volnost prostorových oddílů je kontrolována kolejovými obvody.

TZZ v mezistaničním úseku Studénka - Bílovec

Na trati D3 Studénka – Bílovec se jízda vlaků zabezpečuje dle předpisu SŽ D3, dirigující stanicí je ŽST Suchdol nad Odrou.

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení

| Dopravna/Mezistaniční úsek | Kategorie ZZ | | | Charakteristika |
|----------------------------|--------------|----|----|--|
| | SZZ/TZZ | | | |
| | 1. | 2. | 3. | |
| Jistebník | | | 3. | elektronické stavědlo ESA 11, obsluhované z JOP DOZ (CDP Přerov) |
| Jistebník – Studénka | | | 3. | obousměrný trojznakový automatický blok |
| Studénka | | | 3. | elektronické stavědlo ESA 11, obsluhované z JOP DOZ (CDP Přerov) |
| Studénka - Bílovec | | | | dle SŽDC D3 |

2.2 Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu

2.2.1 Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2020/2021

Počet všech vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou zakresleny v GVD 2020/2021, udává následující tabulka. Vzhledem k omezení jízdy vlaků na určité dny v týdnu a řadu vlaků rušících je skutečný rozsah dopravy za běžný pracovní nebo nepracovní den obecně nižší než uvedené hodnoty.

Stávající rozsah vlakové dopravy na řešených úsecích trati

GVD 2020/2021:

| GVD 2020/2021: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------|------|------|--------------------------------|----|----|----|----|-----|----|----|----|--------|-------------|----|----|--------------------|------------|-----------|-----|----|--------------------|
| Mezistaniční úsek | kolej | směr | jede | Počty vlaků zakreslených v GVD | | | | | | | | | | Podle směru | | | | | Oba směry | | | |
| | | | | Ex | R | Sp | Os | Sv | Nex | Pn | Mn | Lv | celkem | ΣO | ΣN | ΣL | Σprav Σpp Σg | Celke m | ΣO | ΣN | ΣL | Σprav Σpp Σg |
| Jistebník Studénka | 2 | T | prav | 47 | 19 | 4 | 25 | 10 | 48 | 15 | 1 | 1 | 170 | 105 | 64 | 1 | 170 | 170 | 204 | 129 | 2 | 335 |
| | | | pp | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| | 1 | Z | prav | 44 | 19 | 4 | 25 | 7 | 43 | 20 | 2 | 1 | 165 | 99 | 65 | 1 | 165 | 165 | | | | 335 |
| | | | pp | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |

| Mezistaniční úsek | kolej | směr | jede | Počty vlaků zakreslených v GVD | | | | | | | | | | Podle směru | | | | | Oba směry | | | |
|---------------------|-------|------|------|--------------------------------|---|----|----|----|-----|----|----|----|--------|-------------|----|----|--------------------|------------|-----------|----|----|--------------------|
| | | | | Ex | R | Sp | Os | Sv | Nex | Pn | Mn | Lv | celkem | ΣO | ΣN | ΣL | Σprav Σpp Σg | Celke m | ΣO | ΣN | ΣL | Σprav Σpp Σg |
| Studénka Bílovec | 1 | T | prav | | | | 17 | | | | | | 17 | 17 | 0 | 0 | 17 | 22 | 34 | 0 | 0 | 34 |
| | | | pp | | | | | | | | 3 | 2 | 5 | 0 | 3 | 2 | 5 | | 0 | 6 | 4 | 10 |
| | 1 | Z | prav | | | | 17 | | | | | | 17 | 17 | 0 | 0 | 17 | 22 | | | | 44 |
| | | | pp | | | | | | | | 3 | 2 | 5 | 0 | 3 | 2 | 5 | | | | | |

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati,

Z – směr od konce k začátku trati.,

1 – přednostní kolej (první) daného směru jízdy

2 – přednostní kolej (druhá) daného směru jízdy.

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

prav – pravidelný vlak,

pp – vlak podle potřeby

do počtu Ex jsou zahrnuty všechny komerční kategorie (SC, EC, IC, EN, rj, RJ, nj, LE)

2.2.2 Traťová technologie

Traťová technologie je vztažena k zahájení platnosti jízdního řádu 2020/2021.

Dálková osobní doprava – vlaky vyšších kategorií a rychlíky

Trať Bohumín – Přerov je jako součást II. a III. národního tranzitního koridoru využívána tranzitní osobní dopravou.

Osobní dopravu v období platnosti JŘ 2020/2021 zajišťuje převážně dopravce ČD, a. s. (v závazkové dopravě i na komerční riziko), na trati jsou provozovány také dálkové vlaky dopravce RegioJet, a. s. (v závazkové dopravě v relaci Bohumín – Brno, i na komerční bázi Slovensko – Ostrava - Praha); a LEO Express, a. s.

Dálková doprava je zastoupena

- spoji kategorie EC/nj/LE/R/Ex/R v relacích Polsko – Ostrava – Přerov – Břeclav – Rakousko/Maďarsko
- vlaky kategorie SC/RJ/EN/LE/EC/R/Ex Slovensko – Bohumín – Ostrava – Olomouc – Praha.

Vnitrostátní dálková doprava je na řešených úsecích tvořena vlaky:

- kategorie R v relaci Bohumín – Přerov – Brno vedených v rámci taktové dopravy.
- relacemi vlaků SC/IC/Ex Bohumín – Ostrava – Olomouc – Praha vedených v rámci taktové dopravy.

Vnitrostátní spoje jsou proloženy s mezinárodními vlaky, takže zajišťují pravidelnou dopravní nabídku.

Rychlá regionální osobní doprava

– spěšné vlaky

Spěšné vlaky jsou zastoupeny pouze okrajově 4 páry vlaků relace Ostrava hl. n. – Štramberk jako doplňkové vlaky k základní dopravní nabídce a jsou součástí linky ODIS S8 (viz níže). Jiné spěšné vlaky na řešeném úseku nejsou provozovány.

– rychlíky

Rychlou regionální dopravu zajišťují vlaky dopravní kategorie rychlík linky Bohumín – Brno, které jsou v části své trasy Bohumín – Suchdol nad Odrou zařazeny do ODIS jako linka R8 ODIS (viz níže).

Regionální osobní doprava – osobní vlaky

Regionální osobní doprava je tvořena osobními vlaky, které na řešeném úseku trati tvoří základ dopravní nabídky regionální dopravy. Všechny regionální a meziregionální vlaky jsou začleněny do systému ODIS.

Dopravcem všech osobních vlaků jsou České dráhy, a. s.

Integrovaný dopravní systém

Řešené úseky tratí jsou součástí Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje (IDS ODIS).

Železniční stanice Studénka je obsluhována linkami:

S2 Studénka – Karviná hl. n. – Mosty u Jablunkova

Úsek Studénka – Ostrava-Svinov je obsluhován pouze vybranými spoji v přepravních špičkách, jako prodloužení páteřního úseku Ostrava – Mosty u Jablunkova. Dopravcem vlaků jsou České dráhy, a. s.

S3 Ostrava-Svinov – Suchdol nad Odrou

Linka zajišťuje osobní spoje do Suchdolu nad Odrou v období přepravních špiček, s návaznostmi v Suchdolu na další linky, ve vybraných případech je tvořena přímými spoji do Hranic na Moravě příp. Přerova. Dopravcem vlaků jsou České dráhy, a. s.

S4 Bohumín – Ostrava – Studénka – Mošnov, Ostrava Airport

Linka zajišťuje osobní spoje v kmenovém úseku Ostrava-Svinov – Mošnov, Ostrava Airport v quasi dvouhodinovém taktu. Dopravcem všech vlaků jsou České dráhy, a. s.

S8 Ostrava hl. n. – Studénka – Veřovice

Linka zajišťuje osobní dopravu v kmenovém úseku Studénka – Veřovice v hodinovém taktu.

Coby prodloužení uvedených spojů jsou jako doplněk základní nabídky zavedeny 4 páry vlaků až do Ostravy hl. n. Tyto spoje jsou vedeny v dopravní kategorii Sp a v úseku Studénka – Ostrava hl. n. zastavují jen v ŽST Ostrava-Svinov. Dopravcem vlaků jsou České dráhy, a. s.

S31 Studénka – Bílovec

Linka zajišťuje osobní dopravu v celé trati v quasi hodinovém taktu (se zahuštěním posilovými netaktovými spoji ve špičkách a vynecháním dvou párů v sedlech). Dopravcem vlaků jsou České dráhy, a. s.

Spoje vlaků S2 +S3 + S4 jsou v úseku Studénka – Ostrava-Svinov vedeny ve vzájemném prokladu a tvoří quasi hodinový takt.

R8 Bohumín – Ostrava – Suchdol nad Odrou

Rychlá regionální linka R8 Bohumín – Suchdol nad Odrou je částí dálkové linky vlaků relace Bohumín – Brno dopravce RegioJet a. s., je provozována v hodinovém celodenním taktu. Je doplněna nesystémovým jedním párem rychlíků Olomouc – Bohumín dopravce České dráhy a. s.

Každoročně (cca v polovině září) se koná na přilehlém mezinárodním letišti Ostrava Mošnov Airport mezinárodní letecká show „NATO Days“, na níž jsou zavedeny četné posilové dálkové i regionální spoje.

Nákladní doprava

Řešený úsek má velký význam pro tranzitní nákladní dopravu ve směru Ostravsko/Polsko/Slovensko – Přerov – Břeclav – Rakousko/Slovensko/Maďarsko. Jsou zde provozovány všechny kategorie nákladních vlaků včetně spojů dálkové dopravy a mezinárodních vlaků kategorie Nex a Pn.

Dopravu zajišťují dopravci ČD Cargo, a. s., PKPCargo International a. s., ODOS, a. s., IDS Cargo, a. s., Unipetrol doprava, a. s. a další licencovaní osobní dopravci.

2.2.3 Jízdní doby vlaků v GVD 2020/2021

Jízdní doby vlaků osobní a nákladní dopravy prezentují charakteristiky typových vlaků provozovaných na řešených úsecích trati. Vzhledem k rozdílným jízdním dobám pro směr od začátku ke konci trati a pro směr opačný jsou uvedeny tabulky pro oba směry.

| Jízdní doby - současný stav | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|
| Jistebník - Studénka | | | | | | | | | | | | |
| Typový vlak | Ex (SC) | | Ex | | R | | Os | | Nex | | Pn | |
| Dopravní a zastávky | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. |
| ŽST Jistebník | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * |
| ŽST Studénka | 3,5 | * | 4,0 | * | 4,0 | * | 4,5 | * | 6,0 | * | 8,0 | * |
| Jízdní doby (min) / Pobyty (min) | 3,5 | 0,0 | 4,0 | 0,0 | 4,0 | 0,0 | 4,5 | 0,0 | 6,0 | 0,0 | 8,0 | 0,0 |
| Cestovní doba (min) | 3,5 | | 4,0 | | 4,0 | | 4,5 | | 6,0 | | 8,0 | |

| | | | | | | |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| Délka trati (km) | 7,860 | 7,860 | 7,860 | 7,860 | 7,860 | 7,860 |
| Technická rychlost (km/h) | 134,74 | 117,90 | 117,90 | 104,80 | 78,60 | 58,95 |
| Cestovní rychlost os. vlaků (km/h) | 134,74 | 117,90 | 117,90 | 104,80 | - | - |

| Jízdní doby - současný stav | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|
| Studénka - Jistebník | | | | | | | | | | | | |
| Typový vlak | Ex (SC) | | Ex | | R | | Os | | Nex | | Pn | |
| Dopravní a zastávky | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. |
| ŽST Studénka | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * |
| ŽST Jistebník | 3,5 | * | 3,5 | * | 5,0 | * | 4,5 | * | 5,5 | * | 6,0 | * |
| Jízdní doby (min) / Pobyty (min) | 3,5 | 0,0 | 3,5 | 0,0 | 5,0 | 0,0 | 4,5 | 0,0 | 5,5 | 0,0 | 6,0 | 0,0 |
| Cestovní doba (min) | 3,5 | | 3,5 | | 5,0 | | 4,5 | | 5,5 | | 6,0 | |

| | | | | | | |
|------------------------------------|--------|--------|-------|--------|-------|-------|
| Délka trati (km) | 7,860 | 7,860 | 7,860 | 7,860 | 7,860 | 7,860 |
| Technická rychlost (km/h) | 134,74 | 134,74 | 94,32 | 104,80 | 85,75 | 78,60 |
| Cestovní rychlost os. vlaků (km/h) | 134,74 | 134,74 | 94,32 | 104,80 | - | - |

| Jízdní doby - současný stav | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|------|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|-----|------|
| Studénka - Bílovec | | | | | | | | | | | | |
| Typový vlak | Ex (SC) | | Ex | | R | | Os | | Nex | | Pn | |
| Dopravní a zastávky | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. |
| ŽST Studénka | x | x | x | x | x | x | * | * | x | x | x | x |
| D3 Bílovec | x | x | x | x | x | x | 11,0 | * | x | x | x | x |
| Jízdní doby (min) / Pobyty (min) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 11,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Cestovní doba (min) | 0,0 | | 0,0 | | 0,0 | | 11,0 | | 0,0 | | 0,0 | |

| | | | | | | |
|------------------------------------|---|---|---|-------|---|---|
| Délka trati (km) | | | | 7,430 | | |
| Technická rychlost (km/h) | x | x | x | 40,53 | x | x |
| Cestovní rychlost os. vlaků (km/h) | x | x | x | 40,53 | - | - |

| Jízdní doby - současný stav | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|------|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|-----|------|
| Bílovec - Studénka | | | | | | | | | | | | |
| Typový vlak | Ex (SC) | | Ex | | R | | Os | | Nex | | Pn | |
| Dopravní a zastávky | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. | JD | pob. |
| D3 Bílovec | x | x | x | x | x | x | * | * | x | x | x | x |
| ŽST Studénka | x | x | x | x | x | x | 10,5 | * | x | x | x | x |
| Jízdní doby (min) / Pobyty (min) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Cestovní doba (min) | 0,0 | | 0,0 | | 0,0 | | 10,5 | | 0,0 | | 0,0 | |

| | | | | | | |
|------------------------------------|---|---|---|-------|---|---|
| Délka trati (km) | | | | 7,430 | | |
| Technická rychlost (km/h) | x | x | x | 42,46 | x | x |
| Cestovní rychlost os. vlaků (km/h) | x | x | x | 42,46 | - | - |

Vysvětlivky:

- * ... vlak vstupuje/vystupuje z řešeného úseku, případné pobyty se neudávají ▲ ... pobyt kratší než 0,5 minuty
- ... v daném úseku nejede ~ ... jede po jiné trati
- +... vlak zastavuje pouze z dopravních důvodů l ... vlak dopravnou nebo zastávkou projíždí
- x vlak dané kategorie není v trati zaveden

2.3 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání

Jistebník:

- dálková obsluha dispečerem CDP Přerov
- (nouzová obsluha pohotovostním výpravčím)
- dálkovou obsluhou pohotovostním výpravčím z PPV Ostrava-Svinov

Bílovec

- dirigovaná dopravna D3, sídlo dirigujícího dispečera: Suchdol nad Odrou

Studénka:

- dálková obsluha dispečerem CDP Přerov,
- (nouzová obsluha pohotovostním výpravčím),
- dálkovou obsluhou pohotovostním výpravčím z PPV Ostrava-Svinov;
- dozorce výhybek - 1
- ŽST je obsazena výpravčím DOZ, který provádí dálkovou obsluhu ŽST Sedlnice a Mošnov, Ostrava Airport

3 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU

3.1 Koncepce řešení

3.1.1 Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické

Koncepce technického řešení

Z hlediska správce a provozovatele dráhy je cílem provést v ŽST Studénka následující úpravy železniční dopravní cesty:

- Hlavním cílem je zajištění bezpečnosti při provozování dráhy, kterého bude dosaženo zrušením úrovněového křížení dráhy se silniční komunikací – přejezd P6501, který umožní bezkolizní průjezd osobních vozidel, vozidel integrovaného záchranného systému (IZS), cyklistů a chodců. Zcela se vyloučí kamionová tranzitní doprava.
- Vyvolanou stavbou je rovněž úprava navazující silnice III/46427, která zajistí oddálení křižovatky s ulicí R. Tomáška do předepsané normové vzdálenosti od přejezdu P6770 trati Studénka – Bílovec v km 0,438.
- Přidruženou stavbou je zvýšení bezpečnosti při provozování dopravy na přejezdu P6770 trati Studénka – Bílovec v km 0,438 zvýšením zabezpečení.
- Sekundárně přidruženou stavbou je území související s úpravou kruhového objezdu, úpravou silniční komunikace pro zatížení nákladními vozy, výstavbou nového silničního mostu přes Butovický potok a komunikace uvnitř průmyslového areálu (s cílem odklonu kamionové dopravy mimo centrum obce a mimo P6770 a ex P6501).
- Stávající kamerový systém na přejezdu bude demontován.
- Všechny stávající části trakčního vedení a kabeláže, které budou dotčeny stavbou, je nutno ochránit nebo přeložit.
- Součástí PD bude osvětlení v otvoru mostu i v dotčených částech komunikací.
- Osvětlení nové komunikace – nově navržená trasa silniční komunikace bude po celé své délce osvětlena veřejným osvětlením, které bude napojeno na dosavadní systém veřejného osvětlení.
- Vybudováním mimoúrovňového křížení novým mostním objektem dojde ke zrušení železničního přejezdu P6501 v drážním kilometru 245,044. Přejezdová konstrukce ve všech kolejích bude demontována.
- V místě nově zřizovaného mostního objektu bude navržena nová konstrukce (případně využita stávající) železničního svršku dle dosavadních parametrů. Konstrukce železničního spodku

a jeho odvodnění bude upraveno vzhledem k vybudování nového mostního objektu v místě rušeného přejezdu.

Souhrnně je nově navržený silniční podjezd situován v místě rušeného přejezdu s napojením na stávající osu komunikace III/46427. Jsou navrženy výškové a směrové úpravy, které umožní dosáhnout podjezdných parametrů pro průjezd osobních vozidel a vozidel IZS. Technické řešení řeší napojení cyklistické a pěší dopravy a napojení na odvodnění a úpravu dopravního značení. Součástí PD je rovněž přeložka komunikace III/46427, která zajistí oddálení křižovatky s ulicí R. Tomáška do předepsané vzdálenosti od přejezdu P6770.

Související stavby

Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- Rekonstrukce zastřešení nástupišť ŽST Studénka – 1. nástupiště v souběhu s SP1, 2. nástupiště v souběhu s SP2.
- „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v km 0,438 a 3,371 na trati Studénka – Bílovec“ (Prve zmíněný přejezd v km 0,438 je již součástí stavby),
- „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. Část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“
- „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“,
- Stavba vnitrozávodové komunikace navazující z prodloužené Butovické,
- „Cyklostezka ve Studénce“.

3.1.2 Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické

Koncepce technického řešení

Při řešení této stavby v profesi dopravní technologie uvádí zadávací dokumentace stavby následující požadavky:

- Dopravní technologii a potřebné kolejové výluky je třeba navrhnout dle platných předpisů SŽ. Podklady si v rámci přípravné dokumentace a záměru projektu zajistí zhotovitel.
- Organizace výstavby musí být navržena tak, aby nedošlo k narušení plynulosti a bezpečnosti provozu celostátní dráhy Bohumín – Přerov,
- Bude zpracován harmonogram prací, ze kterého vyplyne požadavek na výluky (se snahou o jejich minimalizaci a s respektováním požadavku neustálého zachování minimálně jednokolejného provozu po celou dobu výstavby).
- V případě nutnosti zavedení pomalé jízdy v provozované koleji v blízkosti staveniště je žádoucí tento prvek zásadně omezující propustnost traťového úseku minimalizovat.

- Podmínky pro přidělení výlukových časů, případně jiných omezení železničního provozu, uzavírky komunikací nebo jiné podmínky související s prováděním díla:
 - Kolejové výluky budou přidělovány přednostně v souběhu s opravnými pracemi OŘ
 - Kolejové výluky pro geotechnické průzkumy na staničních kolejích mohou být konány v denní době, výluky v mezistaničních úsecích budou přidělovány přednostně v noční době

Koncepce dopravní obsluhy

Z hlediska objednavatelů osobní, případně provozovatelů nákladní drážní dopravy není náhrada přejezdu P6501 mimoúrovňovým křížením (novým mostním objektem) podmínkou pro zavedení nového dopravního modelu na dotčené trati, ani neumožní zvýšení rozsahu dopravy nebo zlepšení jejich parametrů nad rámec stávající situace.

Ve výhledovém stavu, po dokončení stavby, se tedy nepředpokládají změny v traťové technologii na dotčeném mezistaničním úseku oproti faktům, které byly uvedeny v kapitole „Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu“.

Z hlediska objednavatelů osobní, případně provozovatelů nákladní drážní dopravy není úprava zabezpečení P6770 podmínkou pro zavedení nového dopravního modelu na dotčené trati, ani neumožní zvýšení rozsahu dopravy nebo zlepšení jejich parametrů nad rámec stávající situace.

Ve výhledovém stavu, po dokončení stavby, se tedy nepředpokládají změny v traťové technologii na dotčeném mezistaničním úseku oproti faktům, které byly uvedeny v kapitole „Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu“.

3.2 Navrhované úpravy železniční dopravní cesty

3.2.1 Charakteristika traťových úseků

Železniční přejezd v km 245,044 (P6501)

Železniční přejezd P6501 bude v rámci této stavby zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením, silničním podjezdem v km 245,044.

Železniční přejezd v km 0,438 (P6770)

U železničního přejezdu P6770 bude v rámci této stavby zvýšeno zabezpečení na kategorii 3ZBI doplněním úplných břevna na 4 stožárech s 6 výstražníky s pozitivní signalizací.

3.2.2 Charakteristika stanic a zastávek v řešených úsecích

ŽST Jistebník

Bude zachován stávající stav.

ŽST Studénka

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Studénka bude nadále ležet v km 244,710 dvoukolejné elektrizované trati Bohumín – Přerov.

Stanice i nadále bude:

- odbočnou pro jednokolejnou trať Studénka – Veřovice (odbočení v km 0,000 = km 244,710 trati Bohumín-Přerov);
- přílehlou pro trať D3 Studénka – Bílovec (odbočení v km 0,000 = km 244,710 trati Bohumín-Přerov).

Sídlem přednosty provozního obvodu bude nadále OŘ Ostrava.

Stanice bude i nadále:

- ovládána dálkově z CDP Přerov, s možností místní obsluhy.
- trvale obsazena výpravčím DOZ pro ŽST Sedlnice a Mošnov, Ostrava Airport a dozorcem výhybek,
- možno ovládat dálkovou obsluhou pohotovostním výpravčím z PPV Ostrava-Svinov.

Rozčlenění stanice z hlediska dopravního provozu:

Bude zachován stávající stav. Bude pouze nepatrně prodlouženo bílovecké zhlaví z důvodu posunutí vjezdového návěstidla BL až za přejezd P6770 (ve směru do Bílovce) a zahrnutí přejezdu do stanice a SZZ.

Nástupiště:

Bude zachován stávající stav.

Vlečky a účelová kolejiště:

Bude zachován stávající stav.

Určení kolejí:

Bude zachován stávající stav.

Trakční vedení:

Bude zachován stávající stav.

Elektrický ohřev výhybek.

Bude zachován stávající stav, za nové komponenty bude vyměněn EOv výh. č. 4, 5 a 7.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nebudou zřizovány.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nebudou zřizovány.

3.2.3 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

SZZ železniční stanice Jistebník

Bude zachován stávající stav.

TZZ v mezistaničním úseku Jistebník – Studénka

Bude zachován stávající stav.

SZZ železniční stanice Studénka

Bude zachován stávající stav.

3.3 Zhodnocení přínosů revitalizace

3.3.1 Porovnání současných a cílových jízdních dob

Nedochází ke změnám jízdních dob, úspory času cestujícím nevznikají. Přínos stavby je zejména ve zvýšení bezpečnosti odstraněním kolizního faktoru (zrušení P6501), resp. jeho výrazným omezením (P6770).

3.3.2 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu

Nedochází ke změnám počtu zaměstnanců, personální úspory nevznikají.

4 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY

V rámci náhrady přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov – Bohumín silničním podjezdem se předpokládají následující činnosti, které budou nárokovat omezení nebo vyloučení drážní dopravy v obvodu ŽST Studénka a mezistaničním úseku Studénka – Jistebník.

4.1 Základní informace o průběhu výstavby

4.1.1 Termíny realizace stavby

Termín realizace stavby: v průběhu let 2025/2026

Doba stavebních činností spojená s kol. výlukami: 270 dní

základní milníky stavby:

| | |
|--|--------------------------|
| Začátek stavby | 03/2025 |
| Hlavní stavební práce | 03/2025 – 05/2027 |
| (práce v Butovicích, práce ulice Nádražní, 2. května, Mlýnská); | |
| <u>předpokládané uzavření přejezdu od 23.2.26 – do 15.05.27</u> | |
| Následná úprava koleje | do 06/2027 |
| Dokumentace skutečného provedení | do 09/2027 |

4.1.2 Koordinace s jinými stavbami

Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v km 0,438 a 3,371 na trati Studénka – Bílovec“,
- „ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav“,
- „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. Část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“,
- „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“,
- „Cyklostezka ve Studénce“,
- Opravné práce SŽ Polom – Suchdol nad Odrou.

4.1.3 Členění stavebních prací

Stavební práce, které budou probíhat v kalendářním letech 2025 a 2026, jsou z hlediska stavebních postupů rozčleněny na hlavní oblast řešící železniční dopravu a na související oblast silničních komunikací a jsou tedy v těchto dvou blocích rozčleněny do níže uvedených etap:

Stavba je rozdělena do následujících stavebních postupů:

➤ **železniční část**

- SPK – Výstavba „prodloužené Butovické“,
- SP0 – Přípravné práce,
- SPD3 – Práce na přejezdu P6770 trati D3 Studénka - Bílovec,
- SP1 – Práce na liché kolejové skupině (spolu s SP2 hlavní část díla),
- SP2 – Práce na sudé kolejové skupině (spolu s SP1 hlavní část díla),
- SP3 – Dokončovací práce.

➤ **silniční část**

- SPS – K – Výstavba komunikace ul. Butovická a úprava prstence okružní křižovatky
- SPS – S1 – Výstavba komunikace ul. Nádražní a 2. května

4.2 Souhrnný časový harmonogram stavby („železniční část“)

Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov - Bohumín

[illegible]

Obrázek 1 Schematické časové rozložení základního postupu prací a omezení

Detailní přehled projekčně navržených termínů výluk a omezení, projednaných se Správou železnic, státní organizací, je součástí Příloh této TZ.

4.3 Přehled stavebních postupů („železniční část“)

4.3.1 Stavební postup SPK – Výstavba prodloužené ulice Butovické

1. Místo:

Pozemky Města Studénky, společností AK1324 s. r. o., MSV Metal Studénka a. s. a obvod ŽST ,Studénka.

2. Rozsah prací:

Tato etapa je součástí stavebního postupu SPS – K, řešícího především silniční komunikace. Tvoří tak pouze jeho dílčí část, ve které je dotčen železniční provoz.

Hlavním cílem SPS-K je rekonstrukce a prodloužení ulice Butovické, včetně mostního objektu, vybudování jak oplocení areálu firem, tak bezpečností oplocení kolejiště ŽST Studénka, v místě přiléhající k této nové komunikaci. V rámci SP – K je pouze stanoveno bezpečnostní opatření po dobu výstavby oplocení v blízkosti kolejí 104 a 104a.

Zabezpečovací zařízení:

Není dotčeno.

3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání 21dnů, od 8. 8. 2025 do 29. 8. 2025.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluky K:

Výluka části koleje 104 a celé koleje 104a po dobu budování oplocení, doba trvání 21 dnů v srpnu 2025. Do koleje ani TV nebude fakticky zasahováno, jedná se o výluku bezpečnostní z důvodu přesahu mechanismů a stavebních přípravků do průjezdného profilu.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Nejsou zavedeny.

Výluky sdělovacího zařízení:

Nejsou zavedeny

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Nebude ovlivněna.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během stavebního postupu SPK:

- Vyloučení veškerého provozu na staničních kolejích 104 a 104a po dobu budování oplocení, kolej 104 bude vyloučena až od úrovně mostního objektu přes Butovický potok (cca km 243,7), ze strany suchdolského zhlaví bude sjízdná a využitelná. V době mimo stavebních prací na oplocení bude možno výluky přerušit a koleje usjízdnit.

4.3.2 Stavební postup SP0 – Přípravné práce

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v mezistaničním úseku Jistebník – Studénka a obvod ŽST Studénka.

2. Rozsah prací:

Obecně:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluky N0 – kolejové a napěťové výluky (pro betonáž patek stožárů TV).

Potřebné výluky pro budování základů č.:

- P1 žst. Studénka, kol č. 1 kolejová a napěťová výluka – 8 hodin,
- P4, KP4, K24A žst. Studénka, kol č. 4, 6, 8, 10 kolejová a kol č. 2, 4, 6, 8, 10 napěťová výluka 12 hodin,
- P2, P3 bez výluk, je možno dostat se s betonmixem vně kolejiště,
- K23 bez výluk, je možno betonovat z vlečky OTV.

Potřebné výluky pro postavení podpěr:

- Postavení podpěry č. P1
 - žst. Studénka, kol č. 1, 3, 5 kolejová a napěťová výluka – 3 hodiny
- Postavení podpěry č. P3, P4
 - žst. Studénka, kol č. 4, 6, 8, 10 kolejová a kol č. 2, 4 napěťová výluka – 4 hodiny
- Postavení podpěry č. P2 – bez výluky, je možno postavit jeřábem vně kolejiště

Výluky N1 – kolejové výluky pro provedení pažení

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - V prostoru budovaného podjezdu – z důvodu provádění pažení
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:

Opakovaná výluka, doba trvání 8x 4 hodin v noční době na podzim (před a za přejezdem) a 6x 4 hodin na konci SP0 přímo v přejezdu (čímž tento bude zneprůjezdněn), v koordinaci s požadavky ZZ (přehráním SW přejezd zanikne), po tuto dobu bude vždy krátkodobě přerušen provoz Studénka – Jistebník. Doba konání bude uzpůsobena pro umožnění (nebo minimalizaci vlivů) jízd dálkových nočních vlaků.

V úvodu stavebního postupu SP0 budou zbudovány provizorní podpěry P1, P2, P3, P4, KP4, K23 a K24A. Provizorní trakční podpěry budou jednotlivě ukolejňeny.

Následuje zajištění stavební jámy pomocí štětovnicových stěn.

Doporučeno použití 2 beranících souprav !!!

V této fázi se realizuje rovněž pažení v místě nájezdových ramp. Proveďte se trysková injektáž v jižní části, před kterou musí být přeloženy inženýrské sítě a přeložena kabeláž.

Dále se vybudují areály zařízení staveniště – zbuduje oplocení, zpevní se skládkové a komunikační plochy, přivezou skladovací i kancelářské buňky, materiál na stavbu, zajišťuje se a navází technika potřebná pro realizaci všech stavebních činností. Budou provedeny kroky nutné pro zřízení objíždky, zejména pak osazení komunikací dopravním značením. Dále zde dojde také k přesnému vytýčení stávajících inženýrských sítí, jež nemohou být stavbou jakkoli narušeny.

Následuje zajištění pojížděné koleje pomocí štětovnicových stěn v místě přejezdu mezi kolejí 1 a 2 – bude provedeno těsně před zahájením SP1, na konci SP0, současně s úpravou ZZ.

Doporučeno použití 2 beranících souprav !!!

Mostní objekt:

Budou zahájeny přípravné práce mimo obvod stávající pozemní komunikace a mimo obvod dráhy.

Zabezpečovací zařízení:

Budou provedeny podchody pod kolejí pro provizorní kabelizaci a ošetří se zab. kabelizace, jež bude zasažena stavební činností (ošetří se pouze kabely nutné pro provoz železniční dopravy během SP1). Jedná se o kabely TZZ, SZZ a PZS na trati.

Na konci stavebního postupu bude nutné fyzické zrušení přejezdu v km 245,044 a výměna s přezkoušením adresného softwaru JOP ve Studénce, na CDP Přerov a na PPV v Ostravě-Svinově (od této doby již přejezd nebude dostupný silniční dopravě).

Postupy pro úpravy trakčního vedení a zpětné cesty:

V rámci přípravných prací budou vybudovány nové základy provizorních trakčních podpěr.

V profesi silnoproud bude realizována přeložka kabelů nn SEE, které jsou situovány v kolejové mezeře mezi kolejemi č. 1 a mateční kolejí s odbočkami do třístovkového kolejiště. Kabely budou přeloženy až za kolej spojující výhybky č. 4 a 8. Podchod pod kolejí č. 2 a spojovací kolejí mezi výhybkami č. 4 a 8 bude realizován protlakem.

Budou zavedeny krátkodobé výluky vybraných kolejí a trakčního vedení pro betonáž patek a výstavbu stožárů TV, která bude probíhat následovně:

- Výstavba základů stožárů TV na záhlaví a zhlaví sudé a liché kolejové skupiny.
- Cca 21 dní zrání betonu.
- Výstavba stožárů na záhlaví a zhlaví sudé a liché kolejové skupiny.

Sdělovací zařízení:

Stavba provizorních podpěr. Vyjmutí TK, DOK a MK z hlavní kabelové trasy, zavěšení kabelů na provizorní podpěry nad komunikaci. Přeložka MK do provizorní trasy (příprava pro připojení telefonu v provizorním výhybkářském stanovišti).

Demontáž kamerového systému:

Vyjmutí kabelů CETIN z trasy (křížení žel. trati v oblasti přejezdu), přeložky do provizorní trasy.

Schéma stavebního postupu je uvedeno jako samostatná příloha.

3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání N0+N1– krátkodobě 22.+23.9. + 15.-24.10. + od 1. 1. 2025 do 10. 3. 2026.

Výluky zabezpečovacího zařízení (na konci SP0):

Výluka Z1 – výluka traťového zabezpečovacího zařízení. Jízda mezistaničně, výpravčí v ŽST Studénka a ŽST Jistebník, jízdy uskutečňovány s rozkazem „Op část 1“ -pro zpravování o jízdě se zvýšenou opatrností, přes přejezdy v mezistaničním úseku. Nejprve budou přespojovány kabely návěstidel potom kolejových obvodů. Jízda na PN.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - TZZ – spojkování traťových kabelů do provizorních poloh.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 36hodin, od 1. 3. 2026 (večer) do 3. 3. 2026 (ráno).

Výluka Z2 – výluka staničního zabezpečovacího zařízení. Výpravčí v ŽST Studénka a pracovník v provizorním výhybkářském stanovišti (Osoba stavby, kontrola volnosti úseků a přestavování přestavníků), nejprve budou přespojovány kabely návěstidel, přestavníků, potom kolejových obvodů. Jízda na PN.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - SZZ – výluka zhlaví a záhlaví ŽST Studénka ve směru Jistebník – spojkování staničních kabelů provizorních poloh.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 36hodin, od 3. 3. 2026 (večer) do 5. 3. 2026 (ráno).

Výluka Z2X – Zdvojení lan vybraných kolejových obvodů

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Krátkodobé vylučování dle provozu (2 hodiny na dvojici stykových transformátorů).
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Krátkodobé výluky úhrnem 16 hodin, 6. 3. 2026.

Výluka Z3 – výluka zabezpečovacího zařízení, rušení a změna zabezpečení přejezdu.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - SZZ – přehrání softwaru ŽST Studénka, ŽST Suchdol nad Odrou, CDP Přerov, PPV Ostrava-Svinov, RBC Ostrava-Svinov, RBC Ostrava-Svinov – Přerov.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 1 den, 7. 3. 2026.

Výluka Z5 – výluka zabezpečovacího zařízení.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Navazuje na Z3 - přezkoušení přejezdů, vlakových cest, přezkoušení počítačů náprav.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:

Opakovaná výluka, doba trvání 3 dny, od 8. 3. 2026 do 10. 3. 2026

Výluky sdělovacího zařízení:

Výluka bude vždy na začátku prací a pak na konci pro uložení kabelů do původní trasy.

- Výluky na TK 15XN a MK 15XN. Výluky budou souběžně s výlukami na zab. kabelech.
- Výluky na kabelech CETIN.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Opakovaná výluka, doba trvání 2x 4 hodiny pro TK, v souběhu s ZZ, (podél trati, hlavní kabelová trasa)
 - Opakovaná výluka, doba trvání 2x 4 hodiny pro MK, v souběhu s ZZ, (budova OTV – podél trati, po místní nádraží)

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Studénka. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Ostrava.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Studénka.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Během přeložek kabelů pro TZZ v úseku Jistebník – Studénka bude obsazena stanice Jistebník výpravčím a bude zaveden telefonický způsob dorozumívání. Na přejezdech v mezistaničním úseku Studénka – Jistebník budou zavedeny po dobu přeložek pomalé jízdy.

Následovat budou přeložky pro prvky SZZ (překládat se budou pouze prvky nutné pro SP1). Kabely zabezpečovacího zařízení vedoucí do části místního nádraží budou přeloženy až do definitivní trasy. U přejezdu bude zřízeno provizorní výhybkářské stanoviště St I, výhybky se přednostně uzamknou do přímého směru. Po tuto dobu budou jízdy povolovány na RPN.

Během výměny a zkoušení softwaru budou opět jízdy povolovány na PN. Pro úpravy staničních zabezpečovacích zařízení ve stanici Studénka bude nutné obsazení stanice výpravčím a předání obsluhy stanice na místní řízení. Výměna softwaru ve stanici se předpokládá v nočních hodinách při vlakové pauze. Nejdříve bude vyměněn software pro záložní technologické počítače a po přepnutí technologických počítačů bude provedena výměna pro hlavní technologické počítače. Obdobně bude postupováno při výměně softwaru na CDP Přerov a PPV Ostrava-Svinov.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během stavebního postupu SP0:

- Dvukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka – Jistebník v závislé trakci.
- Všechny dopravní koleje ve stanici sjízdné v závislé trakci.
- Všechna nástupiště k dispozici.
- TZZ i SZZ plně funkční s omezením během přeložek kabelů.
- Dočasně omezení TZZ a SZZ během přeložek kabelů. U PZS P6502, 6503, 6504 a 6505 pomalá jízda během přeložek kabelů. Z důvodu vypnutí kolejových obvodů TZZ bude doprava organizována v mezistaničním oddílu se zjišťováním, že vlak dojel celý (Studénka, Jistebník). Během přeložek kabelů SZZ bude jistebnické zhlaví ozámkováno.
- Bez omezení rychlosti s výjimkou výluk na přeložky kabelů.

Během výluk N0:

Během opakovaných krátkodobých denních výluk budou vyloučeny vybrané staniční koleje, případně zálaví traťových kolejí ve směru Jistebník pro betonáž patek stožárů trakčního vedení. Nad uvedenými částmi kolejiště bude vypnuto trakční vedení.

4.3.3 Stavební postup SPD3 – Práce na přejezdu P6770

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v mezistaničním úseku Studénka – D3 Bílovec a obvod ŽST Studénka.

2. Rozsah prací:

Obecně:

V prostoru P6770 dojde k doplnění chodníkového tělesa do normovaného stavu, z tohoto důvodu bude prodloužen dosavadní propustek. Dojde také k dosazení PZZ vyšší kategorie na PZS 3ZBI, se čtyřmi

stožáry se závorami a šest světelných skříní, a tím zvýšení bezpečnosti. Nově bude přejezd zahrnut do SZZ, z tohoto důvodu dojde k posunutí vjezdového návěstidla BL před tento přejezd do km 0,490. Nahrazeno bude 10ks izolovaných kolejových styků počítači náprav. Úprava PZZ si vyžádá 3 dny výluky s NAD.

Úprava SZZ bude provedena ve vlakových přestávkách, případně je zahrnuta do komplexních úprav SZZ v jiném SP a nevynucuje si NAD.

Zabezpečovací zařízení:

Úpravy zabezpečovacího zařízení společná s koncem SP0.

3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání 30 dní, koordinovaně s SP1 (z důvodu společného přehrávání SW SZZ a využití překládaných kabelů k rušenému P6501).

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka D3 – kolejová výluka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Celá trať D3 Studénka - Bílovec.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá 3 dny.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka Z3 – výluka zabezpečovacího zařízení.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Oblast P6770
 - Vjezdové návěstidlo BL.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Ve vlakových přestávkách, případně v noční době bez omezení pravidelné dopravy,
 - Při přehrávání SW s dopravními opatřeními – souběžně se Z5 (přezkušování a přehrávání SW),

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Studénka. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Ostrava.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Studénka.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Po dobu přehrávání SW bude PZZ vypnut z činnosti.

8. Omezení rychlosti:

Není předpokládáno, může vzniknout krátkodobě dočasně při realizaci chodníkového tělesa.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během stavebního postupu SPD3:

- provoz bez omezení - mimo 4 dnů prací na PZZ a přehrávání SW (3 dny výluka TK, 1 den s dopravními omezeními).
- Všechny dopravní koleje ve stanici sjízdné v závislé trakci.
- nástupiště k dispozici.
- TZZ i SZZ plně funkční s omezením během přeložek kabelů a přehrávání SW.
- Bez omezení rychlosti s výjimkou případných prací na chodníkovém tělese.
- Přeložení vjezdového návěstidla je předpokládáno v noci ve vlakové přestávce

V době konání SP D3 v době zavedení NAD musí být zajištěna sjízdnost a přístupnost silniční komunikace k bíloveckému nástupišti ze strany od obce – nutno koordinovat s SPS - S1 (silniční část).

Navržený termín konání: od 8. 3. 2026 do 10. 3. 2026

4.3.4 Stavební postup SP1 – Práce na liché kolejové skupině

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v mezistaničním úseku Jistebník – Studénka a obvod ŽST Studénka.

2. Rozsah prací:

Během stavebního postupu budou probíhat tyto činnosti, související přímo s náhradou přejezdu P6501 silničním podjezdem:

Mostní objekt:

Po vyloučení provozu v kolejové skupině č. 1 a č. 3 se provede odstranění stávajícího svršku, spodku a přejezdové konstrukce z prostoru provádění stavebních prací bude provedena trysková injektáž pod kolejemi 1 a 3 (celkové utěsnění stavební jámy), provedeno kotvení ve dvou výškových úrovních a výkopové práce. Pro provedení krajních pilot nejbližše provozované koleje bude nutné zavést krátkodobé výluky TV. Dále bude realizována mostní konstrukce na jižní straně. Zároveň bude probíhat trysková injektáž podél zárubních zdí severní strany budovaného podjezdu.

Železniční svršek a spodek:

- Vyjmutí kolejových polí a výhybek,
- výkop zemních prací do úrovně nové zemní pláně,
- osazení chrániček podzemních sítí,
- úprava zemní pláně (stabilizace),
- zřízení odvodňovacího zařízení,
- doprava materiálů pro podkladní vrstvy,
- zřízení podkladní vrstvy se zhutněním,
- doprava drceného kameniva pro kolejové lože,
- předštěrkování drceným kamenivem,
- vložení kolejových polí a výhybek,
- doštěrkování drceným kamenivem,
- směrová a výšková úprava koleje,
- úprava kolejového lože do profilu,
- svaření kolejových pásů a výhybek,
- směrová a výšková úprava koleje na návrhovou rychlost.

Práce na železničním spodku na začátku SP1 nárokují 3 dny, na konci SP1 rovněž 3 dny.

Zabezpečovací zařízení:

Na začátku stavebního postupu proběhne demontáž zabezpečovacího zařízení zasaženého stavební činností. Kabelizace bude přerušena, případně stažena mimo oblast stavebních prací. Výhybka č. 3 bude osazena výměnovým a odtlačným zámkem, uzamčena do přímého směru a klíč bude uložen u výpravčího.

Na konci stavebního postupu SP1 proběhne přeložení kabelů TZZ, SZZ a PZS do definitivní kabelové trasy a zpětná montáž zabezpečovacího zařízení. Zámek z výhybky č. 3 bude demontován.

Postupy pro úpravy trakčního vedení a zpětné cesty:

| | |
|---|--|
| Demontovány budou sestavy v rozsahu vodičů: | s. č. Sp3 – dl. 308 m |
| | s. č. Sp2 – dl. 163,5 m |
| | s. č. 5 – dl. 406 m |
| Zkráceny a překotveny budou sestavy: | s. č. 1/1 – zkrácení a zakotvení na st. č. P4 a P1 |
| | s. č. 3 – zkrácení a zakotvení na st. č. 17 |
| Zesilovací vedení bude zkráceno: | ke st. č. P1 |

Obcházecí vedení 2*120 Cu bude nataženo mezi trakčními podpěrami 23-24-24A-20-18A-18-P2-15-P1 a bude připojeno o do hlavní sestavy na obou koncích.

Jelikož dojde k vytržení kolejí liché skupiny v místě přejezdu bude nutné doplnit zpětné vedení.

Po ukončení prací budou trakční sestavy uvedeny do původního stavu a obcházecí vedení demontováno.

V profesi silnoprůd bude v závěru tohoto stavebního postupu SP1 obnoveno stávající kabelové vedení SEE a přeložkové kabely budou zrušeny. Uvolní se prostor u koleje č. 2, kdy již nebude nutno v profesi elektro silnoprůd realizovat žádné přeložky.

Práce a výluky na trakčním vedení budou zahájeny v úvodu SP1 (ještě před snášením železničního svršku) budou probíhat následovně:

- Přípravné práce pro převěšení TV
- Práce na demontáži a překotvení TV.

Práce a výluky na trakčním vedení v závěru SP1 (po položení železničního svršku) budou probíhat následovně:

- Přípravné práce pro převěšení TV.
- Práce na demontáži a překotvení TV.

Sdělovací zařízení:

Provizorní přeložky trvají.

Schéma stavebního postupu je uvedeno jako samostatná příloha.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 140 dní, od 10. 3. 2026 do 27. 7. 2026.

4. Výluky:

Výluky NX1:

Krátkodobé kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

- Natažení obcházecího vedení mezi podpěrou č. 15 a P2
 - žst. Studénka, kol č. 1, 3, 5 kolejová a napěťová výluka celé stanice – 4 hod
- Natažení obcházecího vedení mezi podpěrou č. P2-24A-24
 - žst. Studénka, kol č. 4, 6, 8, 10 kolejová a kol č. 2, 4, 6, 8, 10 napěťová výluka – 10 hod
- Natažení obcházecího vedení mezi podpěrou č. 24 a kol.č. 3
 - žst. Studénka, kol č. 4, 6, 8, 10 kolejová a kol č. 2, 4, 6, 8, 10 napěťová výluka – 10 hod
- Natažení obcházecího vedení mezi podpěrou č. P1 a 15, rozkotvení sestavy č. 1/1, zkrácení sestavy č. 3, zkrácení zesilovacího vedení, demontáž Sp2
 - žst. Studénka, kol č. 1, 3, 5 kolejová a napěťová výluka – 2x8 hod
 - žst. Studénka, napěťová výluka celé stanice pro zakotvení na podpěře č. P4 a demontáž Sp2 – 2 hod
- Demontáž sestav č. Sp3, a 5
 - žst. Studénka, kol č. 3, 5 kolejová a kol č. 1, 3, 5 napěťová výluka – 6 hod

Po ukončení prací budou trakční sestavy uvedeny do původního stavu a obcházecí vedení demotováno:

- Montáž nové sestavy č. 1/1, 3, 5, Sp2, Sp3, nastavení zesilovacího vedení
 - žst. Studénka, kol č. 1, 3, 5 kolejová a napěťová výluka – 5x8 hod
 - žst. Studénka, napěťová výluka celé stanice pro zrušení kotvení na podpěře č. P4 a montáž Sp2 – 6 hod
 - žst. Studénka, Studénka - Jistebník , kol č. 1 kolejová a napěťová výluka pro regulaci TD – možno sloučit s výlukou pro podbíjení pokud technologie umožní – 1x8 hod
- Demontáž obcházecího vedení mezi podpěrou č. 15 a P2
 - žst. Studénka, kol č. 1, 3, 5 kolejová a napěťová výluka celé stanice – 2 hod
- Demontáž obcházecího vedení mezi podpěrou č. P2-24A
 - žst. Studénka, kol č. 4, 6, 8, 10 kolejová a kol č. 2, 4, 6, 8, 10 napěťová výluka – 4 hod

- Osazení ocelových nosníků pomoci autojeřábu, vyžadující z bezpečnostních důvodů výluku. – 2x 4h hodin, 51.-52. den od zahájení SP1.

Dlouhodobé kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Studénka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Zhlaví staniční koleje č. 1 mezi návěstidlem S1 až námezníkem výhybky č. 1, včetně přilehlých výhybek,
 - výhybky č. 6 a 105, včetně mezilehlého úseku koleje,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 1 + 3 + 3a + 5a.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 140 dní, od 10. 3. 2026 do 27. 7. 2026.

Výluka C1 – napěťová výluka v obvodu ŽST Studénka (ochranné opatření pro injektáž).

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Zhlaví staniční koleje č. 2 mezi návěstidlem S2 až námezníkem výhybky č. 4,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 2 + 4, 6 + 8 + 10.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - opakovaná noční výluka, 10x 4 hodin, v souběhu s výlukou A, se začátkem 14 dnů od zahájení SP1.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka Z6 – výluka traťového zabezpečovacího zařízení. Jízda mezistaničně, výpravčí v ŽST Studénka a ŽST Jistebník, jízdy uskutečňovány s rozkazem „Op část 1“ -pro zpravování o jízdě se zvýšenou opatrností, přes přejezdy v mezistaničním úseku. Nejprve budou přespojovány kabely návěstidel potom kolejových obvodů. Jízda na PN. Výhybky přestaveny a uzamčeny do přímého směru

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - TZZ – spojkování traťových kabelů do definitivních poloh.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 36hodin, od 28. 7. 2026 (večer) do 30. 7. 2026 (ráno).

Výluka Z7 – výluka staničního zabezpečovacího zařízení. Výpravčí v ŽST Studénka a pracovník v provizorním výhybkářském stanovišti (Osoba stavby, kontrola volnosti úseků a konců vlaků). Výhybky přestaveny a uzamčeny do přímého směru. Nejprve budou přespojovány kabely návěstidel, přestavníků, potom kolejových obvodů. Jízda na PN.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - SZZ – výluka zhlaví a záhlaví ŽST Studénka ve směru Jistebník – spojkování staničních kabelů definitivních poloh.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 36hodin, od 30. 7. 2026 (večer) do 1. 8. 2026 (ráno).

Výluky sdělovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Studénka. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Ostrava.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Studénka.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Během přeložek kabelů pro TZZ v úseku Jistebník – Studénka bude obsazena stanice Jistebník výpravčím a bude zaveden telefonický způsob dorozumívání. Na přejezdech P6502, 6503, 6504 a 6505 budou zavedeny po dobu přeložek pomalé jízdy.

Následovat budou přeložky pro prvky SZZ. V této fázi již budou přeloženy i kabely vedoucí do části místního nádraží. U přejezdu bude zřízeno provizorní výhybkářské stanoviště St I, výhybky se přednostně uzamknou do přímého směru. Po tuto dobu budou jízdy povolovány na RPN.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky A:

- Dvoukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka – Jistebník v závislé trakci.
- Spojka č. 1-2 na jistebnickém zhlaví elektricky sjízdná.

- Dopravní koleje č. 2, 4, 6, 8, 10 sjízdné v závislé trakci.
- Dopravní koleje č. 1, 3 + 3a dočasně kusé, provoz jen v nezávislé trakci.
- Nástupiště č. 2, 3, 4 plně k dispozici pro osobní dopravu.
- TZZ plně funkční, u SZZ vyloučeny některé vlakové a posunové cesty, vjezd do stanice na návěstní znak (nikoliv na PN).
- Dočasně omezení TZZ a SZZ během přeložek kabelů. U PZS P6502, 6503, 6504 a 6505 pomalá jízda během přeložek kabelů. Z důvodu vypnutí kolejových obvodů TZZ bude doprava organizována v mezistaničním oddílu se zjišťováním, že vlak dojel celý (Studénka, Jistebník). Během přeložek kabelů SZZ bude jistebnické zhlaví ozámkováno.
- Jízda kolem pracovního místa 50 km/h.
- Jízdy do obvodu místního nádraží a na účelové kolejiště SŽ OŘ SEE – OTV Studénka nebudou možné. Pro odstavení vozidel MVTV je možné využívat dočasně kusé koleje č. 3a, resp. 5a.
- Návrh opatření a požadavky ČD Cargo, a. s., pro SP1 je uvedeno v samostatné kapitole.

Během kombinace výluk A + C1:

- Napěťová výluka celého obvodu osobní nádraží.
- Příprěže HV nezávislé trakce Jistebník – Studénka obvod nákladní nádraží u všech vlaků.
- Dopravní koleje č. 4, 6, 8, 10 průjezdné v nezávislé trakci.
- Dopravní koleje č. 1, 3 + 3a dočasně kusé, provoz jen v nezávislé trakci.
- Nástupiště č. 2 pouze s jednou nástupištní hranou.
- Nástupiště č. 3, 4 plně k dispozici pro osobní dopravu.
- TZZ plně funkční, u SZZ vyloučeny některé vlakové a posunové cesty, vjezd do stanice na návěstní znak (nikoliv na PN).
- Jízda kolem pracovního místa 50 km/h.
- Jízdy do obvodu místního nádraží a na účelové kolejiště SŽ OŘ SEE – OTV Studénka nebudou možné. Pro odstavení vozidel MVTV je možné využívat dočasně kusé koleje č. 3a, resp. 5a.
- Návrh opatření a požadavky ČD Cargo, a. s., pro SP1 je uvedeno v samostatné kapitole.

4.3.5 Stavební postup SP2 – Práce na sudé kolejové skupině

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v mezistaničním úseku Jistebník – Studénka a obvod ŽST Studénka.

2. Rozsah prací:

Během stavebního postupu budou probíhat tyto činnosti, související přímo s náhradou přejezdu P6501 silničním podjezdem:

Mostní objekt:

Po vyloučení provozu v kolejové skupině kolejí č. 2 a č. 4 se provede odstranění stávajícího svršku, spodku a přejezdové konstrukce z prostoru provádění stavebních prací. Bude provedena trysková injektáž pod kolejemi 2 a 4 a celkové utěsnění stavební jámy. Bude provedena mostní konstrukce. Pro provedení pilot nejbližše provozované sousední staniční koleje bude nutné zavést krátkodobé výluky trakční výluky, jako noční výluky 10x 4 hodin, se zahájením po 5 dnech od zahájení SP2. Současně budou provedeny zárubní zdi v jižní části budovaného podjezdu.

Poté na mostním objektu následují stavební práce obdobné s SP1.

Železniční svršek a spodek:

- Vyjmutí kolejových polí a výhybek,
- výkop zemních prací do úrovně nové zemní pláně,
- osazení chrániček podzemních sítí,
- úprava zemní pláně (stabilizace),
- zřízení odvodňovacího zařízení,
- doprava materiálů pro podkladní vrstvy,
- zřízení podkladní vrstvy se zhutněním,
- doprava drceného kameniva pro kolejové lože,
- předštěrkování drceným kamenivem,
- vložení kolejových polí a výhybek,
- doštěrkování drceným kamenivem,
- směrová a výšková úprava koleje,
- úprava kolejového lože do profilu,
- svaření kolejových pásů a výhybek,

- směrová a výšková úprava koleje na návrhovou rychlost.

Práce na železničním spodku na začátku SP2 nárokují 3 dny, na konci SP2 rovněž 3 dny.

Zabezpečovací zařízení:

Na začátku stavebního postupu proběhne demontáž zabezpečovacího zařízení zasaženého stavební činností. Při vytržení výhybky č. 4 bude nutná úprava kolejového obvodu V3-4 (přemístění tlumivky, pouze jedno snímání – provizorně zapojen). V tomto provizorním stavu nebude kolejový obvod kontrolovat námezník výhybky č. 3. Kabelizace bude přerušena, případně stažena mimo oblast stavebních prací.

Na konci stavebního postupu proběhne zpětná montáž zabezpečovacího zařízení a kolejový obvod V3-4 bude vrácen do původního stavu.

Postupy pro úpravy trakčního vedení a zpětné cesty:

Zkráceny a překotveny budou sestavy:

- s. č. 2/1 – zkrácení a zakotvení na st. č. P4 a P2
- s. č. 4 – zkrácení a zakotvení na st. č. P4
- s. č. 6 – zkrácení a zakotvení na st. č. P3

Obcházecí vedení 3*120 Cu bude nataženo mezi trakčními podpěrami 24A-24-23-21-19-17A-17-15-P1 a bude připojeno o do hlavní sestavy na obou koncích.

Jelikož dojde k vytržení kolejí sudé skupiny v místě přejezdu, bude nutné doplnit zpětné vedení.

Po ukončení prací bude trakční v dotčených částech uvedeno do původního rozsahu, přerušené vodiče troleje a nosného lana budou nahrazeny novými v celé délce a obcházecí vedení demotováno včetně provizorních podpěr.

Práce a výluky na trakčním vedení budou zahájeny v úvodu SP2 (ještě před snášením železničního svršku) budou probíhat následovně:

- Přípravné práce pro převěšení TV.
- Práce na demontáži a překotvení TV.

Práce a výluky na trakčním vedení v závěru SP2 (po položení železničního svršku) budou probíhat následovně:

- Přípravné práce pro převěšení TV.
- Práce na demontáži a překotvení TV.

Sdělovací zařízení:

Po ukončení prací vrácení kabelů do původních tras.

Schéma stavebního postupu je uvedeno jako samostatná příloha.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 122 dní, od 30. 7. 2026 do 28. 11. 2026.

4. Výluky:

Krátkodobé kolejové výluky a výluky trakčního vedení>

- Natažení obcházecího vedení mezi podpěrou č. P1 a 14
 - žst. Studénka, kol č. 1, 3, 5 kolejová a napěťová výluka celé stanice – 6 hod
- Natažení obcházecího vedení mezi podpěrou č. 15 a 23
 - žst. Studénka, kol č. 1, 3, 5 kolejová a napěťová výluka – 8 hod
- Natažení obcházecího vedení mezi kol č. 2 a 4
 - žst. Studénka, kol č. 2, 4 kolejová a napěťová výluka – 6 hod
- Rozkotvení sestavy č. 2/1, zkrácení sestav č. 4 a 6
 - žst. Studénka, kol č. 2, 4, 6, 8, 10 kolejová a napěťová výluka – 2x8 hod

Po ukončení prací bude trakční sestavy uvedeny do původního stavu a obcházecí vedení demotováno:

- Montáž nové sestavy č. 2/1, 4, 6
 - žst. Studénka, kol č. 2, 4, 6, 8, 10 kolejová a napěťová výluka – 4x8 hod
 - žst. Studénka, Studénka - Jistebník, kol č. 2 kolejová a napěťová výluka pro regulaci TD – možno sloučit s výlukou pro podbíjení pokud technologie umožní – 1x8 hod
- Demontáž obcházecího vedení mezi kol. č.1 a podpěrou č. 23 a P1
 - žst. Studénka, kol č. 1, 3, 5 kolejová a napěťová výluka – 6 hod
- Demontáž obcházecího vedení mezi podpěrou č. P1-14
 - žst. Studénka, kol č. 2 kolejová a napěťová výluka celé stanice – 2 hod
- Osazení ocelových nosníků pomoci autojeřábu, vyžadující z bezpečnostních důvodů výluku. – 2x 4 hodin, cca 34.-35. den od zahájení SP2 = **výluka NX2.**

Dlouhodobé kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka B – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Studénka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Zhlaví staniční koleje č. 2 mezi návěstidlem S2 až námezníkem výhybky č. 3,

- výhybka č. 4 a mezilehlý úsek koleje mezi výhybkami č. 4 a 8,
- trakční vedení nad kolejemi č. 2 + 4.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 122 dní, od 30. 7. 2026 do 28. 11. 2026.

Výluka C2 – napěťová výluka v obvodu ŽST Studénka.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Trakční vedení nad kolejemi č. 1 + 3 + 3a + 5a.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Výluka 40 hodin, možno v blocích, případně jako opakovaná noční výluka, cca 7x 6 hodin, v souběhu s výlukou B, se začátkem 5 dnů od zahájení SP2, průjezd vybraných vlaků s LNT

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Výluka Z4a – výluka zabezpečovacího zařízení. Potřeba pracovníka pro zjišťování konců vlaků (zaměstnanec stavby).

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - SZZ – úprava kolejového obvodu V3-4.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Krátkodobá denní výluka, doba trvání 4 hodiny, v termínu 1. 8. 2026. (Těsně před demontáží výhybky č. 4)

Výluka Z4b – výluka zabezpečovacího zařízení. Potřeba pracovníka pro zjišťování konců vlaků (zaměstnanec stavby).

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - SZZ – úprava kolejového obvodu V3-4.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Krátkodobá denní výluka, doba trvání 4 hodiny, v termínu 17. 11. 2026. (Těsně po instalaci výhybky č. 4)

Výluky sdělovacího zařízení:

- Výluky na TK 15XN a MK 15XN. Výluky budou souběžně s výlukami na zab. kabelech.
- Výluky na kabelech CETIN.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Studénka. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Ostrava.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Studénka.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Při úpravě kolejového obvodu V3-4 budou jízdní cesty z 1. TK na lichou kolejovou skupinu při V3/5+ povolovány na návěstní znak, při jízdních cestách z 1. TK i 2. TK na lichou kolejovou skupinu při V3/5- budou povolovány na PN (zjišťování konce předchozího vlaku). Poté bude zabezpečovací zařízení plně funkční.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky B:

- Dvoukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka – Jistebník v závislé trakci.
- Spojky č. 1-2 a 3-5 na jistebnickém zhlaví elektricky sjíždá.
- Dopravní koleje č. 1, 3 sjíždě v závislé trakci.
- Dopravní koleje č. 2, 4, 6, 8 dočasně kusé, spolu s kolejí č. 10 provoz jen v nezávislé trakci.
- Nástupiště č. 1, 3, 4 plně k dispozici pro osobní dopravu.
- TZZ plně funkční, u SZZ vyloučeny některé vlakové a posunové cesty, vjezd do stanice na návěstní znak (nikoliv na PN). Při úpravách kolejových obvodů dočasně vjezdy na PN.
- Jízda kolem pracovního místa 50 km/h.
- Návrh opatření a požadavky ČD Cargo, a. s., pro SP2 je uvedeno v samostatné kapitole.

Během kombinace výluk B + C2:

- Napěťová výluka celého obvodu osobní nádraží.
- Připřeže HV nezávislé trakce Jistebník – Studénka obvod nákladní nádraží.
- Dopravní koleje č. 3, 1 průjezdné v nezávislé trakci.
- Dopravní koleje č. 2, 4, 6, 8 dočasně kusé, spolu s kolejí č. 10 provoz jen v nezávislé trakci.

- Nástupiště č. 1, 3, 4 plně k dispozici pro osobní dopravu.
- TZZ plně funkční, u SZZ vyloučeny některé vlakové a posunové cesty, vjezd do stanice na návěstní znak (nikoliv na PN).
- Jízda kolem pracovního místa 50 km/h.
- Návrh opatření a požadavky ČD Cargo, a. s., pro SP2 je uvedeno v samostatné kapitole.

4.3.6 Stavební postup SP3 – Dokončovací práce

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v mezistaničním úseku Jistebník – Studénka a obvod ŽST Studénka.

2. Rozsah prací:

Během stavebního postupu budou probíhat tyto činnosti, související přímo s náhradou přejezdu P6501 silničním podjezdem:

Mostní objekt:

Mimo vlastní výluky kolejí budou na mostním objektu prováděny **dokončovací** práce, jako úpravy pohledových ploch, nátěry, zhotovení zárubních zdí v celém rozsahu (sever, jih, podjezd), a dokončovací práce v podjezdu včetně kabelového rozvodu, osazení zábradlí a osvětlení.

Pod mostním objektem bude probíhat výstavba silniční komunikace.

Železniční svršek a spodek:

- Definitivní směrová a výšková úprava koleje na návrhovou rychlost.

Schéma stavebního postupu je uvedeno jako samostatná příloha.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání od 5. 12. 2026 do 15. 5. 2027.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Bez požadavků na výluky.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

Výluky sdělovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavku na odstavení mechanismů bude toto uskutečněno v obvodu ŽST Studénka. Vhodné koleje budou určeny po dohodě s přednostou PO Ostrava.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích a provizorních přístupových cestách. Drážními vozidly a dvoucestnými pracovními mechanismy po staničních kolejích ŽST Studénka.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V činnosti bez omezení.

8. Omezení rychlosti:

Provoz po staničních kolejích sousedících s místem stavby bude 50 km/h.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během stavebního postupu SP3:

- Dvukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka – Jistebník v závislé trakci.
- Všechny dopravní koleje ve stanici sjízdné v závislé trakci.
- Všechna nástupiště k dispozici.
- TZZ i SZZ plně funkční.
- Jízda kolem pracovního místa 50 km/h.

4.3.7 Přehled dopravních a přepravních opatření

4.3.7.1. Přehled kolejových a napět'ových výluk

| Stavební postup | Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|----------------------|--------|---|--------------------|---|
| Stavební postup SPK | K | 8. - 29. 8. 2025 | 21 dnů nepřetržitě | zasahování do průj. profilu koleje 104+104a, možnost přerušení výluky v noční době |
| Stavební postup SP0 | N0 | září + říjen 2025 | 8-12 hodin | kol. 1 = 8 hodin; kol 2. (TV), 4, 6., 8., 10. (kol.+TV) = 12 hodin |
| | | | 3 hodiny | kol 1., 3., 5. kolejová + TV |
| | | | 4 hodiny | kol 2. (TV) , 4., 6., 8., 10. (kol.) |
| | N1 | říjen 2025 | 8x 4hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, dle průjezdu dálkových vlaků, s příp. upravenou polohou; z důvodu pažení mezi kol 1 a 2.; na konci SP0 |
| | | únor 2026 | 6x 4hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, dle průjezdu dálkových vlaků, s příp. upravenou polohou; z důvodu pažení mezi kol 1 a 2.; na konci SP0 |
| Stavební postup SPD3 | D3 | vhodný souběh se Z3 | 3 dny nepřetržitě | Studénka - Bílovec, úprava izolovaných styků a PZ "R. Tomáška vč. chodníkového tělesa |
| Stavební postup SP1 | A | 10. 3. 2026 až 27. 7. 2026 | 140 dní | Výluka jistebnického zhlaví liché kolejové skupiny vč. TV. Jízdy do obvodu místního nádraží a na účelové kolejiště SEE nemožné. |
| | A+C1 | 24. 3. - 2. 4. 2026 | 10x 4hod | Navíc výluka části jistebnického zhlaví sudé kolejové skupiny v místě budování, z důvodu provádění injecktáže |
| | NX1 | v průběhu období 15. 3. 2026 až 29. 7. 2026 | 4 hodiny | obcházecí vedení 15-P2 - kol. 1+3+5, TV celá ŽST |
| | | | 2x 4h hodin | obcházecí vedení P2-24A-24 - kol. 2 (TV), 4., 6., 8., 10. (kol. + TV) |
| | | | 3x 4h hodin | obcházecí vedení 24 -kol3 - kol. 2 (TV), 4., 6., 8., 10. (kol. + TV) |
| | | | 2x 8hod | obcházecí vedení P1-15 - kol. 1+3+5 |
| | | | 4 hodiny | zakotvení P4 - celá ŽST trakčně |
| | | | 2x 4h hodin | umístování nosníků jeřábem cca 51.-52. den od zahájení SP1 |
| | | | 6 hodin | demontáž Sp3 a Sp5 - kol. 1 (TV), 3+5 (kol + TV) |
| | | | 5x 8hod | Montáž nové sestavy č. 1/1, 3, 5, Sp2, Sp3 - kol. 1+3+5 |
| | | | 6 hodin | Montáž nové sestavy č. 1/1, 3, 5, Sp2, Sp3 - TV celá ŽST |
| | | | 1x 8hod | regulace TD - TK 1 Studénka - Jistebník |
| | | | 2 hodiny | Obcházecí vedení demontáž - kol. 1+3+5 |
| | | | 4 hodiny | Obcházecí vedení demontáž - kol. 2 (TV), 4+6+8+10 (TV + kol) |

| | | | | |
|---------------------|------|--|----------|---|
| Stavební postup SP2 | B | 2. 8. 2026 až 5. 12. 2026 | 125 dní | Výluka jistebnického zhlaví sudé kolejové skupiny. |
| | B+C2 | 7. - 16. 8. 2026 | 10x 4hod | Krátkodobé výluky TV v sousední TK z důvodu provádění injektáže (bezpečnostní op.), v souběhu s výl. B |
| | NX2 | v průběhu období 2. 8. 2026 až 5. 12. 2026 | 6 hodin | obcházecí vedení P1-14 - kol. 1+3+5 a napětově celá ŽST |
| | | | 8 hodin | obcházecí vedení podpěra 15-23 - kol. 1+3+5 |
| | | | 6 hodin | obcházecí vedení mezi kol. 2/4 - kol. 2+4 |
| | | | 2x 8hod | rozkotvení sestavy č. 2/1, zkrácení sestav č. 4 a 6 - kol. 2, 4, 6, 8, 10 |
| | | | 4x 8hod | montáž nové sestavy č. 2/1, 4, 6 - kol. 2, 4, 6, 8, 10 |
| | | | 8 hodin | montáž nové sestavy č. 2/1, 4, 6 - TK2, možno sloučit s podbíjením |
| | | | 6 hodin | demontáž obch. vedení mezi kol. 1 - podp. 23 - P1 - kol. 1, 3, 5 |
| | | | 2 hodiny | demontáž obch. vedení P1-14 - kol. 2 + trakčné celá ŽST |
| | | | 8 hodin | Osazení nosníků autojeřábem, z bezpečnostních důvodů napětová výluka, průjezd vlaků s lokom. nezávislé trakce (příp. s přípreží). 34.-35. den od zahájení SP2 |

4.3.7.2. Přehled výluk zabezpečovacího zařízení

| Stavební postup | Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|---------------------|--------|----------------------------|--------------|--|
| Stavební postup SP0 | Z1 | 1. 3. 2026 až 3. 3. 2026 | 36hod | TZZ, PZS v mezist. úseku – přeložky kabelů do provizorní trasy. |
| | Z2 | 3. 3. 2026 až 5. 3. 2026 | 36hod | SZZ – přeložky kabelů do provizorní trasy. |
| | Z2X | 6.3.2026 | 8x 2hod | zdvojení lan vybraných kolejových obvodů |
| | Z3 | 7.3.2026 | 1 den | přehrání softwaru ŽST Studénka, ŽST Suchdol nad Odrou, CDP Přerov, RDP Ostrava-Svinov, RBC Ostrava-Svinov, RBC Ostrava-Svinov – Přerov |
| | Z5 | 8. 3. 2026 až 10. 3. 2026 | 3 dny | přezkušování přejezdů, vlak. cest, počítačů náprav |
| Stavební postup SP1 | Z6 | 28. 7. 2026 až 30. 7. 2026 | 36hod | TZZ, PZS v mezist. úseku – přeložky kabelů do definitivní trasy. |
| | Z7 | 30. 7. 2026 až 1. 8. 2026 | 36hod | SZZ – přeložky kabelů do definitivní trasy. |
| Stavební postup SP2 | Z4a | 1.8.2026 | 1x 4hod | SZZ – úprava kolejového obvodu V3-4. |
| | Z4b | 17.11.2026 | 1x 4hod | SZZ – úprava kolejového obvodu V3-4. |

4.3.7.3. Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu

Opatření pro osobní dopravu a přepravu

| Stavební postup | Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|----------------------|--------|----------------------------|--------------|---|
| Stavební postup SP0 | N1 | říjen 2025 | 8x 4hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, dle průjezdu dálkových vlaků, s příp. upravenou polohou; z důvodu pažení mezi kol 1 a 2.; na konci SP0 |
| | | únor 2026 | 6x 4hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, dle průjezdu dálkových vlaků, s příp. upravenou polohou; z důvodu pažení mezi kol 1 a 2.; na konci SP0 |
| Stavební postup SPD3 | D3 | březen 2026 | 3 dny | nedostupnost D3 Bílovec = 3 dny NAD |
| Stavební postup SP1 | A | 10. 3. 2026 až 27. 7. 2026 | 140 dní | K dispozici pouze dvě nástupištní hrany pro trať Bohumín – Přerov (bílovecké a kopřivnické nedotčeny, ostatní hrany jen pro směr přes hranické zhlaví). |
| | A+C1 | 24. 3. - 2. 4. 2026 | 10x 4hod | krátkodobá přerušení provozu v noci, dle průjezdu dálkových vlaků s příp. upravenou polohou |
| | NX1 | 30.4+1.5.2026 | 2x 4 hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, dle průjezdu dálkových vlaků s příp. upravenou polohou |
| | Z1 | (1.) - 2. - (3.) 3. | 36 hodin | NAD za Os a Sp vlaky v úseku Ostrava-Svinov - Studénka |
| | Z6 | (28.) - 29. - (30.) 7. | 36 hodin | NAD za Os a Sp vlaky v úseku Ostrava-Svinov - Studénka |
| Stavební postup SP2 | B | 2. 8. 2026 až 5. 12. 2026 | 125 dní | K dispozici pouze dvě nástupištní hrany pro trať Bohumín – Přerov. |
| | B+C2 | 7. - 16. 8. 2026 | 10x 4hod | krátkodobá přerušení provozu v noci, dle průjezdu dálkových vlaků s příp. upravenou polohou |
| | NX2 | 5. + 6.9.2026 | 2x 4 hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, dle průjezdu dálkových vlaků s příp. upravenou polohou |

Během výluky A:

Během výluky A budou dlouhodobě k dispozici pouze dvě nástupištní hrany pro trať Bohumín – Přerov a pro vlaky závislé trakce na úseku Studénka – Mošnov, Ostrava Airport. Grafikon 2025/2026 a plán obsazení dopravních kolejí ŽST Studénka tuto skutečnost zohlední. Případné končící/výchozí osobní vlaky mohou být přestaveny na koleje obvodu nákladního nádraží, aby uvolnily nástupištní hrany pro tranzitní dopravu.

Jízda vlaků osobní dopravy ve směru Bílovec bude probíhat od nástupiště č. 3 a pro vlaky směr Veřovice od nástupiště č. 4.

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD.

Během kombinace výluk A + C1:

Platí dopravní opatření podle výluky A.

Krátkodobá přerušení provozu v noci, výluka dle průjezdu dálkových vlaků s příp. upravenou časovou polohou (příp. dojíždějí se zpožděním).

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD.

Během výluky B:

Během výluky B budou dlouhodobě k dispozici pouze dvě nástupištní hrany pro trať Bohumín – Přerov a pro vlaky závislé trakce na úseku Studénka – Mošnov, Ostrava Airport. Grafikon 2025/2026 a plán obsazení dopravních kolejí ŽST Studénka tuto skutečnost zohlední. Případné končící/výchozí osobní vlaky mohou být přestaveny na koleje obvodu nákladního nádraží, aby uvolnily nástupištní hrany pro tranzitní dopravu.

Jízda vlaků osobní dopravy ve směru Bílovec bude probíhat od nástupiště č. 3 a pro vlaky směr Veřovice od nástupiště č. 4.

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD.

Během kombinace výluk B + C2:

Platí dopravní opatření podle výluky B.

Krátkodobá přerušení provozu v noci, výluka dle průjezdu dálkových vlaků s příp. upravenou časovou polohou (příp. dojíždějí se zpožděním).

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD.

Během výluky Z1 a Z6:

Během výluky Z1 a Z6 dojde k zásadnímu omezení propustnosti trati (v důsledku instalací na TZZ a uskutečňování jízd s rozkazem „Op část 1“ -pro zpravování o jízdě se zvýšenou opatrností, přes přejezdy v mezistaničním úseku přes PZZ v celém mezistaničním úseku). Pro odlehčení zatížení trati je navrženo nahrazení vrstvy Os a Sp vlaků NAD v úseku Ostrava-Svinov - Studénka.

Vedení NAD za vlaky kategorie Os:

Jsou navrženy tři linky:

Za osobní vlaky:

- „zastávková“, obsluhující všechny nácestné zastávky a stanice, obsloužená 1 busem/spoj
- „přímá“, vedená bez zastavení přímo, s kratší cestovní dobou po přímé trase, obsloužená 1 busem/spoj

Za spěšné vlaky:

- „přímá“, vedená bez zastavení přímo, s kratší cestovní dobou po přímé trase. Je fakticky shodná s přímou linkou za osobní vlaky, obsloužená 2 busy/spoj

Návrh poloh stanovišť náhradní dopravy:

- ŽST Ostrava-Svinov – před staniční budovou u jižního podchodu na provizorní zastávce (pro všechny spoje NAD)
- zast. Polanka nad Odrou – na zastávce MHD „Polanka žel. zast.“ (pouze pro „zastávkovou“ linku za osobní vlaky)
- ŽST Jistebník – před staniční budovou na autobusové zastávce „Jistebník žel. st.“ (pouze pro „zastávkovou“ linku za osobní vlaky)
- ŽST Studénka – před staniční budovou (pro všechny spoje NAD)

Navrhovaná trasa:

Zastávková linka: z přednádražního prostoru ŽST Ostrava-Svinov ulicí Mannesmannovou – Polaneckou - 1. května - na zastávku MHD „Polanka žel. zast.“ - ul. Na Lukách – Staroveskou - Lubinskou – na autobusovou zastávku „Jistebník žel. st.“ – místní komunikací do Josefovíc – po silnici II. třídy 647 – dálnici D1 – silnicí II. třídy 464 – ul. Oderskou a Nádražní před ŽST Studénka.

Prímá linka: z přednádražního prostoru ŽST Ostrava-Svinov ulicí Mannesmannovou – sil I. třídy 11 – dálnici D1 – silnicí II. třídy 464 – ul. Oderskou a Nádražní před ŽST Studénka.

Během výluky D3

Během výluky D3 nebude možné provozovat drážní dopravu na části trati Studénka - Bílovec.

Proto všechny zde jedoucí vlaky jsou nahrazeny autobusy NAD se zachováním obsluhy svých klasických stanic i zastávek.

Návrh poloh stanovišť náhradní dopravy:

| | |
|--------------------------|--|
| ŽST Studénka: | před staniční budovou |
| zast. Studénka město: | na provizorní zastávce u přejezdu v úrovni železniční zastávky v ulici Sjdnocení |
| zast. Velké Albrechtice: | na provizorní zastávce, na ulici Čs. Armády, v úrovni železniční zastávky, u č. p. 225 |
| Dopravna Bílovec: | před staniční budovou. |

Navrhovaná trasa: Od ŽST Studénka (před výpravní budovou, výchozí/konečná zastávka) ulicí Nádražní, Oderskou, Budovatelskou, Sjdnocení (obsloužení zastávky Studénka město), 2. května, do

Velkých Albrechtic, ulicí Čs. Armády (obsloužení zastávky Velké Albrechtice), do Bílovce, ulicí Dukelskou a Na Nádraží, před budovu ŽST Bílovec (konečná/výchozí zastávka).

Hrubé vyčíslení požadavků na náhradní dopravu

Výpočet uvažuje nejvyšší možný počet, tedy předpokládá běžný týden bez svátků a zahájení v běžný pracovní den.

Požadavky na zavedení náhradní autobusové dopravy jsou v souladu s platnou metodikou Správy železnic pro vyčíslování výluk tedy následující:

Pro výluky D3:

Je předpokládáno nasazení 1 autobusu za každý vlak, s obsluhou všech běžných zastávek:

| | | | |
|-------------------------------------|----------------------|--------------------|--------------|
| N_{NAD} celkem: | 130 050,00 Kč | Sazba za km | 85 Kč |
|-------------------------------------|----------------------|--------------------|--------------|

| Výluka č. | | | | | |
|---|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| D3 | D_p | 3 | | D_v | |
| Studénka | T_{kmi} | Pracovní den | | Dny pracovního volna | |
| Bílovec | [km] | A_{xi} | V_{pi} | A_{xi} | V_{vi} |
| T_{km1} TAM | 15 | 1 | 17 | | |
| T_{km2} ZPĚT | 15 | 1 | 17 | | |
| T_{km3} | | | | | |
| T_{km4} | | | | | |
| ΣT_{kmi} celkem | 1 530,00 | | | | |

(stav dle GVD k 1. 10. 2021)

Pro výluky Z1 a Z6:

Je předpokládáno zavedení dvou linek:

Zastávkový autobus s obsluhou všech zastávek, zrychlený autobus vedený v přímé trase s kratší cestovní dobou. Po shodné trase se předpokládá NAD za Sp vlaky.

Zohledněna je různá četnost spojů dle termínu konání (dle současného GVD), výpočet 1 je pro první (jarní) termín, výpočet „2“ pro druhý (letní) termín:

| | | | |
|--------------------------------|----------------------|--------------------|--------------|
| N_{NAD} celkem: | 817 020,00 Kč | Sazba za km | 85 Kč |
|--------------------------------|----------------------|--------------------|--------------|

| Výluka č. | | | | | |
|-----------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Os 1 | D_p | 1 | | D_v | 0 |
| Studénka | T_{kmi} | Pracovní den | | Dny pracovního volna | |
| Os.-Svinov | [km] | A_{xi} | V_{pi} | A_{xi} | V_{vi} |
| T_{km1} TAM zast | 36 | 1 | 29 | | |
| T_{km2} ZPĚT zast | 36 | 1 | 32 | | |
| T_{km3} TAM přímý | 27 | 1 | 29 | | |
| T_{km4} ZPĚT přímý | 27 | 1 | 32 | | |
| Σ T_{kmi} celkem | 3 843,00 | | | | |

| Výluka č. | | | | | |
|-----------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Os 2 | D_p | 1 | | D_v | 0 |
| Studénka | T_{kmi} | Pracovní den | | Dny pracovního volna | |
| Os.-Svinov | [km] | A_{xi} | V_{pi} | A_{xi} | V_{vi} |
| T_{km1} TAM zast | 36 | 1 | 35 | | |
| T_{km2} ZPĚT zast | 36 | 1 | 36 | | |
| T_{km3} TAM přímý | 27 | 1 | 35 | | |
| T_{km4} ZPĚT přímý | 27 | 1 | 36 | | |
| Σ T_{kmi} celkem | 4 473,00 | | | | |

| | | | | | |
|---------------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Výluka č. | | | | | |
| Sp 1 | D_p | 1 | | D_v | 0 |
| T_{kmi} | | Pracovní den | | Dny pracovního volna | |
| [km] | | A_{xi} | V_{pi} | A_{xi} | V_{vi} |
| T_{km1} TAM | 27 | 2 | 7 | | |
| T_{km2} ZPĚT | 27 | 2 | 5 | | |
| T_{km3} | | | | | |
| T_{km4} | | | | | |
| Σ T_{kmi} celkem | | 648,00 | | | |

| | | | | | |
|---------------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Výluka č. | | | | | |
| Sp 2 | D_p | 1 | | D_v | 0 |
| T_{kmi} | | Pracovní den | | Dny pracovního volna | |
| [km] | | A_{xi} | V_{pi} | A_{xi} | V_{vi} |
| T_{km1} TAM | 27 | 2 | 7 | | |
| T_{km2} ZPĚT | 27 | 2 | 5 | | |
| T_{km3} | | | | | |
| T_{km4} | | | | | |
| Σ T_{kmi} celkem | | 648,00 | | | |

(stav dle GVD k 1. 3. 2022)

| | |
|---|----------------------|
| N_{NAD} Studénka - Jistebník (za Os+Sp): | 817 020,00 Kč |
| N_{NAD} Studénka - Bílovec: | 130 050,00 Kč |
| N_{NAD} celkem: | 947 070,00 Kč |

Celkem tak lze jako cenu za opatření v osobní dopravě předpokládat částku přibližně **947 070 Kč**

(stav dle GVD k 1. 3. 2022).

Pozn.: Jedná se však o nacenění dle metodiky Správy železnic, s. o. a pro její vnitřní potřebu, v cenové úrovni známé při odevzdání. Nemusí tedy odpovídat reálně vzniklým nákladům za zavedení NAD, které budou zhotoviteli refakturovány od dotčených dopravců, a které nelze projekčně vyčíslit, neboť vyjdou z výběrových řízení organizovaných samotnými dopravci. Mohou tedy být případně i vyšší, než shora uvedené, a zhotovitel musí toto zohlednit v nákladových položkách.

4.3.7.4. Omezení a přerušování nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

Během výluky A:

Během výluky A budou v obvodu osobního nádraží k dispozici 2 dopravní koleje s nástupišti (primárně určené pro vlaky osobní dopravy a průjezd tranzitních nákladních vlaků) a 3 dopravní koleje bez nástupišť (určené primárně pro nákladní dopravu). Všechny uvedené koleje budou sjízdné v závislé trakci.

Vlaky nákladní dopravy budou využívat výše uvedenou infrastrukturu a dále koleje obvodu nákladního nádraží v plném rozsahu.

Obvod místního nádraží bude po celou dobu stavebního postupu nedostupný z důvodu výluky výhybek. Podle sdělení ČD Cargo, a. s. (z 7. 9. 2021) dopravce v současné době má pro manipulační a řadičské práce vyčleněny dvě koleje v obvodu nákladního nádraží (kol. 105+105b+105c, 107) a dvě koleje v obvodu osobního nádraží (kol. 6, 8). V případě nedostupnosti požaduje proto vyčlenění kolejí 109, 111, 5, 11, 13. Kromě toho předpokládá stálou dostupnost vleček NAVOS, VSMS a MSV Metal. Jako pro něj vhodné náhradní kapacity navrhuje ŽST Sedlnice, předjízdě koleje č. 4, 6, případně ŽST Suchdol n. O. kol. č. 5 a 7.

Během kombinace výluk A + C1:

Platí dopravní opatření podle výluky A.

Pro všechny vlaky nákladní dopravy vedené v závislé trakci bude v úseku Jistebník – Studénka, obvod nákladního nádraží, resp. až do ŽST Suchdol nad Odrou zajistit vedení přípravními vozidly nezávislé trakce. Uvedené opatření platí pro všechny vlaky nákladní dopravy vedené v závislé trakci.

Během výluky B:

Během výluky B budou v obvodu osobního nádraží k dispozici 2 dopravní koleje s nástupišti (primárně určené pro vlaky osobní dopravy a průjezd tranzitních nákladních vlaků). Koleje č. 2, 4, 6, 8, 10 budou k dispozici pro nákladní dopravu, avšak pouze jako kusé (ve směru od Suchdola nad Odrou) a sjízdné jen v nezávislé trakci.

Obvod místního nádraží bude po celou dobu stavebního postupu dostupný a pro dopravu využitelný.

Vlaky nákladní dopravy mohou využívat výše uvedenou infrastrukturu a dále koleje obvodu nákladního nádraží v plném rozsahu.

Během kombinace výluk B + C2:

Platí dopravní opatření podle výluky B.

Pro všechny vlaky nákladní dopravy vedené v závislé trakci bude v úseku Jistebník – Studénka, obvod nákladní nádraží, resp. až do ŽST Suchdol nad Odrou zajistit vedení přípravními vozidly nezávislé trakce. Uvedené opatření platí pro všechny vlaky nákladní dopravy vedené v závislé trakci.

Pro zajištění dostatečných kapacit na odstavování souprav:

- případný požadavek na vyčlenění kolejí 111, 11 a 13 uplatní dopravce v systému KAZAS. Obsazení kolejí 5 a 109 operativně dohodne vždy se zaměstnancem obsluhujícím SZZ.
- Kolej 6. ŽST Studénka a koleje 5 a 7 ŽST Suchdol n. O. jsou uvedeny v seznamu kolejí pro krátkodobá odstavení dle PND7 část A, jejich případné obsazení podléhá souhlasu provozního dispečera.
- Kolej 9 v ŽST Suchdol n. O. (jako alternativní) je nutno rezervovat v systému KAZAS.
- Využití kolejí 4 a 6 v ŽST Sedlnice je pro případné potřeby možné využít, avšak po operativní dohodě s výpravčím DOZ s ohledem na provozní situaci.

Tabulka opatření pro nákladní dopravu a přepravu

| Stavební postup | Výluka | Termín výluky | Délka trvání | Popis výluky |
|----------------------|--------|----------------------------|--------------|--|
| Stavební postup SPK | K | srpen 2025 | 21 dnů | vyloučena kolej 104 částečně, 104a kol zcela. (kol 104 od suchdolského zhlaví využitelná do úrovně mostu přes Butovický potok), možnost přerušení výluky mimo časy stavby oplocení |
| Stavební postup SP0 | N1 | říjen 2025 | 8x 4hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, z důvodu pažení mezi kol 1 a 2.; na konci SP0 |
| | | únor 2026 | 6x 4hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, z důvodu pažení mezi kol 1 a 2.; na konci SP0 |
| Stavební postup SPD3 | D3 | březen 2026 | 3 dny | nedostupnost D3 Bílovec (= 3 dny ZAN) |
| Stavební postup SP1 | A | 10. 3. 2026 až 27. 7. 2026 | 10x 4hod | V obvodu osobního nádraží k dispozici 5 kolejí v závislé trakci. Skupina kolejí 3xx nedostupná, odstavování vozů v ŽST Sedlnice. |
| | A+C1 | 24. 3. - 2. 4. 2026 | 10x 4hod | krátkodobá přerušení provozu v noci, |
| | NX1 | 30.4+1.5.2026 | 2x 4 hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, |
| Stavební postup SP2 | B | 2. 8. 2026 až 5. 12. 2026 | 125 dní | V obvodu osobního nádraží k dispozici 2 koleje v závislé trakci, ostatní koleje jen kusé a bez TV. |
| | B+C2 | 7. - 16. 8. 2026 | 10x 4hod | V úseku Jistebník - Studénka nákladní nádraží (- Suchdol nad Odrou) příprave HV nezávislé trakce. |
| | NX2 | 5. + 6.9.2026 | 2x 4 hodin | krátkodobá přerušení provozu v noci, |

4.3.8 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby

Pro provizorní stavy a úpravy SW zabezpečovacího zařízení je nutno navýšit personální potřebu:

Pro každé omezení zabezpečovacího zařízení v jednotlivých SP je uvedeno vyčíslení počtů stanovišť a počtů zaměstnanců, kteří zde budou sloužit.

S ohledem na složitost prací a intenzitu provozu je předpokládáno s nepřetržitým obsazením ŽST Studénka výpravčím po celou dobu SP0, SP1, SPD3 a SP2 a vyjmutí z ovládání z CDP Přerov. Mimo to je nezbytně nutné obsazení viz níže.

Stavební postup SP0

- Po celou dobu výluky Z1:
 - ŽST Jistebník obsazena výpravčím (místní obsluha),
 - ŽST Studénka obsazena odborně způsobilým zaměstnancem pro zjišťování konců vlaků.
- Po celou dobu výluky Z2:
 - ŽST Studénka obsazena výpravčím (místní obsluha),
 - ŽST Studénka obsazena výhybkáři na stanovišti na jistebnickém zhlaví. Výhybkáři na provizorních výhybkářských stanovištích budou zaměstnanci stavby.
- Po celou dobu výluky Z3:
 - ŽST Studénka obsazena výpravčím (místní obsluha) ŽST Studénka.

Stavební postup SP1

- Po celou dobu výluky Z6:
 - ŽST Jistebník obsazena výpravčím ŽST Jistebník (místní obsluha),
 - ŽST Studénka obsazena odborně způsobilým zaměstnancem pro zjišťování konců vlaků.
- Po celou dobu výluky Z7:
 - ŽST Studénka obsazena výpravčím (místní obsluha),
 - ŽST Studénka obsazena zaměstnanci pro zjišťování konců vlaků a kontrola volnosti úseků (zaměstnanci stavby),
 - výhybky uzamčeny do přímého směru.

Stavební postup SP2

- Po celou dobu opakované výluky Z4 (2x 4 hodiny):
 - ŽST Studénka obsazena odborně způsobilým zaměstnancem pro zjišťování konců vlaků.

4.4 Přehled stavebních postupů („silniční část“)

4.4.1 Stavební postup SPS - K – Výstavba komunikace ul. Butovická a úprava prstence okružní křižovatky

Místo:

Parcely (základní přehled):

2405/1, 2405/6, 1758, 1756, 2405/5, 2406/7, 2405/10, 2406/8, 2405/7, 2405/8, 1800, 1799, 1798, 2118, 2338/2, 2109/1

Zkratky:

MSV = MSV Metal Studénka, a.s. (R. Tomáška 859, 742 13 Studénka)

AK = AK 1324 s.r.o. (Butovická 317, 742 13 Studénka)

Rozsah prací:

1. V úvodu stavebního postupu SPS K se nejprve vybudují areály zařízení staveniště.
2. Demolice budovy p.č. 1799
3. Přípravné práce a demoliční práce pro prodlouženou část ul. Butovické
4. Realizace silničního mostu SO 01-09-02 přes Butovický potok.
5. Realizace prodloužené části ul. Butovické (zahrnuje výstavbu všech inženýrských sítí)
6. Realizace oplocení podél prodloužené části ul. Butovické – výluka kol 104+104a
7. Rekonstrukce stávající komunikace ul. Butovické (zahrnuje výstavbu všech inženýrských sítí)
8. Rekonstrukce prstence okružní křižovatky Průmyslová – Butovická – Budovatelská

Popis stavebního postupu jednotlivých etap:

- Etapa 0: Během této etapy budou zřízeny zařízení staveniště. Zařízení staveniště je možné umístit v rámci stavební plochy. V případě nutnosti umístění zařízení staveniště na ploše mimo staveniště, je nutné zažádat o povolení vlastníka pozemku.
- Etapa I: Během první etapy bude realizována demolice budovy p.č. 1799 a zároveň budou probíhat přípravné a demoliční práce na pozemcích AK a MSV Metal. Jedná se hlavně o kácení dřevin, demolice zpevněných ploch, demolice haly p.č. 2118 na pozemku AK, demolice

vlečkových kolejí, demolice buněk a násypníků, apod. Jedná se o demolice na parcelách č. 2100/45; 2118; 2338/2; 2100/1; 1798.

Během této etapy budou započaty práce na silničním mostu SO 01-19-02.

Doba výstavby etapy I bude trvat 46 dní, a to od 1.3.2025 do 15.4.2025.

Bude umožněn průjezd autobusů veřejné linkové dopravy ke svým stanovištím ve vyhrazených časech, dle aktuálně platných jízdních řádů. Práce v místě točny budou probíhat o víkendech nebo v odpoledních hodinách od 14:30 hod do 5:00 hod, tedy mimo dobu obsluhy veřejnou linkovou autobusovou dopravou. (Práce musí zohlednit aktuálně platné JŘ v době provádění, nelze je projekčně předvídat).

- Etapa II: Během druhé etapy bude realizována prodloužená část ul. Butovická. Nejprve budou zřízeny inženýrské sítě (vodovod, kanalizace, veřejné osvětlení, chráničky). V případě neúnosné zemní pláně bude nutné zemní plán sanovat. Poté budou zřizovány konstrukční vrstvy komunikace a obruby. Na závěr bude provedena pokládka živichých vrstev a zpevněné plochy z dlažby.

Během této etapy budou pokračovat práce na silničním mostu SO 01-19-02. Prodlouženou část ul. Butovické je možné kompletně dokončit až po dokončení silničního mostu a gabionových zdí.

Doba výstavby etapy II bude trvat 229 dní, a to od 16.4.2025 do 30.11.2025.

- Etapa III: Během třetí etapy bude rekonstruována stávající ul. Butovická.

Komunikace bude rekonstruována po polovinách tak, aby byla zajištěna obslužnost území po dobu výstavby. Provoz bude řízen pomocí SSZ kyvadlově. Přesnější návrh etapizace rekonstrukce stávající ul. Butovické bude dodán zhotovitelem stavby, dle aktuálních dopravních poměrů v lokalitě a jeho pracovních kapacit.

Pro zajištění kyvadlové dopravy po dobu výstavby, se doporučuje nejprve zrekonstruovat levý jízdní pruh (ve směru staničení) a pro kyvadlovou dopravu využít zejména odstavný pruh s částí pravého jízdního pruhu. Následně je možné rekonstruovat pravý jízdní pruh, spolu s výstavbou chodníku, s využitím dokončeného levého pruhu pro kyvadlovou dopravu.

Při provádění prací na začátku stávající ul. Butovické (u okružní křižovatky) se, pro zamezení tvorby kongescí na okružní křižovatce, předpokládá odklon osobních vozidel po ul. Malá strana. Nákladní vozidla a autobusy budou vedeny po ul. Butovická, kyvadlově.

V provozu bude vždy jízdní pruh šířky min. 3,50 m. V místech sjezdů budou zřízeny provizorní sjezdy. Sjezdy budou k dispozici v časech dohodnutých s vlastníky parcel, na které je sjezd určen. Bude zde umožněn průjezd autobusů veřejné linkové dopravy ve vyhrazených časech dle aktuálně platných jízdních řádů. Práce v místě točny budou probíhat o víkendech nebo v odpoledních hodinách od 14:30 hod do 5:00 hod, tedy mimo dobu obsluhy veřejnou linkovou autobusovou dopravou.

V místě přístupu do průmyslového areálu budou práce probíhat o víkendech a svátcích. Pěší a cyklistická doprava bude svedena na ul. Malá strana.

V rámci této etapy bude provedena úprava prstence okružní křižovatky SO 01-18-05. Demolice stávajícího betonového prstence se doporučuje ručními mechanismy, popřípadě rypadlem ze středového ostrova. Odvoz výkopku se doporučuje v časech mimo dopravní špičku, aby byla co nejméně negativně ovlivněna doprava.

Doba výstavby etapy III bude trvat 91 dní, a to od 1.9.2025 do 30.11.2025.

- Etapa IV: Během čtvrté etapy budou probíhat dokončovací práce. Bude se jednat o montáž bezpečnostních a zádržných zařízení, osazení svislého DZ, terénních úprav apod.

Doba výstavby etapy IV bude trvat 122 dní, a to od 1.12.2025 do 31.3.2026.

Délka stavebního postupu:

Celková doba trvání stavebního postupu SPS-K je 13 měsíců, od 1. 3.2025 do 31.3. 2026. Výstavba je rozdělena na 4 etap.

- Etapa 0: 7 dnů, od 1. 3. 2025 do 7. 3. 2025
- Etapa I: Doba výstavby etapy I bude trvat 46 dní, a to od 1.3.2025 do 15.4.2025
- Etapa II: Doba výstavby etapy II bude trvat 229 dní, a to od 16.4.2025 do 30.11.2025
- Etapa III: Doba výstavby etapy III bude trvat 91 dní, a to od 1.9.2025 do 30.11.2025
- Etapa IV: Doba výstavby etapy IV bude trvat 122 dní, a to od 1.12.2025 do 31. 3. 2026

Dotčená veřejná doprava a její omezení:

Studénka, Butovice, Vagónka hl.vrát.

Obsluhována linkami 882623, 882626, 883649, 884613, 884623, 884626, 887611, souhrnně:

V pracovní dny 33 spoji v období 5,04 – 14.27

O víkendech a svátcích není obsluhována

Opatření: stavební úpravy znemožňující průjezd autobusu konat mimo dobu obsluhy (v období pracovních dnů v době 14.30-5.00, o víkendech celodenně).

V případě nutně nastalé a projekčně nepředvídané nemožnosti zajištění průjezdu autobusu je potřeba projednat dočasnou výlukou s neobsluhováním zastávky (nutný pěší přesun do náhradní zastávky).

Dopravní omezení

Stávající komunikace ul. Butovická bude rekonstruována po etapách, kdy vždy bude v provozu alespoň pruh šířky min. 3,5 m a provoz bude řízen kyvadlově. Rychlost v místě zúžení bude snížena na 30 km/h.

Veškerá dopravní omezení musí být projednána také se společnostmi MSV Metal Studénka, a.s. (R. Tomáška 859, 742 13 Studénka) a AK 1324 s.r.o. (Butovická 317, 742 13 Studénka), pro zajištění stálého zásobování, resp. pro zajištění koordinace v přístupu ke skladovým a výrobním areálům.

Přístup ke staveništi:

Jako přepravní a přístupové trasy budou sloužit stávající místní komunikace.

Omezení rychlosti:

V místě zúžení bude největší dovolená rychlost 30 km/h.

Dopravní a přepravní opatření:

- Práce budou realizovány po etapách tak, aby byl zajištěn přístup ke všem objektům. Ve zúžení bude provoz řízen kyvadlově. S vlastníky pozemku, na které je zřízen sjezd bude projednáno, v jakých časech budou potřebovat přístup na pozemek. Dopravní značení objízdných tras a uzavírek bude řešeno realizátorem stavby a projednáno před zahájením výstavby. Omezení VHD se nepředpokládá, a stavba musí reflektovat přizpůsobení prací aktuálně platným JŘ. V případě nutně nastalé a projekčně nepředvídané situace a omezení možností vjezdů autobusů VHD bude řešit umístění provizorních zastávek VHD realizátor stavby a předem projedná s dotčenými orgány.

4.4.2 Stavební postup SPS - S1 Výstavba komunikace ul. Nádražní a 2. května

Místo:

1944/4, 1943/1, 1945/1, 1859, 1975/5, 1962/1, 1858, 2314/9, 2324/3, 2324/2, 2339/14, 2339/15, 2339/1, 2047/4, 2046/3, 2046/1, 2314/1, 2324/1, 2047/1

Rozsah prací:

1. V úvodu stavebního postupu SPS-S1 se nejprve vybudují areály zařízení staveniště
2. Dále začnou přípravné práce pro výstavbu komunikací a konstrukce mostu (kácení dřevin, terénní úpravy, přeložky inž. sítí a veřejného osvětlení)
3. Přeložky sítí budou prováděny ve stavebním postupu SP0
4. Realizace úpravy komunikace 2. května a ul. Mlýnská
5. Realizace komunikace ul. Nádražní

Popis stavebního postupu jednotlivých etap:

- Etapa 0: Během této etapy budou zřízeny zařízení staveniště, provede kácení náletové vegetace, přeložky inženýrských sítí, odstranění dopravního značení a přejezdové konstrukce

Doba výstavby etapy 0 bude trvat 7 dní, a to od 1.4.2026 do 7.4.2026.

- Etapa I: během první etapy bude provedena výstavba nové části ul. 2. května, spolu s rekonstrukcí / demolicí pravého jízdního pruhu (ve směru staničení) na ul. 2. května. Zároveň budou probíhat přeložky ul. Mlýnské a komunikace vedoucí k nádraží.

Obslužnost území bude zajištěna z ul. 2. května. Doprava bude vedena po stávajícím levém jízdním pruhu ul. 2. května kyvadlově. Musí být zajištěna min. šířka pruhu 3,5 m.

Pro zajištění možnosti dopravy, během realizace přepojení ul. Mlýnské a ul. vedoucí k nádraží na jejich nové přeložky, budou provedeny dočasné komunikace.

Pěší a cyklistická doprava, na ul. 2. května a ul. Mlýnská, bude vedena ve stávající trase. Z jižní strany bude pěší a cyklistická doprava svedena do podchodu nádraží, nebo po ulici Budovatelská a Tovární (variantně dle cíle). Minimálně jedna z náhradních přístupových tras musí být zřízena jako bezbariérová, včetně značení; a to pro příchod ze všech v úvahu přicházejících směrů.

Doba výstavby etapy I bude trvat 122 dní, a to od 1.4.2026 do 31.7.2026.

- Etapa II: během druhé etapy bude provedena rekonstrukce / demolice levého jízdního pruhu (ve směru staničení komunikace) na ul. 2. května. Dojde k rekonstrukci části komunikace ul. R. Tomáška, vedoucí k přejezdu P6770.

Doprava bude vedena po nové části komunikace ul. 2. května kyvadlově. Musí být zajištěna min. šířka pruhu 3,5 m.

Rekonstrukce komunikace, vedoucí k přejezdu P6770, bude muset být prováděna po polovinách tak, aby byla zajištěna obslužnost území.

Pěší a cyklistická doprava bude vedena po ul. Mlýnské a ul. vedoucí k nádraží, následně bude nutné realizovat dočasnou pěší trasu mezi ul. Mlýnskou a přejezdem P6770. Z jižní strany bude pěší a cyklistická doprava svedena do podchodu nádraží, nebo po ulici Budovatelská a Tovární (variantně dle cíle). Minimálně jedna z náhradních přístupových tras musí být zřízena jako bezbariérová, včetně značení; a to pro příchod ze všech v úvahu přicházejících směrů.

Doba výstavby etapy II bude trvat 61 dní, a to od 1.8.2026 do 30.9.2026.

- Etapa III: ve třetí etapě bude realizována komunikace podjezdu, společně s cyklostezkou a chodníkem. Zároveň bude realizována přeložka vedlejší komunikace ul. Nádražní.

Během realizace musí být zajištěn příjezd na vedlejší ul. Nádražní.

Pěší a cyklistická doprava, na ul. 2. května a ul. Mlýnská, bude vedena ve stávající trase. Z jižní strany bude pěší a cyklistická doprava svedena do podchodu nádraží, nebo po ulici Budovatelská a Tovární (variantně dle cíle). Minimálně jedna z náhradních přístupových tras musí být zřízena jako bezbariérová, včetně značení; a to pro příchod ze všech v úvahu přicházejících směrů.

Doba výstavby etapy III bude trvat 257 dní, a to od 1.9.2026 do 15. 5. 2027.

Délka stavebního postupu:

Celková doba trvání výstavby komunikace ulic Nádražní a 2. května je 14 měsíců, od 1. 4. 2026 do 15. 5. 2027. Výstavba je rozdělena na 4 etapy.

- Etapa 0: od 1. 4. 2026 do 7. 4. 2026
- Etapa I: doba výstavby první etapy bude trvat 122 dnů, a to od 1.4.2026 do 31.7.2026.
- Etapa II: doba výstavby druhé etapy bude 61 dnů v termínu od 1.8.2026 do 30.9.2026.

- Etapa III: doba výstavby třetí etapy bude 257 dnů v termínu 1.9.2026 do 15. 5. 2027.

Dotčená veřejná doprava a její omezení:

Zastávka Studénka, jesle:

Obsluhována linkou 887611 (MHD Studénka)

- V pracovní dny 7 spoji v období 5,41 – 17,49 (směr Studénka žel. st.)
- V pracovní dny 7 spoji v období 7,01 – 18,11 (směr centrum)
- O víkendech a svátcích 5 spoji v období 7,44 – 16,49 (směr Studénka žel. st.)
- O víkendech a svátcích 5 spoji v období 7,01 – 18,11 (směr centrum)

Opatření: v závislosti na stavbě ETAPA I a II musí být zastávka přesunuta za konec úpravy komunikace 2. května do náhradní polohy. Umístění projedná realizátor stavby s dotčenými orgány dle konkrétně zvolené technologie výstavby. (Projekčně se předpokládá vybudování zcela nových zastávek v předstihu a následně přesunutí zastavování do již finální polohy).

V případě nutně nastalé a projekčně nepředvídané situace a omezení možností vjezdů autobusů VHD bude řešit umístění provizorních zastávek VHD realizátor stavby a předem projedná s dotčenými orgány.

Studénka, Vagónka vrát.2

Obsluhována linkou 887611 (MHD Studénka)

V provozu pouze v pracovní dny 3 spoji v 5.42, 14.10 a 16.10.

Opatření: stavební úpravy znemožňující průjezd autobusu konat mimo dobu obsluhy (v období pracovních dnů v době 16.10-5.40, o víkendech celodenně). Časy prací musí zohlednit aktuálně platné jízdní řády dotčené linky.

V případě nutně nastalé a projekčně nepředvídané nemožnosti zajištění průjezdu autobusu v ETAPĚ I a II je potřeba realizátorem stavby projednat dočasnou výluku s neobsluhováním zastávky (nutný pěší přesun do zastávky Studénka, jesle, resp. do její případně odsunuté polohy) s dotčenými orgány.

Zastávka Studénka, žel. st. bílovecké nástupiště:

Obsluhována linkou 887611 (MHD Studénka)

- V pracovní dny 7 spoji v období 5,48 – 17,51 (směr Studénka žel. st.)

- V pracovní dny 7 spoji v období 6,59 – 18,09 (směr centrum)
- O víkendech a svátcích 5 spoji v období 7,46 – 16,51 (směr Studénka žel. st.)
- O víkendech a svátcích 5 spoji v období 6,59 – 18,09 (směr centrum)

Projekčně je předpokládáno zachování možnosti průjezdu autobusů VHD. Případné stavební úpravy nutně nastalé a projekčně nepředvídané znemožňující průjezd autobusu konat mimo dobu provozu linky. Časy prací musí zohlednit aktuálně platné jízdní řády dotčené linky.

Případné nutně nastalé a projekčně nepředvídané práce v ETAPĚ I a II, kdy by nebyla komunikace 2. května a odbočky k bíloveckému nástupišti průjezdná pro autobusy, nesmí být uskutečněny v dny konání výluky SP D3, kdy se předpokládá zavedení NAD pro vlaky a odjezdy autobusů NAD od bíloveckého nástupiště.

Dopravní omezení

Komunikace podjezdu bude zcela uzavřena až do konce realizace konstrukce podjezdu a zřízení alespoň jedné poloviny šířky komunikace, aby byl v provozu pruh šířky min. 3,0 m.

Pěší a cyklodoprava

Územím prochází značené cyklostezky 6011, 6039, Radegast Slezsko a značená pěší turistická trasa KČT – žlutá.

Informace o obchozí trase pro pěší trasu musí být uvedena na rozcestníku Studénka - rozc. u žst a na provizorním rozcestníku instalovaném při příchodu z opačné strany od obce Studénka, před omezením.

Omezení na cyklotrasách budou uvedeny v ulici Nádražní - přibližně u čp. 201 a v místě u turistického rozcestníku – a dále na křižovatce s ulicí Mlýnskou.

Dále doporučujeme vhodně umístit možnost odklonu ulicí Veřovickou a směr centrum, obdobně na křižovatce ulic 2. května a Sjednocení ve směru OD centra obce s upozorněním, že náhradní trasa je vedena podchodem.

Dále doporučujeme projednat se správcem železniční stanice vhodnou úpravu označení a případně přístupu cyklistů podchodem ve zvýšené intenzitě užívání.

Zhotovitel zajistí možnost průchodu (a průjezdu cyklistů) po frekventované turistické trase ve směru k Oderské lávce, případně v nezbytných případech s příslušnými úřady dohodne a zajistí dočasné přeznačení okolo Mlýnky od býv. železničního mostu do jednoho z ramen ul. Nádražní a zajistí průchodnost)

Přístup ke staveništi:

Jako přepravní a přístupové trasy budou sloužit stávající místní komunikace a komunikace II. a III. třídy.

Omezení rychlosti:

V místě zúžení bude největší dovolená rychlost 30 km/h. V případě uzavření komunikace pod podjezdem bude na objízdných trasách rychlost dle stávajících dopravních a rychlostních omezení.

Dopravní a přepravní opatření:

- Práce budou realizovány po etapách tak, aby byl zajištěn přístup ke všem objektům. Ve zúžení bude provoz řízen kyvadlově a v úseku komunikace v místě budovaného podjezdu bude řešený úsek uzavřen úplně. V místech sjezdů bude řešen provizorní přístup na parcely s vlastníky v předem dohodnutých časech. Dopravní značení objízdných tras a uzavírek bude řešeno realizátorem stavby a projednáno před zahájením výstavby. S ohledem na zvolenou stavební technologii případně nutné umístění provizorních zastávek bude řešeno realizátorem stavby a předem projednáno s dotčenými orgány. (V případě zvolení takové technologie, která neumožní prolnutí etap Ia a Ib v případě zastávky Studénka, je třeba mimo dobu obsluhy zastávky, se předpokládá posun o maximálně 50m směrem zpět do obce)
- Zhotovitel pro snazší orientaci pěších a cyklistů na významných místech zřídí aktuální schematickou mapku náhradních přístupových a tranzitních tras. Zajistí též náhradní turistické a cykloturistické značení. Pro pěší vyznačí též náhradní bezbariérové trasy. (Nádraží, na křižovatce ul. Sjednocení/2. května, v prostoru zaústění turist. tras ve směru od Oderské lávky do Nádražní ul.)

4.4.3 Koordinace staveb s ohledem na dopravní opatření

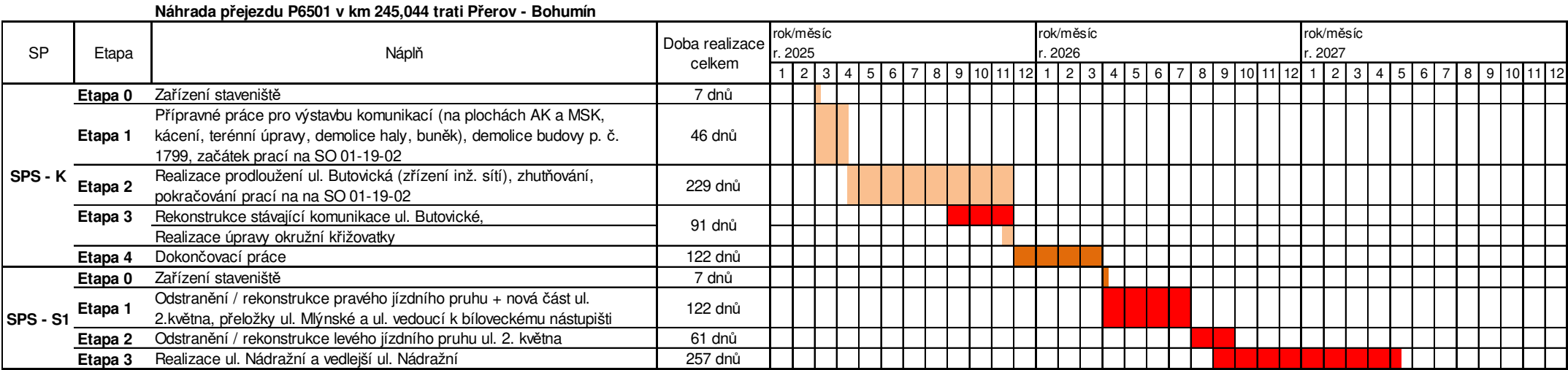
Na předpokládané přístupové trase bude v době realizace této stavby probíhat rekonstrukce kruhového objezdu v rámci stavby „D 47 4706, Hladké Životice - Bílovec, přeložka silnice II/464 km 130,048 - projekt opravy povrchu SO 6125“.

Realizace 03/2025 – 06/2025.

Po dobu realizace opravy kruhového objezdu bude přístup na stavbu možný po ulici Butovické a ulici Moravské. Obě stavby je nutné koordinovat tak, aby dopravní zatížení náhradní přístupové trasy bylo minimální! (Doporučuje se využít navedení materiálů a mechanismů v předstihu, pro eliminaci dopadů na hustě osídlenou oblast.)

S ohledem na skutečnost že po dobu realizace rekonstrukce kruhového objezdu v rámci stavby „D 47 4706, Hladké Životice - Bílovec, přeložka silnice II/464 km 130,048 - projekt opravy povrchu SO 6125“ bude kruhový objezd na ulici Butovické využíván jako objížděná trasa pro autobusovou dopravu je nutné rekonstrukci prstence okružní křižovatky v rámci „SO 01-18-05 Úprava prstence okružní křižovatky na silnici č.III/46418“ provádět až po dokončení prací na komunikaci II/464.

4.5 Souhrnný časový harmonogram stavby („silniční část“)



Obrázek 2 Schematické časové rozložení základního postupu prací a omezení

4.6 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Při provádění stavebních prací je nutno důsledně dodržovat ustanovení bezpečnostních předpisů a norem platných pro práci v kolejišti. Pracovníci zhotovitele se mohou pohybovat pouze v prostorech vymezených dle ROV pro stavební činnost a na přístupových cestách k těmto místům.

Práce mohou být prováděny pouze pod vedením odborně způsobilých pracovníků. Výkopy na staveništi je nutné řádně označit pro vozidla stavby a pracovníky. Před započatím stavebních prací budou pracovníci řádně poučeni o bezpečnosti práce a seznámeni s pracovními podmínkami v daném pracovním prostoru.

Podmínky pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci jsou formulovány zejména:

- v zákonu 262/2006 Sb. Zákoník práce,
- v zákonu 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- v zákonu 591/2006 Sb. Nařízení vlády o bližších min. požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- v předpisu SŽ Bp1 - Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací,
- v předpisu SŽ Bp3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace

4.6.1 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry území

V rámci zpracovávání projektové dokumentace byl proveden průzkum inženýrských sítí, zjištěná vedení jsou dle vyjádření jednotlivých správců zakreslena ve výkresové dokumentaci. V prostoru stavby se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě, které je nutno během realizace stavby respektovat a chránit před poškozením. Při místní kolizi navržených tras se stávajícími inženýrskými sítěmi je nutno respektovat požadavky ČSN 73 6005. V ochranných pásmech vedení, popřípadě staveb nebo zařízení technického vybavení, lze provádět výkopové práce pouze při dodržení podmínek stanovených jejich vlastníky nebo provozovateli podle zvláštního právního předpisu. Zhotovitel přijme, v souladu s těmito podmínkami, nezbytná opatření zabráňující nebezpečnému přiblížení fyzických osob nebo strojů k těmto vedením, popřípadě stavbám nebo zařízením.

Použití strojů nebo pneumatického a elektrického nářadí v blízkosti podzemních vedení, popřípadě staveb nebo zařízení technického vybavení, projedná zhotovitel s provozovatelem, popřípadě vlastníkem vedení.

Obecný přehled ochranných pásem:

- Ochranné pásmo dráhy: Ochranné pásmo je vymezeno u dráhy tramvajové 30 m od osy krajní koleje.
- Ochranná pásma vodovodů a kanalizací od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu:
 - u vodovodu a kanalizace do průměru 500 mm – 1,5 m
 - u vodovodu a kanalizace nad průměr 500 mm – 2,5 m
 - u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.
- Ochranné pásmo elektrického vedení: Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110 kV a 3 m pro vedení nad 110 kV od krajního kabelu na každou stranu.

Pokud trať budou křížovat venkovní vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

 - u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně 1 m pro závěsná kabelová vedení
 - u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně 2 m pro vodič s izolací
 - u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně 7 m pro vodič bez izolace
 - u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně 12 m
 - u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m
 - u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m
 - u napětí nad 400 kV 25 m
- Ochranné pásmo telekomunikací: Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.
- Ochranné pásmo plynovodů: Ochranným pásmem je prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu. Ochranné pásmo činí:
 - a) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany půdorysu
 - b) u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu
 - c) u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 458/2000 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo. Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor vymezený

vodorovnou vzdálenosti od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

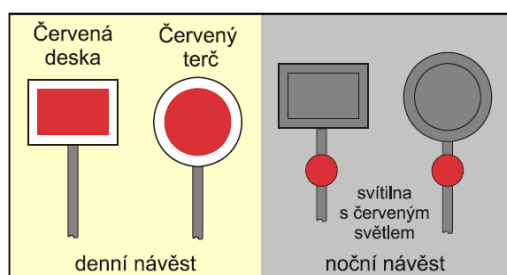
4.6.2 Vliv stavby na okolní pozemky

Veškeré nově navrhované součásti stavby splňují zákon č. 89/2012 sb. (Občanský zákoník) §1013 z hlediska vníkaní imisi odpadů, vody, kouře, prachů, plynů, pachu, světla, stínu, hluku, otřesů a jiných podobných účinků na pozemek jiného vlastníka (souseda) v míře nepřiměřené místním poměrům, omezující obvykle užívání pozemku.

Po dobu stavby mohou být okolní pozemky vystaveny zvýšené prašnosti a hladině hluku.

4.6.3 Bezpečnostní opatření na dráze po dobu stavby:

Vyloučená místa (dotčené stavbou) budou ve smyslu předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ kryta návěstí dle čl. 127. *Návěst Stůj (červená, na delší straně postavená obdélníková deska s bílým okrajem nebo červený terč s bílým okrajem [denní návěst; noční návěst je-li deska vyrobena z reflexního materiálu]; červené světlo umístěné na návěstidle s denní návěstí [noční návěst]) je dávana přenosným návěstidlem a příkazuje zastavit pohyb vozidel před označeným místem.* Zobrazení návěsti dle SŽ D1 část první:



Případný vjezd drážních pracovních mechanismů za toto místo bude po dohodě s výpravčím/dispečerem CDP a OZOVem organizován jako jízda na vyloučenou kolej, za dodržení všech ustanovení příslušných předpisů Správy železnic, s. o.

Po dobu stavebních prací a kolejové výluky bude poučení o omezení provozu a omezení volného manipulačního a schůdného prostoru součástí předávání směn všech pověřených zaměstnanců organizujících provozování dopravní cesty v dotčeném místě a součástí denního poučení před směnou všech zaměstnanců, pohybujících se v dotčeném úseku, dle místních obvyklostí pro obdobné případy, které určuje staniční řád ŽST Studénka a příp. dalších dotčených.

ZÁVĚR

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku zadavatele s cílem zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Stavba bude provedena na stávajícím drážním tělese a její realizací se účel užívání dráhy nezmění. Realizací dojde ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech pro účastníky silniční a železniční dopravy. Navržená stavba vychází ze zadávacích podkladů a zohledňuje současné technické i legislativní požadavky platné pro navrhovaný typ stavby.

Provozní a dopravní technologie přípravné dokumentace stavby „Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov – Bohumín“ obsahuje:

- Provozně-technickou analýzu současného stavu železniční dopravní cesty v řešeném úseku,
- dopravně-přepravní charakteristiku řešeného úseku,
- konstatování, že uvedená stavba není podmiňující pro změny rozsahu a parametrů drážní dopravy ve sledovaném úseku,
- na základě údajů projektantů popisuje přehled činností, které budou realizovány ve vztahu k železniční dopravě,
- dle podkladů od projektantů jednotlivých stavebních objektů stanovuje požadavek na nutnost zavedení výluk a dalších dopravních opatření drážní dopravy v obvodu ŽST Studénka a v mezistaničních úsecích Jistebník – Studénka a Studénka – Bílovec
- definuje návrh dopravních opatření drážní dopravy během výstavby.

PŘÍLOHOVÁ ČÁST

Seznam příloh:

01. Soubor přehledových schémat jednotlivých stavebních postupů v ŽST Studénka
02. Návrh Ročního plánu výluk
03. Rekonstrukce ulice Butovická a prstence okružní křižovatky
04. Prodloužená ulice Butovická
05. Úprava komunikace Nádražní a 2. května

Příloha č. 1

Soubor přehledových schémat jednotlivých stavebních postupů v ŽST Studénka

ŽST Studénka - suchdolské zhlaví
km 244,710

Stavební postup SPK (prodloužení Butovické ul.)
(11 měsíců, během 1. roku výstavby, výluka K - nepřetržitá 21 dnů)



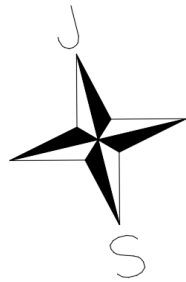
Dopravní opatření pro SPK:

- Výluka "K": po dobu výstavby oplocení okolo příjezdové komunikace krátkodobá výluka 21 dnů kolejí 104+104a (bez zásadního vlivu na provoz). Výluka přerušitelná v dobách mimo budování oplocení. Kolej 104 využitelná od suchdolského zhlaví do km 243,7 stále.

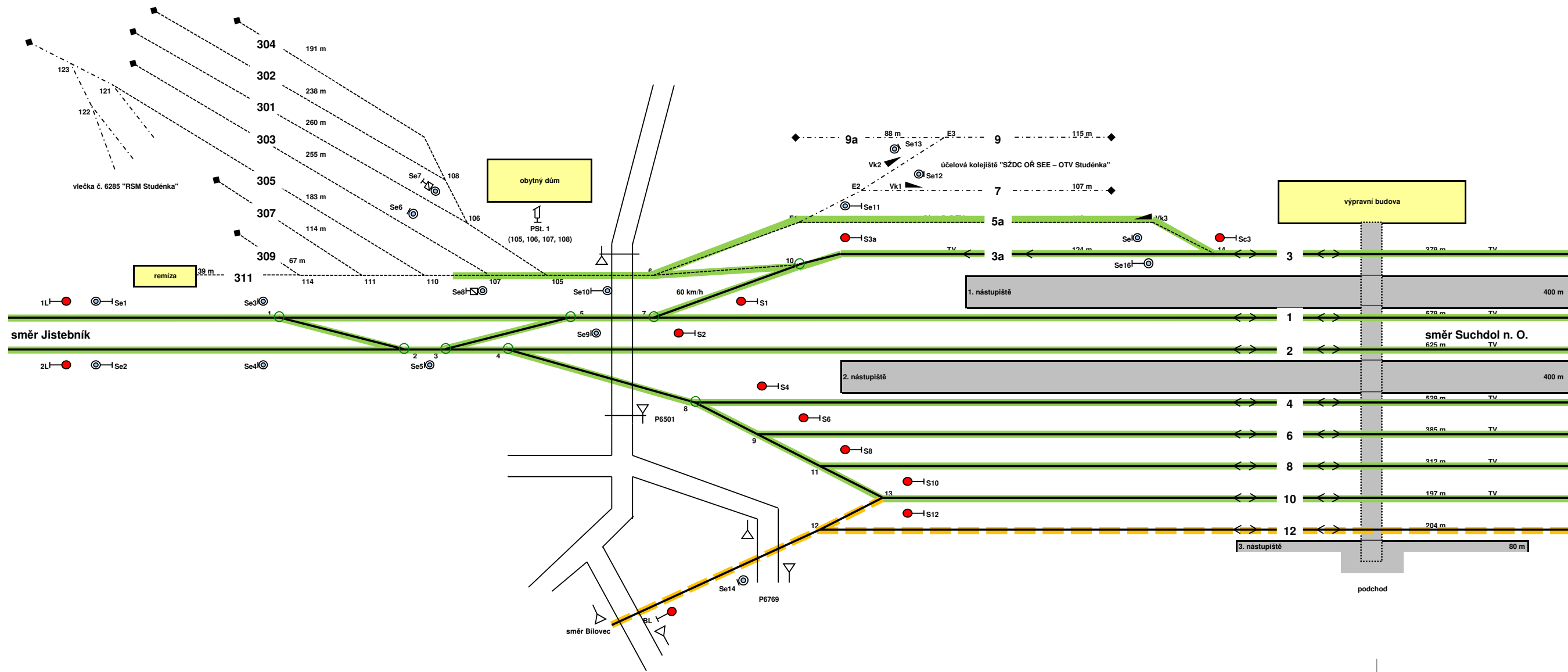
Obecně bez požadavků na dopravní opatření, tj.:

- Dvukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka - Jistebník v závislé trakci.
- Všechny dopravní koleje ve stanici sjízdné v závislé trakci (s výjimkoukrátkodobých výluk pro úpravy TV).
- Všechna nástupiště k dispozici.
- TZZ i SZZ plně funkční s omezením během přeložek kabelů.

(mapový podklad "mapy.cz")



ŽST Studénka - jistebnické zhlaví
km 244,710
stávající stav



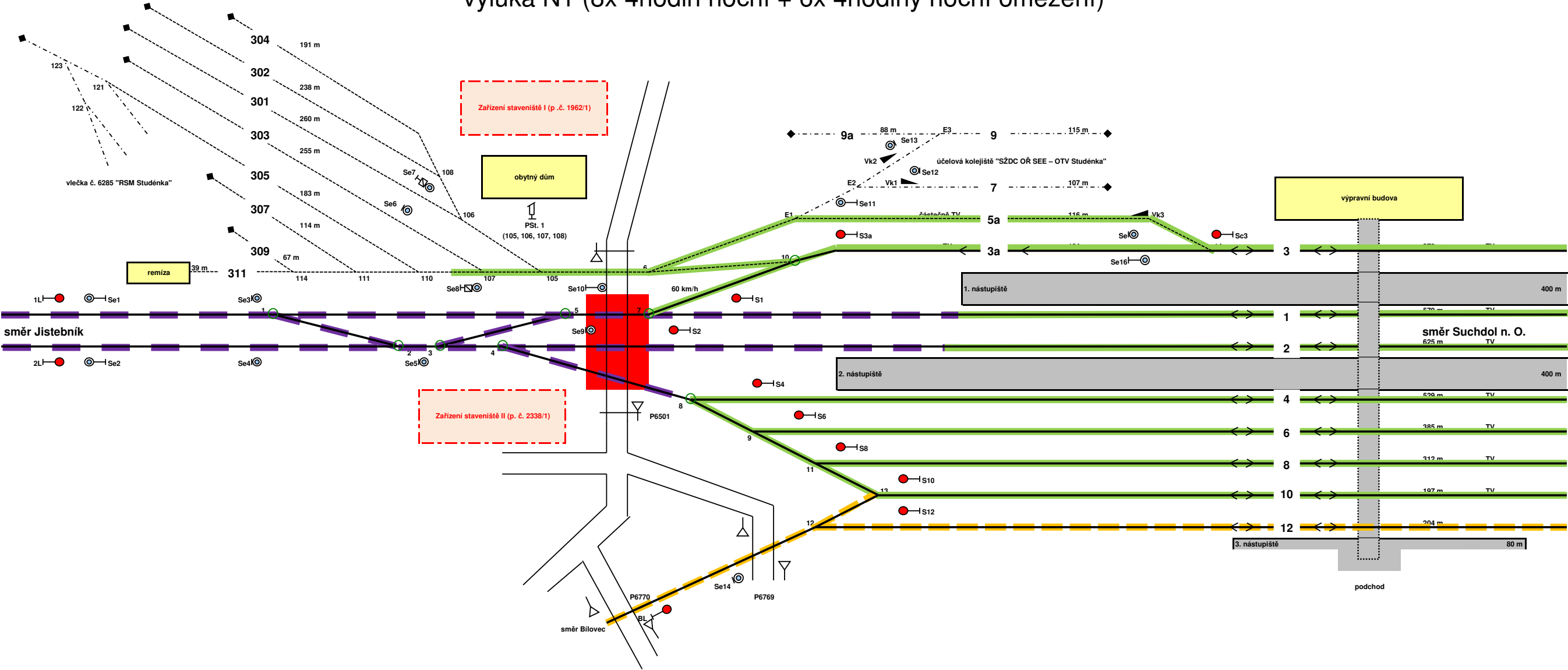
- Koleje sjížděné v závislé trakci
- Koleje sjížděné jen v nezávislé trakci
- Jízda kolem pracovního místa = 50 km/h
- Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

Stavební postup SP0 (přípravné práce)



ŽST Studénka - jistebnické zhlaví
km 244,710

Stavební postup SP0 (pažení mezi 1. a 2. kol)
výluka N1 (8x 4hodin noční + 6x 4hodiny noční omezení)



Dopravní opatření pro SP0 - výluka N1:

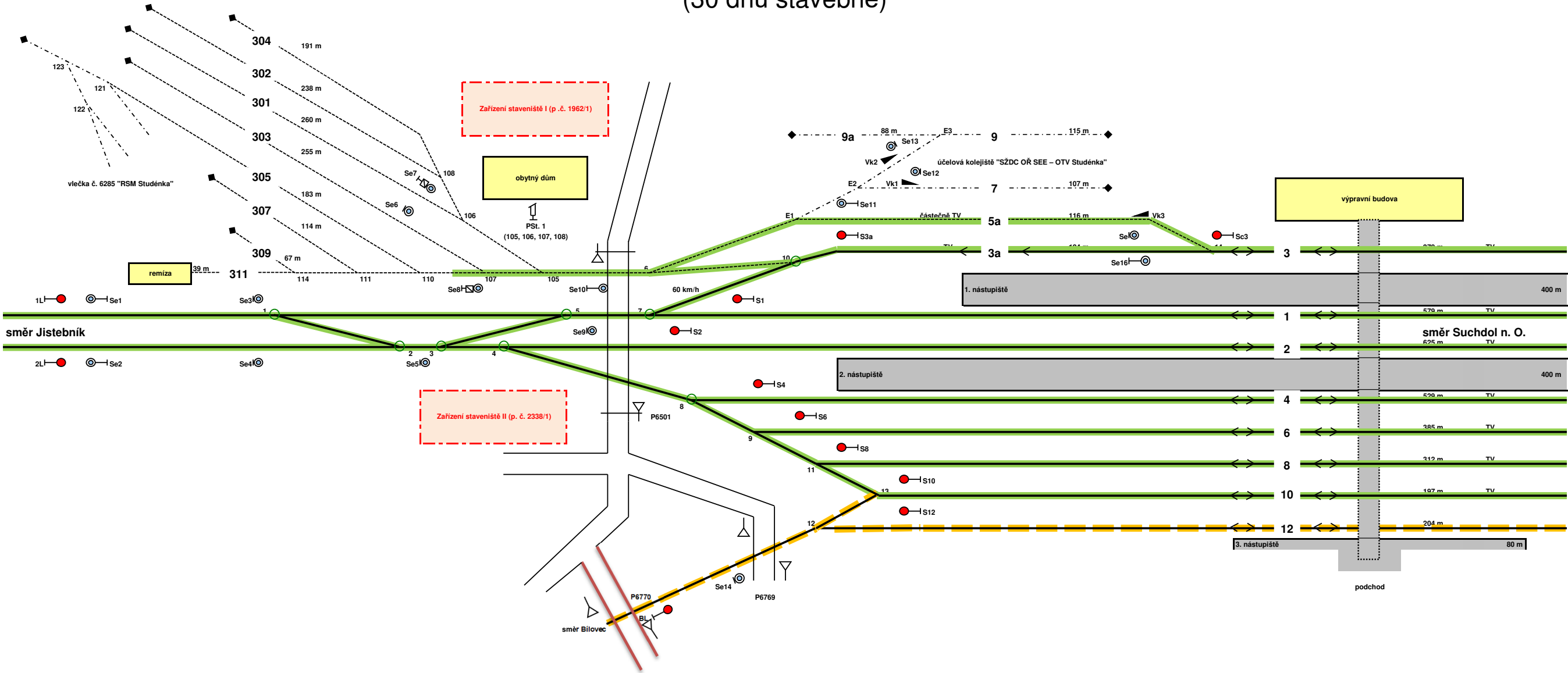
- Opakovaná noční výluka 14x 4 hodin z důvodu provádění pažení mezi kolejemi 1 a 2,
- krátkodobé omezení provozu přizpůsobené průjezdu dálkových nočních vlaků
- Všechny dopravní koleje ve stanici sjížděné v závislé trakci (s výjimkou krátkodobých výluk pro úpravy TV).
- Všechna nástupiště k dispozici.
- TZZ i SZZ plně funkční



- vyloučené (stavební) místo
- Dopravní koleje se sneseným TV (sjezděné jen v nezávislé trakci, případně vyloučené)
- Koleje sjezděné v závislé / Koleje sjezděné v závislé trakci
- Koleje sjezděné jen v nezávislé trakci
- Jízda kolem pracovního místa = 50 km/h
- Elektrický ohřev výhybek
- Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

ŽST Studénka - jistebnické zhlaví
km 244,710

Stavební postup SPD3 (úprava P6770)
(30 dnů stavebně)



Dopravní opatření pro SPD3:

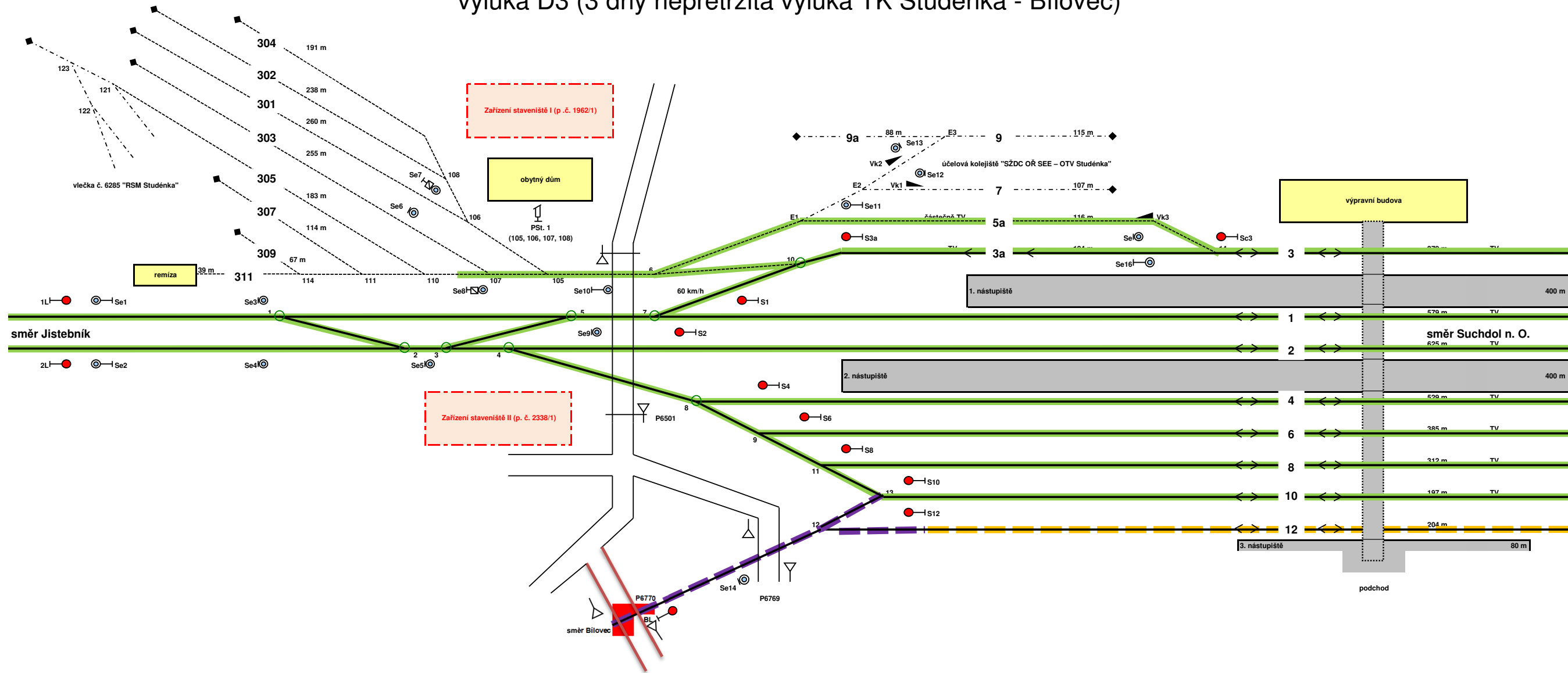
- Dvoukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka - Jistebník v závislé trakci. (= bez omezení), plný provoz na trati D3 Studénka - Bílovec, s možností krátkodobých dopravních opatření v příp. potřeby
- Všechny dopravní koleje ve stanici sjízdné v závislé trakci (s výjimkoukrátkodobých výluk pro úpravy TV).
- Všechna nástupiště k dispozici.
- TZZ i SZZ plně funkční s omezením během přeložek kabelů.



- stavební místo (mimo křižení)
- Dopravní koleje sjízdné v závislé trakci
- Dopravní koleje bez TV nebo s vypnutým TV (sijíždě jen v nezávislé trakci)
- Dopravní koleje se sneseným TV (sijíždě jen v nezávislé trakci, případně vyloučené)
- Jízda kolem pracovního místa = 50 km/h
- Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

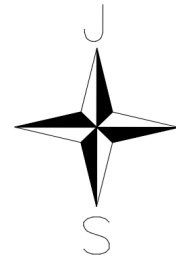
ŽST Studénka - jistebnické zhlaví
km 244,710

Stavební postup SPD3 (úprava P6770)
výluka D3 (3 dny nepřetržitá výluka TK Studénka - Bílovec)



Dopravní opatření pro SPD3:

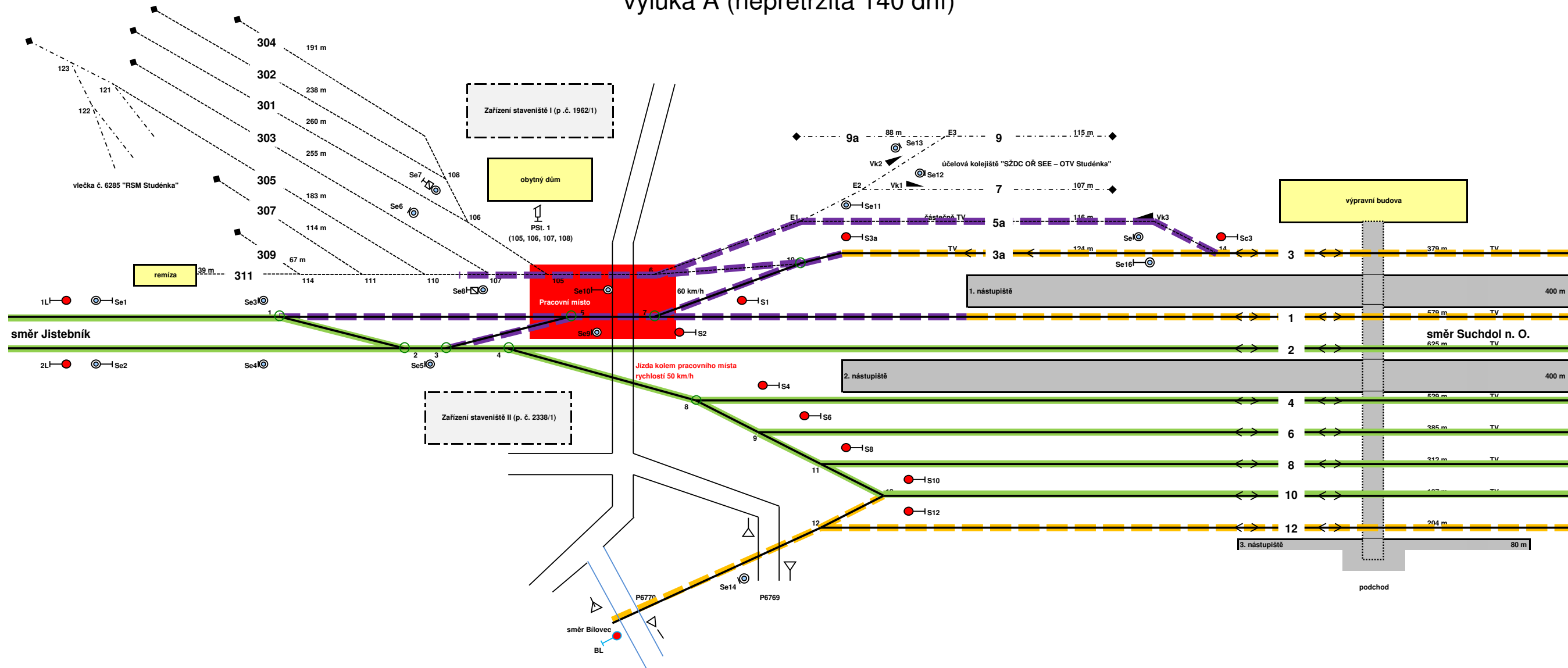
- 3 denní úplné vyloučení provozu na trati Studénka - Bílovec (= zavedení NAD) z důvodu přepojování kabelů a instalace nového svět. zabezp. zařízení na P6770 (ul. R. Tomáška)
- jinak bez omezení, tedy:
- Dvukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka - Jistebník v závislé trakci. (= bez omezení)
- Všechny dopravní koleje ve stanici sjíždě v závislé trakci (s výjimkoukrátkodobých výluk pro úpravy TV).
- Všechna nástupišť k dispozici.
- TZZ i SZZ plně funkční s omezením během přeložek kabelů.



- vyloučené (stavební) místo
- Dopravní koleje sjíždě v závislé trakci
- Dopravní koleje bez TV nebo s vypnutým TV (sijíždě jen v nezávislé trakci)
- Dopravní a traťové koleje vyloučené
- Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

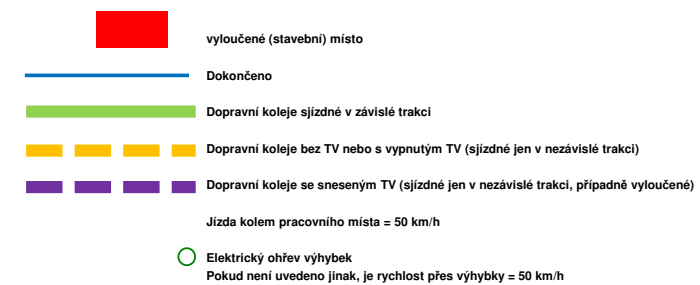
ŽST Studénka - jistebnické zhlaví
km 244,710

Stavební postup SP1
výluka A (nepřetržitá 140 dní)



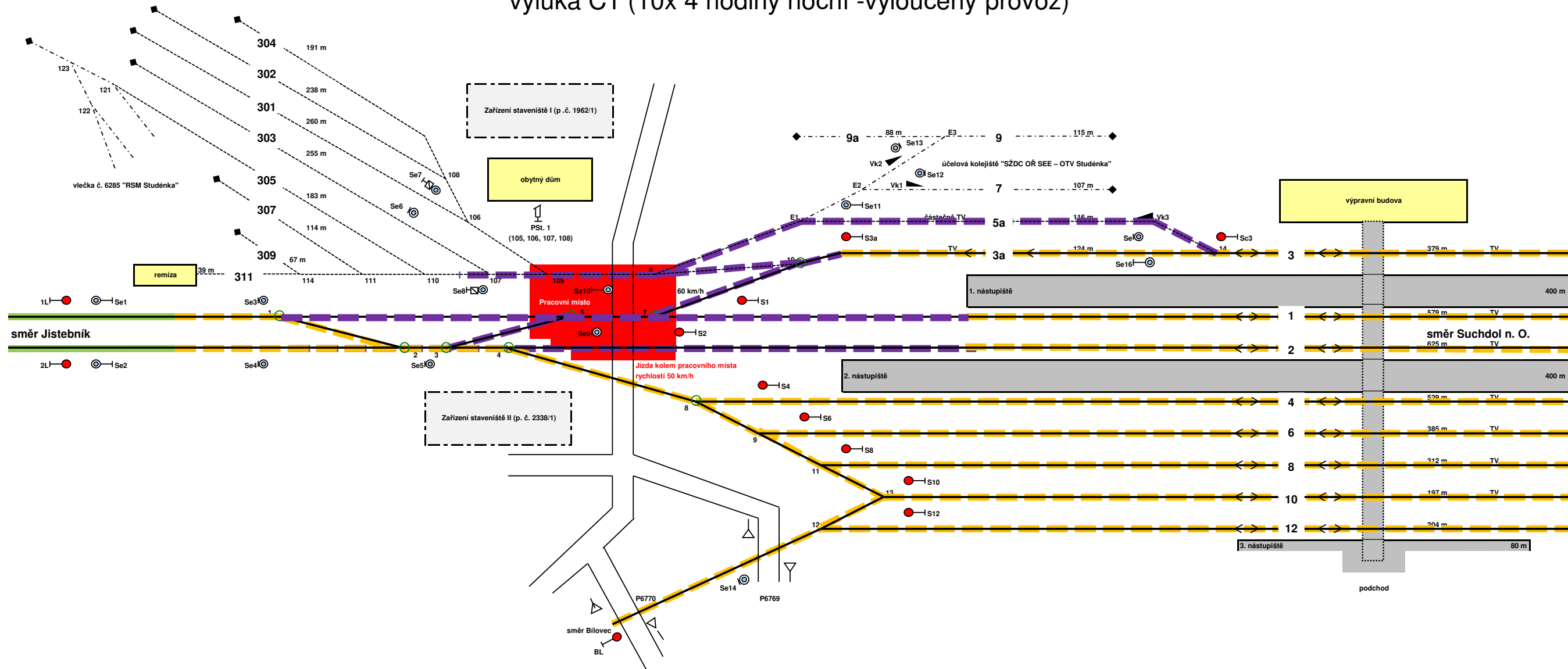
Dopravní opatření pro SP1 (výluka A):

- Dvukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka - Jistebník v závislé trakci.
- Spojka č. 1-2 na jistebnickém zhlaví elektricky sjízdná.
- Dopravní koleje č. 2, 4, 6, 8, 10 sjížděné v závislé trakci.
- Dopravní koleje č. 1, 3 + 3a dočasně kusé, provoz jen v nezávislé trakci.
- Nástupiště č. 2, 3, 4 plně k dispozici pro osobní dopravu, 1. dočasně u kusých kolejí (vlaky končící od Suchdolu n. O. / Štramberku).
- TZZ plně funkční, u SZZ vyloučeny některé vlakové a posunové cesty, vjezd do stanice na návěstní znak (nikoliv na PN).
- Dočasně omezení TZZ a SZZ během přeložek kabelů. U PZS A5 a A6 pomalá jízda během přeložek kabelů. Z důvodu vypnutí kolejových obvodů TZZ bude doprava organizována v mezistaničním oddílu se zjišťováním, že vlak dojel celý (Studénka, Jistebník). Během přeložek kabelů SZZ bude jistebnické zhlaví ozámkováno.
- Jízda kolem pracovního místa 50 km/h.
- Jízdy do obvodu místního nádraží a na účelové kolejiště SŽDC OŘ SEE – OTV Studénka nebudou možné. Pro odstavení vozidel MVTV je možné využívat dočasně kusé koleje č. 3a, resp. 5a.



ŽST Studénka - jistebnické zhlaví
km 244,710

Stavební postup SP1
výluka C1 (10x 4 hodiny noční -vyloučený provoz)



Dopravní opatření pro SP1 (výluka C1):

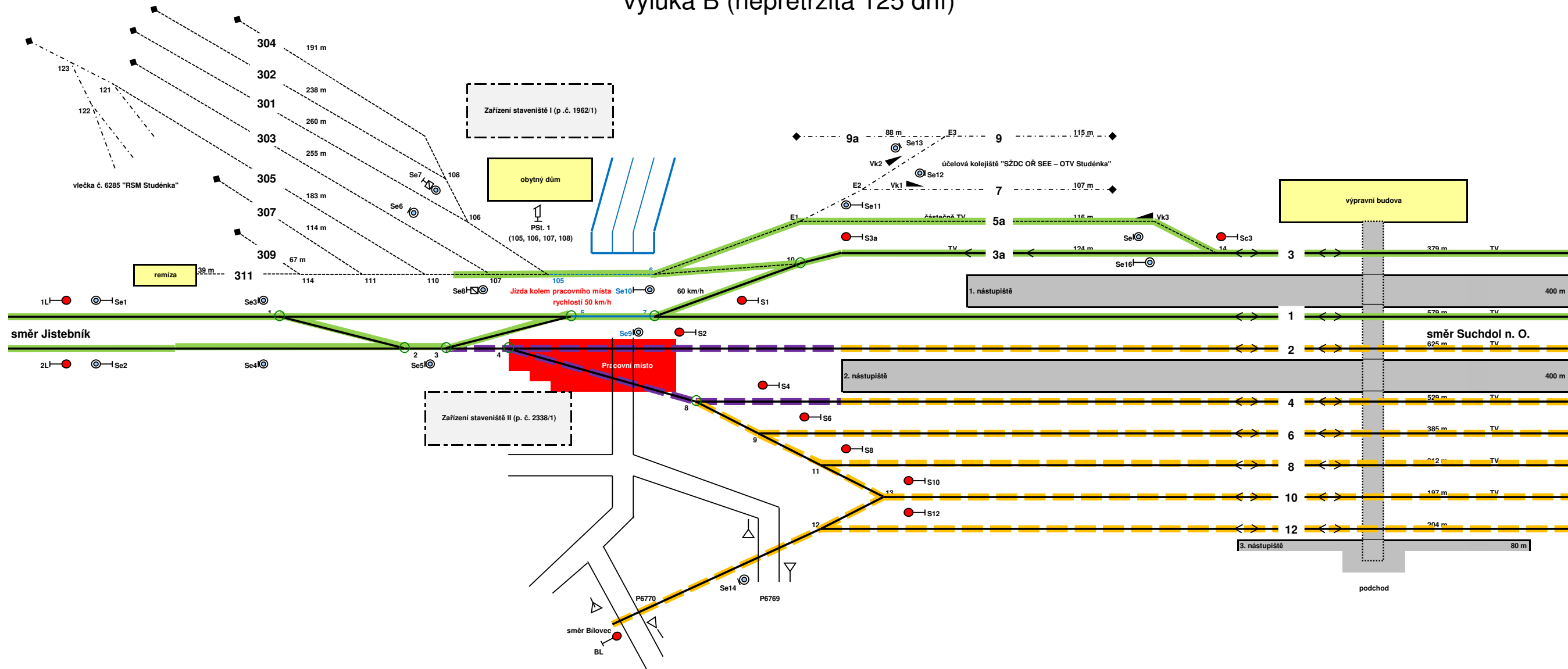
- Napěťová výluka celého obvodu osobní nádraží.
- krátkodobé omezení provozu přizpůsobené průjezdu dálkových nočních vlaků
- Dopravní koleje č. 2, 4, 6, 8, 10 průjezdné v nezávislé trakci.
- Dopravní koleje č. 1, 3 + 3a dočasně kusé, provoz jen v nezávislé trakci.
- Nástupiště č. 2, 3, 4 plně k dispozici pro osobní dopravu, 1. dočasně u kusých kolejí (vlaky končící od Suchdolu n. O. / Štramberku).
- TZZ plně funkční, u SZZ vyloučeny některé vlakové a posunové cesty, vjezd do stanice na návěstní znak (nikoliv na PN).
- Jízdy do obvodu místního nádraží a na účelové kolejiště SŽDC OŘ SEE – OTV Studénka nebudou možné. Pro odstavení vozidel MVTV je možné využívat dočasně kusé koleje č. 3a, resp. 5a.



- vyloučené (stavební) místo
- Dopravní koleje sjíždě v závislé trakci
- Dopravní koleje bez TV nebo s vypnutým TV (sjíždě jen v nezávislé trakci)
- Dopravní koleje se sneseným TV (sjíždě jen v nezávislé trakci, případně vyloučené)
- Jízda kolem pracovního místa = 50 km/h
- Elektrický ohřev výhybek
- Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

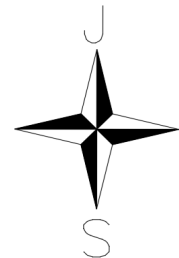
ŽST Studénka - jistebnické zhlaví
km 244,710

Stavební postup SP2
výluka B (nepřetržitá 125 dní)



Dopravní opatření pro SP2 (výluka B):

- Dvoukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka - Jistebník v závislé trakci.
- Spojky č. 1-2 a 3-5 na jistebnickém zhlaví elektricky sjíždná.
- Dopravní koleje č. 1, 3 sjíždné v závislé trakci.
- Dopravní koleje č. 2, 4, 6, 8 dočasně kusé, spolu s kolejí č. 10 provoz jen v nezávislé trakci.
- Nástupišť č. 1, 3, 4 plně k dispozici pro osobní dopravu, 2. dočasně u kusých kolejí (vlaky končí od Suchdolu n. O./Štramberku)
- TZZ plně funkční, u SZZ vyloučeny některé vlakové a posunové cesty, vjezd do stanice na návěstní znak (nikoliv na PN). Při úpravách kolejových obvodů dočasně vjezdy na PN.
- Jízda kolem pracovního místa 50 km/h.

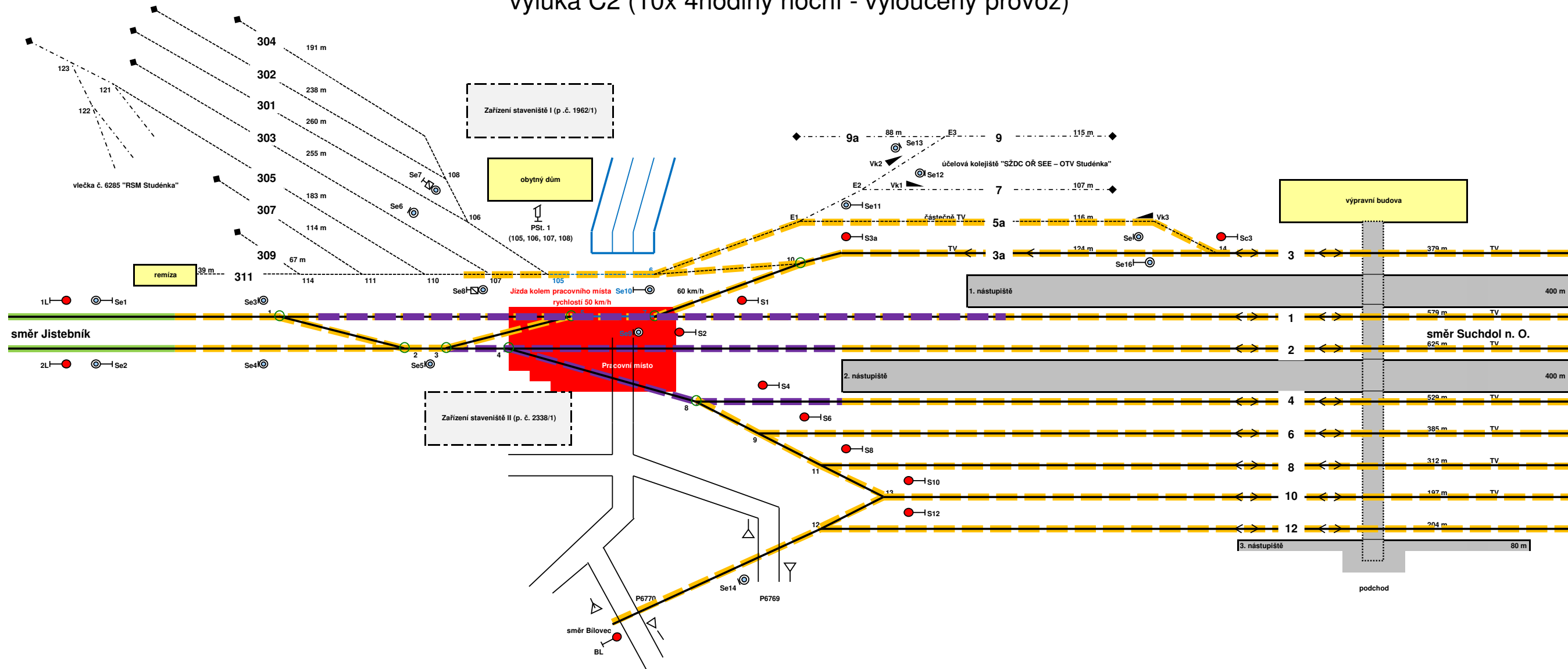


- vyloučené (stavební) místo
- Dokončeno
- Dopravní koleje sjíždné v závislé trakci
- Dopravní koleje bez TV nebo s vypnutým TV (sjíždné jen v nezávislé trakci)
- Dopravní koleje se sneseným TV (sjíždné jen v nezávislé trakci, případně vyloučené)
- Jízda kolem pracovního místa = 50 km/h
- Elektrický ohřev výhybek
- Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

ŽST Studénka - jistebnické zhlaví
km 244,710

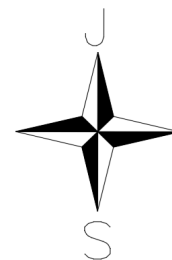
Stavební postup SP2

výluka C2 (10x 4hodiny noční - vyloučený provoz)



Dopravní opatření pro SP2 (výluka C2):

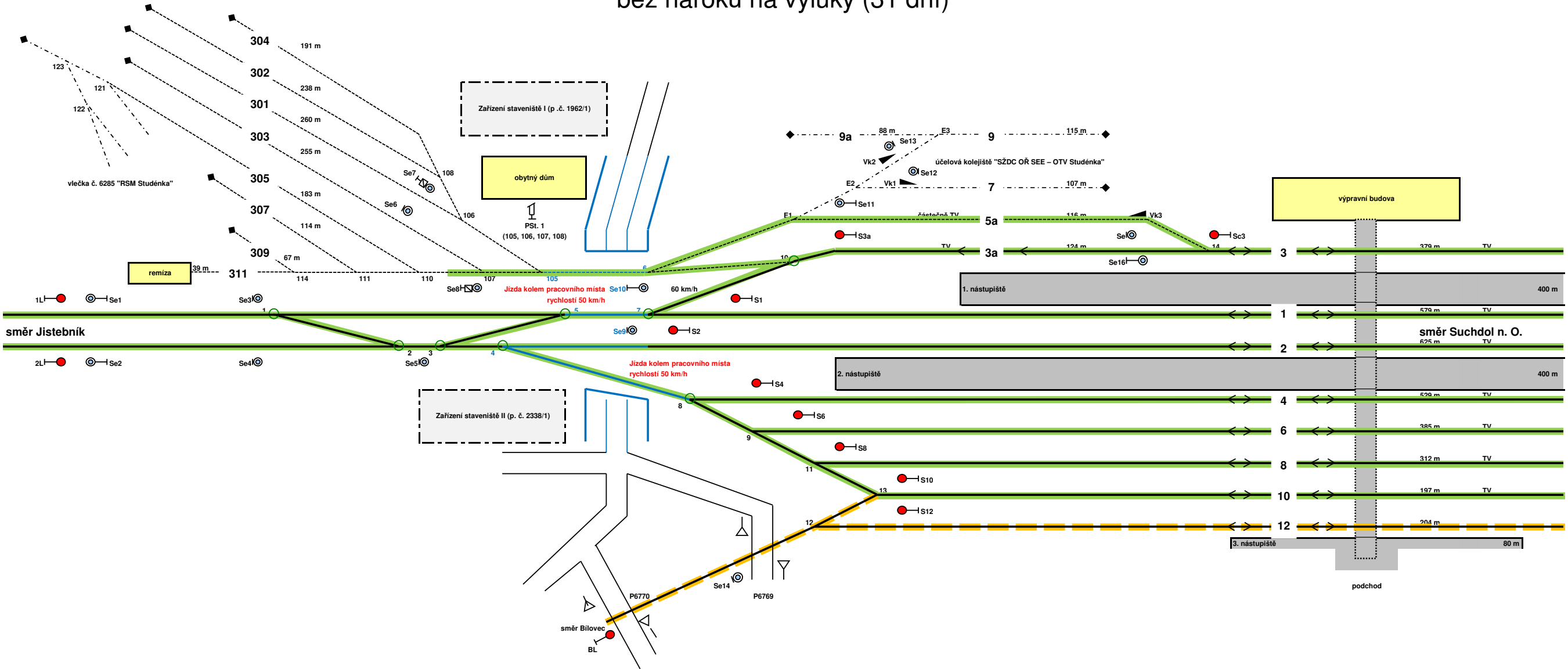
- Napěťová výluka celého obvodu osobní nádraží.
- krátkodobé omezení provozu přizpůsobené průjezdu dálkových nočních vlaků
- Dopravní koleje č. 3, 1 průjezdné v nezávislé trakci.
- Dopravní koleje č. 2, 4, 6, 8 dočasně kusé, spolu s kolejí č. 10 provoz jen v nezávislé trakci.
- Nástupiště č. 1, 3, 4 plně k dispozici pro osobní dopravu, 2. dočasně u kusých kolejí (vlaký končí od Suchdolu n. O. / Štramberku).
- TZZ plně funkční, u SZZ vyloučeny některé vlakové a posunové cesty, vjezd do stanice na návěstní znak (nikoliv na PN).



- vyloučené (stavební) místo
- Dokončeno
- Dopravní koleje sjížděné v závislé trakci
- Dopravní koleje bez TV nebo s vypnutým TV (sjížděné jen v nezávislé trakci)
- Dopravní koleje se sneseným TV (sjížděné jen v nezávislé trakci, případně vyloučené)
- Jízda kolem pracovního místa = 50 km/h
- Elektrický ohřev výhybek
- Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

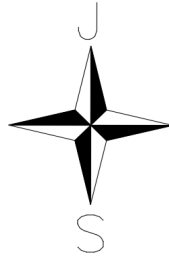
ŽST Studénka - jistebnické) zhlaví
km 244,710

Stavební postup SP3 (dokončovací práce + cílový stav)
bez nároků na výluky (31 dní)



Dopravní opatření pro SP3:

- Dvoukolejný provoz v mezistaničním úseku Studénka - Jistebník v závislé trakci.
- Všechny dopravní koleje ve stanici sjížděné v závislé trakci.
- Všechna nástupiště k dispozici.
- TZZ i SZZ plně funkční.
- Jízda kolem pracovního místa 50 km/h.



- Dokončeno
- Dopravní koleje sjížděné v závislé trakci
- Dopravní koleje bez TV nebo s vypnutým TV (síjžděné jen v nezávislé trakci)
- Dopravní koleje se sneseným TV (síjžděné jen v nezávislé trakci, případně vyloučené)
- Jízda kolem pracovního místa = 50 km/h
- Elektrický ohřev výhybek
- Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

Příloha č. 2

Návrh Ročního plánu výluk

2025 Plán výluk pro rok 2025 "Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov - Bohumín"

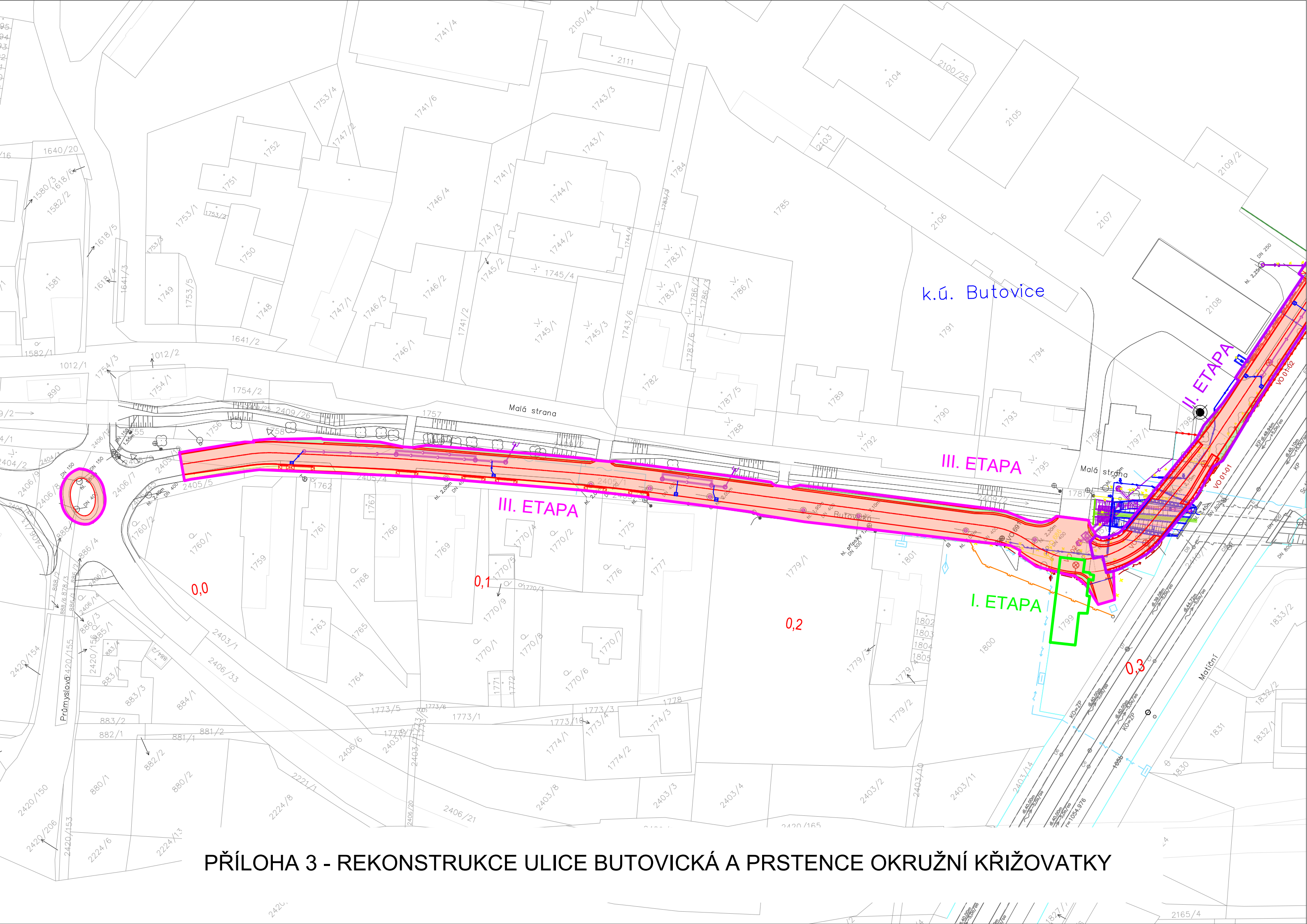
| NOVE TERMINY | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|-----------------------|-----------------------------|--|------|---------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-------------------------|---|--|--|
| Pol. čís. | Traťový úsek - ŽST | Kol. čís. | Důvod výluky | Poč. | Výluka plánována na měsíc | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | Poznámka |
| 1 | Studénka | část kol. č. 104+ celá 104a | výstavba oplocení okolo nové Butovické | 21 | (N) | | | | | | | | 21 | | | | | 8. -29. 8. 2025 bez zásahu do kol., jen z důvodu zasahování do prúj. prof., do km 243,7 kol 104, sjízdná od Suchdolu n/O Možnost přerušení výluky v době mimo stav. práce |
| 2 | Studénka | 1 | instalace provizoria TV - betonování patek | 1 | 8h | | | | | | | | | | 1 | | | 22. 9. kol+TV |
| | | 4, 6, 8, 10 | | 1 | 12h | | | | | | | | 1 | | | 23. 9. kol+TV | | |
| | | 2 | | | | | | | | | | | | | 23. 9. jen trak. výluka | | | |
| 3 | Studénka | 1, 3, 5 | instalace provizoria TV | 1 | 3h | | | | | | | | | | 1 | | | 15.10. kol+TV *A) nesmí být v souběhu s částí B |
| | | 4, 6, 8, 10 | | 1 | 4h | | | | | | | | | 1 | | | 16. 10. kol, následuje až po realizaci části A) *B) | |
| | | 2, 4 | | | | | | | | | | | | | | 16. 10. TV B) souběh se shora označenou fází B | | |
| 4 | Studénka - jis zhlaví | 1+2 | pažení mezi 1.+2.TK | 8 | à 4h | | | 8 | | | | | | | 8 | | | 16./17.-23./24.10.2025 |

2026 Plán výluk pro rok 2026 "Náhrada přejezdu P6501 v km 245,044 trati Přerov - Bohumín"

| Pol. | | Kol. | | | Vyluka plánována na měsíc | | | | | | | | | | | | | |
|------|---|-------------------------------------|--|------|---------------------------|----|----|-----|----|----|----|-----|----|----|-----|-----|-----|--|
| čís. | Traťový úsek - ŽST | čís. | Důvod výluky | Poč. | Délka | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | |
| 1 | Studénka - jis zhlaví | 1+2 | pažení mezi 1.+2.TK | 6 | à 4h | | 6 | | | | | | | | | | | 23./24.2. - 28.2./1.3.2026 |
| 2 | Studénka - Bilovec D3 | TK | úprava ZZ pro PZZ P6701 a úprava přejezdu | 1 | 3N | | | 3 | | | | | | | | | | (přesunutí vj.náv. a úprava PZZ, kolejově bez zásahu), v souběhu s úpravou SW ve Studénce (= 6. - 8. 3.) |
| 3 | Studénka - Jistebník | TZZ | spojkování trať. kab. do provizorních tras | 1 | 36h | | | 1,5 | | | | | | | | | | 1.(večer) - 2. - 3.(ráno) (P6502-05 = Op/č.1, PJ, mezistaniční), PN, Jistebník obsazen NAD za Os vlaky O.Svinov - Studénka |
| 4 | Studénka | SZZ | spojkování stan. kab. do provizorních tras | 1 | 36h | | | 1,5 | | | | | | | | | | 3. (večer) - 4. - 5. 3. (ráno), PN, prov. výhybk. St., |
| 5 | Studénka | 1, 2 | zdvojení lan vybraných kol. obvodů a výměna styk. transform. | 1 | 8x 2h | | | 1 | | | | | | | | | | 6. 3. krátkodobé vylučování dle provozu (cca à 2 hod/obvod) |
| 6 | Studénka, Suchdol, CDP Přerov, RDP+RDC Os.-Svinov, RBC OsSvi-Přerov | SZZ | přehrávání SW | 1 | 1N | | | 1 | | | | | | | | | | 7. 3. (se zohledněním provozu - v noci, ve vlak pauzách, ...) |
| 7 | Studénka + příl. úseky + D3 Bilovec | | přezkušování ZZ | 1 | 3N | | | 3 | | | | | | | | | | 8. - 10.3. (opakovaná s přerušeními dle provozu) |
| 8 | Studénka | lichá sk. vč. TV, vč. obv. míst. n. | výstavba mostního objektu | 1 | 140N | | | 22 | 30 | 31 | 30 | 27 | | | | | | 10. 3. - 27. 7. |
| 9 | Studénka | S2 - nám. výh.4 + TV nad 2.-10. | injektáž, ochranné op. | 10 | à 4h NOČNÍ | | | 8 | 2 | | | | | | | | | 24.3. - 2. 4. |
| 10 | Studénka | 1, 3, 5 kolejově; trakčně celá ŽST | instal. obch. vedení 15-P2 | 1 | 4h NOČNÍ | | | 1 | | | | | | | | | | (10)/11. 3. LNT |
| 11 | Studénka | 2 (jen trakčně), 4, 6, 8, 10 | instal. obch. vedení P2-24A-24 | 2 | à 4h NOČNÍ | | | 2 | | | | | | | | | | 11/12. - 12/13. 3. LNT |
| 12 | Studénka | 2 (jen trakčně), 4, 6, 8, 10 | instal. obch. vedení 24-kol.2. | 3 | à 4h NOČNÍ | | | 3 | | | | | | | | | | 13/14. 3.-15/16. 3. LNT |
| 13 | Studénka | 1, 3, 5 | instal. obch. vedení P1-15 | 2 | à 8h | | | 2 | | | | | | | | | | 16.3.-17.3. |
| 14 | Studénka | celá ŽST trakčně | zakotvení P4 | 1 | 4h NOČNÍ | | | 1 | | | | | | | | | | 18.3. |
| 15 | Studénka | 2. trakčně v místě prací | umístování nosníků jeřábem | 2 | 2x 4h NOČNÍ | | | | | 2 | | | | | | | | 30. 4. +1. 5. |
| 16 | Studénka | 1 (jen TV), 3, 5 | demontáž Sp3 a Sp5 | 1 | 6h | | | | | | | 1 | | | | | | 13.7. |
| 17 | Studénka | 1, 3, 5 | montáž nové sestavy | 5 | à 8h | | | | | | | 5 | | | | | | 14.-18.7. |
| 18 | Studénka | trakčně celá ŽST | montáž nové sestavy | 1 | 6h NOČNÍ | | | | | | | 1 | | | | | | 19.7. |
| 19 | Studénka-Jistebník | 1. TK | regulace TD | 1 | 8h | | | | | | | 1 | | | | | | 20.7. |
| 20 | Studénka | 1, 3, 5 | demontáž obch. vedení | 1 | 2h | | | | | | | 1 | | | | | | 21.7. |
| 21 | Studénka | 2 (jen trakčně), 4, 6, 8, 10 | demontáž obch. vedení | 1 | 4h NOČNÍ | | | | | | | 1 | | | | | | 21.7. |
| 22 | Studénka, St. - Jis. | TZZ, PZS | přeložky kabelů do definit. trasy | 1 | 36h | | | | | | | 1,5 | | | | | | 28. (večer) - 29. - 30. 7.(ráno) (P6502-05 = Op/č.1, PJ, mezistaniční), PN, NAD za Os vlaky O.Svi - Stud |
| 23 | Studénka | SZZ | přeložky kabelů do definit. trasy | 1 | 36h | | | | | | | 1 | 1 | | | | | 30.7.(večer) - 31.7. - 1.8. (ráno), výh. zamčeny do přímého směru, PN |
| 24 | Studénka | SZZ | úprava obvodu V3-4 | 1 | 4h | | | | | | | | 1 | | | | | 1.8. PN, pov. prac. pro zj. konců vlaků (těsně před demontáží výh č. 4) výh. zamčeny do přímého směru |
| 25 | Studénka | sudá sk. vč. TV | výstavba mostního objektu | 1 | 125N | | | | | | | | 30 | 30 | 31 | 30 | 4 | 2.8. - 4.12. |
| 26 | Studénka | 1, 3, 3a, 5a | injektáž, ochranné op. | 10x | à 4h NOČNÍ | | | | | | | | 10 | | | | | 7. 8. - 16. 8., TV nad lichou skupinou |
| 27 | Studénka | 1, 3, 5 + napětově celá ŽST | instal. obch. vedení P1-14 | 1 | 6h NOČNÍ | | | | | | | | 1 | | | | | 2. 8. |
| 28 | Studénka | 1, 3, 5 | instal. obch. vedení podp. 15-23 | 2 | 2x 4h NOČNÍ | | | | | | | | 2 | | | | | 3. - 4. 8. |
| 29 | Studénka | 2, 4 | instal. obch. vedení mezi kol. 2/4 | 1 | 6h | | | | | | | | 1 | | | | | 4. 8. |
| 30 | Studénka | 2, 4, 6, 8, 10 | rozkotvení sestavy č. 2/1 | 2 | à 8h | | | | | | | | 2 | | | | | 5. - 6. 8. |
| 31 | Studénka | 1. trakčně v místě prací | umístování nosníků jeřábem | 2 | 2x 4h NOČNÍ | | | | | | | | | 2 | | | | 5. +6. 9. |
| 32 | Studénka | SZZ | úprava obvodu V3-4 | 1 | 4h | | | | | | | | | | 1 | | | 17.11. PN, pov. prac. pro zj. konců vlaků (těsně po instalaci výh č. 4) |
| 33 | Studénka | 2, 4, 6, 8, 10 | montáž nové sestavy č. 2/1, 4, 6 | 4 | à 8h | | | | | | | | | | 4 | | | 28. 11. - 1. 12. |
| 34 | Studénka, Studénka - Jistebník | 2, TK2 | montáž nové sestavy č. 2/1, 4, 6 | 1 | 8h | | | | | | | | | | 1 | | | 2. 12. |
| 35 | Studénka | 1, 3, 5 | demontáž obch. vedení kol. 1 - podp.23 - P1 | 2 | 2x 4h NOČNÍ | | | | | | | | | | 2 | | | 2.+3. 12. |
| 36 | Studénka | 2 + trakčně celá ŽST | demontáž obch. vedení P1-14-kol.2 | 1 | 2h NOČNÍ | | | | | | | | | | 1 | | | 04. 12., LNT |

Příloha č. 3

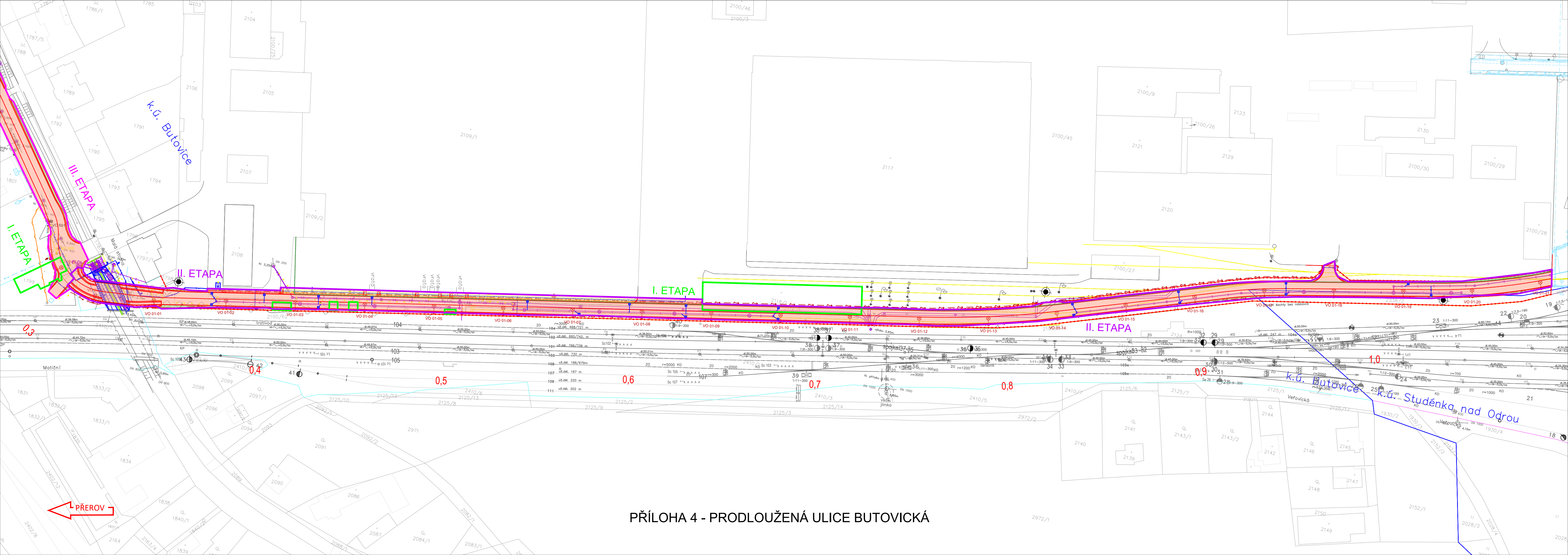
Rekonstrukce ulice Butovická a prstence okružní křižovatky



PŘÍLOHA 3 - REKONSTRUKCE ULICE BUTOVICKÁ A PRSTENCE OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY

Příloha č. 4

Prodloužená ulice Butovická



PŘÍLOHA 4 - PRODLOUŽENÁ ULICE BUTOVICKÁ

Příloha č. 5

Úprava komunikace Nádražní a 2. května

