




| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|---|---------------------|---|--|---------|--|---------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------------------------|---|-----------------------|-------|---------------------------|---------------------------------|--|--|---------|---------------------------|--|--|----------|---|--|--|--------------------------|----------------------------|--------------|--------------------------|
| Jiná ověření: | | Paré: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Orientační schéma: | | Razítko oprávněné osoby: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <div>Podpis: _____ Datum: _____</div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Revize: | Datum: | Popis: | Kontroloval: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 000 | 15.05.2024 | Definitivní odevzdání dokumentace | Ing. Petr Loucký | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>Stavebník/Investor:</td> <td>Správa železnic, státní organizace</td> <td rowspan="4">  SPRÁVA ŽELEZNIC </td> </tr> <tr> <td>Adresa:</td> <td>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</td> </tr> <tr> <td>Zástupce investora:</td> <td>Stavební správa východ</td> </tr> <tr> <td>Adresa:</td> <td>Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc</td> </tr> </table> | | | | Stavebník/Investor: | Správa železnic, státní organizace |  SPRÁVA ŽELEZNIC | Adresa: | Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 | Zástupce investora: | Stavební správa východ | Adresa: | Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stavebník/Investor: | Správa železnic, státní organizace |  SPRÁVA ŽELEZNIC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adresa: | Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zástupce investora: | Stavební správa východ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adresa: | Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>Zhotovitel díla:</td> <td colspan="3">SUDOP BRNO, spol. s r.o.</td> </tr> <tr> <td>Adresa:</td> <td colspan="3">Kounicova 26, 611 36 Brno</td> </tr> <tr> <td>Kontakt:</td> <td colspan="3"> T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz </td> </tr> <tr> <td>Zhotovitel části/objektu:</td> <td colspan="3">SUDOP BRNO, spol. s r.o.</td> </tr> <tr> <td>Adresa:</td> <td colspan="3">Kounicova 26, 611 36 Brno</td> </tr> <tr> <td>Kontakt:</td> <td colspan="3"> T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz </td> </tr> <tr> <td>Hlavní projektant (HIP):</td> <td>Ing. Radoslav Molák</td> <td>Specialista:</td> <td>Ing. Josef Ferenc</td> </tr> </table> | | | | Zhotovitel díla: | SUDOP BRNO, spol. s r.o. | | | Adresa: | Kounicova 26, 611 36 Brno | | | Kontakt: | T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz | | | Zhotovitel části/objektu: | SUDOP BRNO, spol. s r.o. | | | Adresa: | Kounicova 26, 611 36 Brno | | | Kontakt: | T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz | | | Hlavní projektant (HIP): | Ing. Radoslav Molák | Specialista: | Ing. Josef Ferenc |
| Zhotovitel díla: | SUDOP BRNO, spol. s r.o. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adresa: | Kounicova 26, 611 36 Brno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kontakt: | T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zhotovitel části/objektu: | SUDOP BRNO, spol. s r.o. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adresa: | Kounicova 26, 611 36 Brno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kontakt: | T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hlavní projektant (HIP): | Ing. Radoslav Molák | Specialista: | Ing. Josef Ferenc | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Název stavby/akce: | Zvýšení disponibility výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV | | Označení investora: S622000551 Zakázka: 23070-01 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Název části: | Souhrnná technická zpráva | | Označení části: B.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Název objektu/dílní části: | Zásady organizace výstavby | | Označení objektu/komplexu: - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Název přílohy: | - | | Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Název dílní části přílohy: | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odpovědný projektant: | Zpracovatel přílohy: | Měřítko: | Stupeň dokumentace: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ing. Josef Ferenc | Ing. Josef Ferenc | - | DUSL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kraj: | Katastrální území: | TUDU: | Smluvní datum zpracování: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zlínský, Jihomoravský | viz. příloha A. | viz. příloha A. | 15.05.2024 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>Označení investora:</td> <td>Stupeň dokumentace:</td> <td>Část:</td> <td>Objekt:</td> <td>Podobjekt:</td> <td>Příloha:</td> <td>Revize:</td> </tr> <tr> <td>S 6 2 2 0 0 0 5 5 1</td> <td>D U S L X</td> <td>- B 8 X X X</td> <td>- X X X X X X X X X X</td> <td>- X X</td> <td>- 1 - 0 0 1</td> <td>- 0 0 0</td> </tr> </table> | | | | Označení investora: | Stupeň dokumentace: | Část: | Objekt: | Podobjekt: | Příloha: | Revize: | S 6 2 2 0 0 0 5 5 1 | D U S L X | - B 8 X X X | - X X X X X X X X X X | - X X | - 1 - 0 0 1 | - 0 0 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| Označení investora: | Stupeň dokumentace: | Část: | Objekt: | Podobjekt: | Příloha: | Revize: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S 6 2 2 0 0 0 5 5 1 | D U S L X | - B 8 X X X | - X X X X X X X X X X | - X X | - 1 - 0 0 1 | - 0 0 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Obsah

| | |
|--|----|
| Obsah..... | 0 |
| a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu; | 1 |
| b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů; | 2 |
| c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin; | 3 |
| d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště; | 7 |
| e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras; ... | 7 |
| f) základní bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemin za účelem stanovení potřebných ploch zařízení staveniště s vlivem na zábory pozemků; | 7 |
| g) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby; | 7 |
| h) popis jednotlivých stavebních postupů: | 7 |
| i) zásady požárně bezpečnostního řešení: | 8 |
| j) popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.); | 10 |
| k) popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení; | 15 |
| l) návrh objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší, včetně průchodů pěších staveništěm v jednotlivých stavebních etapách (DIO); | 15 |
| m) návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, stanovení rozsahu a typu výlukové činnosti potřebné pro výstavbu s důrazem na nepřetržité výluky a výluky vyžadující dopravní opatření, schéma postupu výstavby). | 15 |
| n) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu. | 16 |

Zvýšení disponibilní výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25kV

B.8 Zásady organizace výstavby

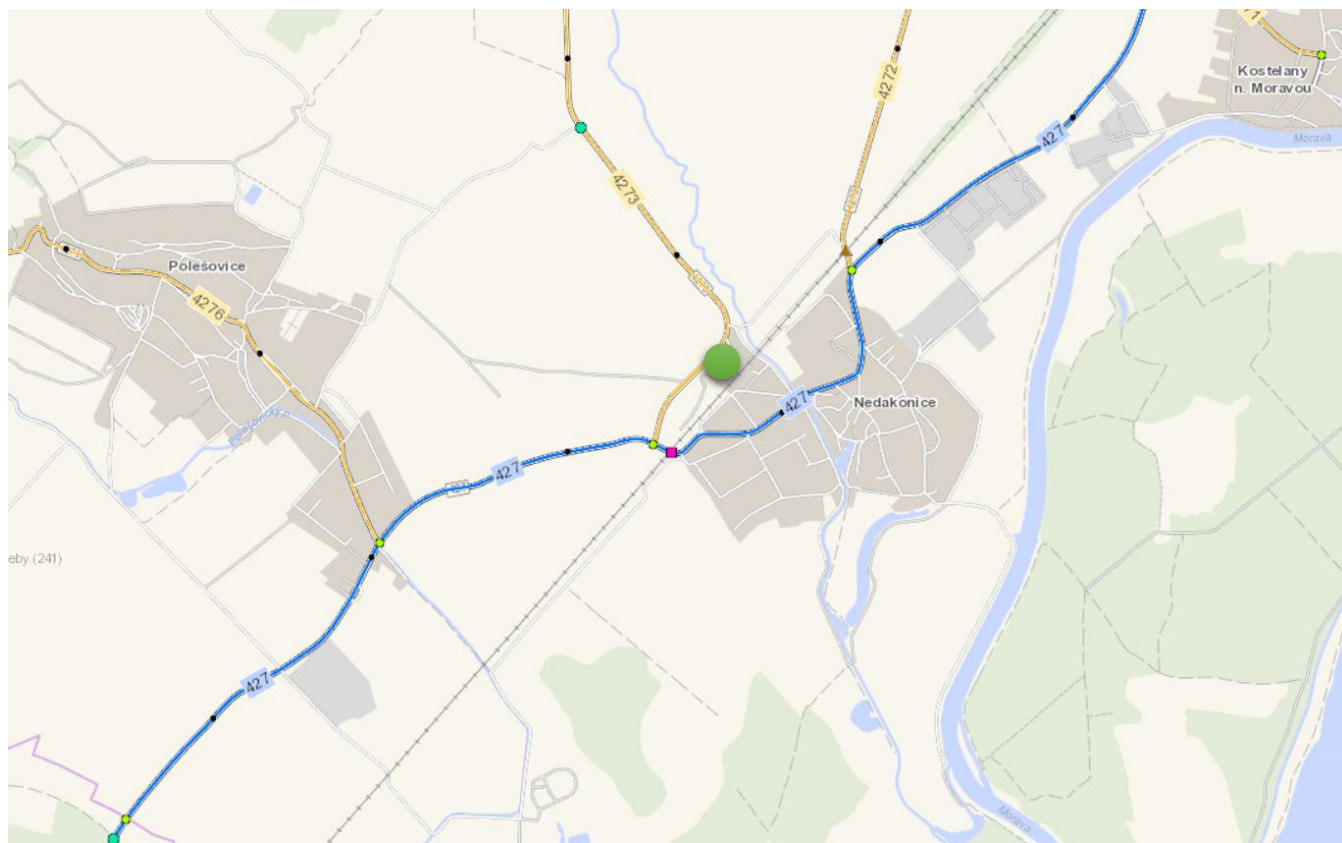
a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu;

Veškerý materiál pro stavbu, bude přepravován na stavbu po silniční síti. Plocha ZS je přístupná silničním motorovým vozidlům, viz celková situace stavby a výřez na předchozí straně i se zákresem plochy ZS, kde jsou vyznačeny i dopravní trasy silničních vozidel. Pro realizaci stavby se pro referenční osobní vozidlo počítá i s použitím stávající uliční sítě obce Nedakonice. Stávající vlečková kolej areálu TNS bude snesena na začátku této stavby.







Celá stavba je velmi dobře přístupná pro silniční dopravu. Stavba leží na odvrácené straně zástavby obce Nedakonice. Místem stavby je prostor stávající Trakční napájecí stanice Nedakonice, přístupné se silnice III/4273, odbočující ze silnice II/427 (Moravský Písek – Staré Město).

Po silniční síti budou přepravovány zejména sypké materiály, prefabrikáty, technologické díly a také odpadní materiály.

Výřez ze silniční mapy (zelené kolečko je místo stavby):

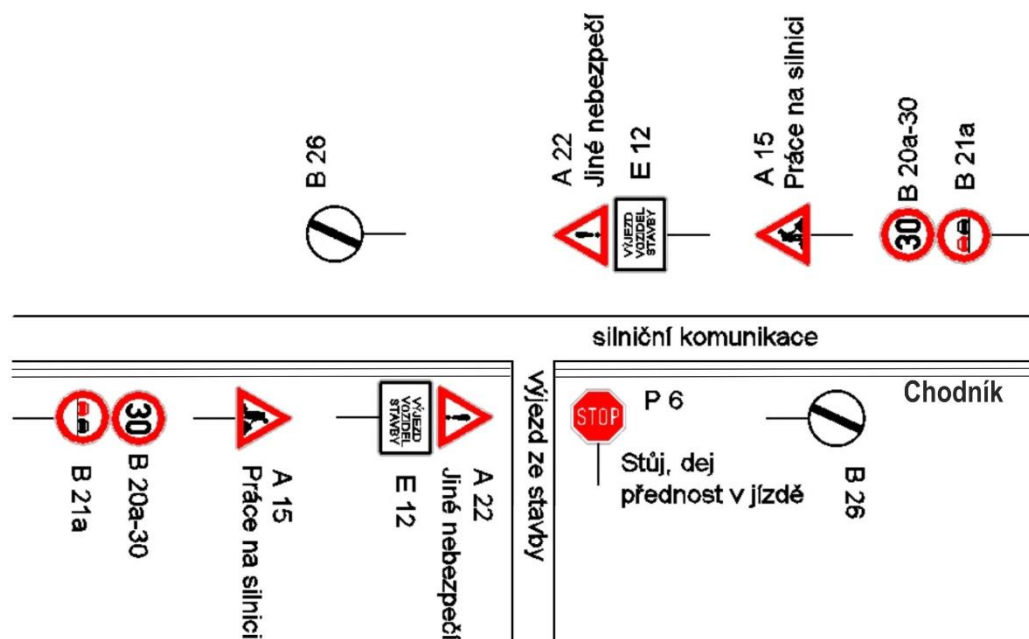


Legenda:

| | |
|---|------------------------------------|
|  | dálnice I. třídy |
|  | dálnice II. třídy |
|  | silnice pro motorová vozidla (SMV) |
|  | silnice I. třídy |
|  | silnice II. třídy |
|  | silnice III. třídy |

Dopravní značení případných dopravních omezení při vjezdu na staveniště projedná vysoutěžený zhotovitel stavby, který konkrétní dopravní značení vypracuje a projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Obecný vzor dopravního značení při výjezdu ze stavby:



Tento obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje pro konkrétní práce u mostů. Toto dopravní značení projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.

Před zahájením stavby provede zhotovitel společně se správcem komunikací pasportizaci stavu vozovek spojenou s videozáznamem a fotodokumentací před stavbou.

Po skončení stavby budou opět komisionálně (zhotovitel, správce komunikace, investor) stanovena jednotlivá poškození komunikací staveništním provozem a dále bude stanoven způsob a rozsah jejich oprav. Z tohoto zjištění budou odvozeny náklady na opravy silničních komunikací.

Plocha ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovňají, zkyprí a osejí travním semenem.

b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů;

Přístup na staveniště bude zabezpečen mimořádně přední bránou do areálu TNS Nedakonice, avšak zejména zadní bránou na současné vlečkové koleji, kde bude realizováno nové silniční řešení vjezdu co do spodní silniční stavby ihned po zahájení stavebních prací a na závěr stavby se zde vybuduje nový asfaltový kryt včetně obrubníků. Viz dvě vyobrazení výše.

Napojení na inženýrské sítě:

V žst. Nedakonice a v areálu TNS na staveništi jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace a elektrické energie. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správcí těchto zařízení. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pro připojení zařízení stavenišť v průběhu výstavby na stávající rozvody elektrické energie LDSŽ, je nutno dodržet následující postup:

Podmínky připojení odběrného místa je nutno projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa, tj. se Správou elektrotechniky a energetiky a současně z hlediska smluvního ošetření odběru el. energie rovněž se Střediskem správy železniční energetiky České Budějovice.

Betonová směs bude na stavbu dovážena, počítá se s dovozem technologické vody. Nejlepší telefonické spojení je pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

Pro speciální práce profesí sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou zavedeny pro liniové stavby.

Odvodnění staveniště:

Stavenišťem je v případě stavby „Zvýšení disponibilní výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25kV“ stávající areál Trakční napájecí stanice Nedakonice s celou železniční infrastrukturou, a to na pozemcích ve vlastnictví Správy železnic s.o. a Českých drah a.s.

Prostor kolejí je odvodněn stávajícím odvodněním, které bude funkční do doby obnovy jeho jednotlivých částí. Tato obnova bude probíhat směrem od nejvyšších bodů odvodnění směrem k recipientu tak, aby celý prostor staveniště byl během stavby odvodněný. V případě výkopů základů, šachet, kabelovodů, apod. budou tyto výkopy v případě potřeby odčerpávány lokálními čerpadly do recipientu.

c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin;

Staveniště bude oploceno a ohrazeno proti vstupu cizích osob. Na stavbě budou zavedena technická a organizační opatření:

Staveniště bude chráněno protiprachovým a bezpečným oplocením od okolní zástavby.

Pohyb pracovníků SŽ a ČD stavenišťem:

Ochranná opatření:

Z hlediska pohybu pěších zaměstnanců přes staveniště a výkopy pokládek kabelů je nutno zajistit jejich průchod všemi směry pomocí přechodových lávek přes prostor výkopu a zamezit vstupu pěších k otevřenému výkopu v zájmu jejich bezpečnosti.

Přechody pěších budou realizovány přechodnými lávkami pro pěší se zábradlím v bezbariérové úpravě. Tyto lávky budou vybaveny značkou Nebezpečí pádu.



Z hlediska bezpečnosti pěších před pádem do výkopů budou tyto výkopy ohrazeny typovými přenosnými zábrany v. 1,10m s dotykovou lištou ve výšce do 20 cm nad zemí (úprava pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace). Tyto zábrany budou vybaveny značkou Nepovolený vstup zakázán a páskou s červenobílými pruhy pro vyznačení rizika střetu osob s překážkami nebo pádu osob.



Celý prostor stavby bude v nočních hodinách osvětlený osvětlením o dostatečné svítivosti.



Výkonná výsuvná dieselová osvětlovací souprava.



Na základě požadavku objednatele (Správa železnic 14. 4. 2020) se z hlediska organizace práce zhotovitele na staveništi pro optimalizaci plnění harmonogramu stavby předpokládají tato opatření:

Zimní technologická přestávka se uvažuje v délce jednoho měsíce.

Při realizaci stavby se předpokládá využití denní pracovní doby ve dvousměnném provozu 7 dnů v týdnu, se 14ti hodinovou pracovní dobou.

Vybrané činnosti, budou realizovány **v nočních směnách** v souladu ustanoveními § 78 odst. 1 písm. J a další) zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce. Tyto noční směny budou projednány s orgány ochrany veřejného zdraví. Organizací prací na staveništi je třeba zajistit, aby se v nočních výlukách neprováděly hlukově náročné práce (například používání pneumatických kladiv, řezání na okružní pile a podobně).

Související asanace, demolice, kácení dřevin jsou technicky i rozpočtově zahrnuty ve stavebních objektech:

- | | |
|-------------|-----------------------------|
| SO 12-78-01 | TNS Nedakonice, demolice TB |
| SO 12-78-02 | TNS Nedakonice, demolice TD |
| SO 12-78-03 | TNS Nedakonice, demolice |

Ochrana životního prostředí při stavbě

Stavba přinese během vlastní realizace řadu negativních vlivů na životní prostředí. Zejména lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky. Při dodržení zásad uvedených v této kapitole by nemělo dojít k žádnému ovlivnění přírodního prostředí.

Pro eliminaci škodlivých vlivů stavby je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy, havarijním řádem a podobnými materiály, jakož i následujícími zásadami:

Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Seřizené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřizením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřizené brzdy produkující minimum prachového azbestu. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek.

Plocha ZS bude vybavena kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů. Pro jízdy silničních vozidel je nutné co nejméně využívat volného terénu, při jízdě v uliční síti udržovat čistotu komunikací k tomu vyčleněnými pracovníky a při jízdě dodržovat stanovenou rychlost.

K likvidaci hořlavého odpadu se nesmí využívat jejich pálení, ale odvoz na řízenou skládku.

Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště je nutné zajistit čištění veřejných komunikací i použité mechanizace od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy.

Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částic do volného terénu při jízdě.

Dobrou organizací práce je třeba zajistit, aby se v nočních výlukách, přes den v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce (například používání pneumatických kladiv, řezání na okružní pile a podobně). Rovněž je nutné pomoci vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující.

Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 185/2001 Sb. na náklady stavebníka. Pozemek musí být náležitě upraven a přebytečný materiál odvezen na určenou skládku. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede zhotovitel na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

„Kritická cesta“ při nakládání s odpadovým materiálem.

V rámci této stavby bude veškerý vytěžený materiál (zemina, štěrk apod.) odvezen na místa uložení na skládky podle druhu odpadu a podle stupně znečištění a tento materiál nebude použit zpět do stavby. Stanice recyklace štěrkového lože se vzhledem k jeho množství nezřizuje.

Z tohoto důvodu na stavbě není v tomto směru soubor úkolů, který přímo ovlivňuje délku projektu, délku realizace stavby (např. skladování a překládka zpětně ukládaného materiálu, jeho přezkušování, čekání na naplnění technologického času zpětného použití ...).

Odpadové hospodářství nemá na této stavbě kritické úkoly a nemá vliv na kritickou cestu při realizaci stavby, na termín dokončení projektu.

Přehled platných právních předpisů z oblasti odpadového hospodářství, kterými se musí řídit zhotovitel, jenž bude původcem odpadu vyprodukovaného v průběhu stavby:

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech,

Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady,

Vyhláška č. 384/2001 Sb. Ministerstva životního prostředí o nakládání s polychlorovanými bifenylly, polychlorovanými terfenylly, monometyltetrachlordifenylmetanem, monometyl-dichlordifenylmetanem, monometyldibromdifenylmetanem a veškerými směsmi obsahujícími kteroukoliv z těchto látek v koncentraci větší než 50 mg/kg,

Zákon 541/2020 Sb. o odpadech

Vyhláška č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů

Vyhláška č. 94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Povinnosti vyplývající z § 16 zákona č. 185/2001 Sb. pro původce odpadu (tj. zhotovitele stavby):

(1) Původce je povinen

a) odpady zařazovat podle druhů a kategorií dle § 5 a 6,

- b) zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 9a,
- c) odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby,
- d) ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- e) shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- f) zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- g) vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahujících PCB a podléhajících evidenci vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem,
- h) vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy,
- i) ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15,
- j) platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

(2) Pokud vzhledem k následnému způsobu využití nebo odstranění odpadů není třídění nebo oddělení shromažďování nutné, může od něj původce upustit se souhlasem místně příslušného orgánu státní správy s navazujícími změnami v kompetencích.

(3) S nebezpečnými odpady může původce nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, pokud na tuto činnost již nemá souhlas k provozování zařízení podle § 14; shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu.

(4) Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo odstranění, pokud toto zajišťuje sám jako oprávněná osoba, nebo do doby jejich převedení do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Na každou oprávněnou osobu, která převezme do svého vlastnictví odpady od původce, přecházejí povinnosti původce podle odstavce 1, s výjimkou písmene i).

zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Cílem zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci předmětné stavby je stanovit a koordinovat základní podmínky k zajištění bezpečnosti práce a požární ochrany.

Základním předpokladem pro dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je, že práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

Jelikož se jedná se o stavbu s významným podílem prací spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb a pracích na elektrickém zařízení představuje tato stavba zejména následující činnosti spojené s potencionálními riziky ohrožení zdraví:

- rizika práce s elektrickými zařízeními
- rizika práce na elektrickém zařízení
- rizika při vykonávání zemních prací, při výkopech základových konstrukcí a inženýrských sítí
- rizika práce železářské, betonářské
- rizika práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb
- rizika při vykonávání svářečských prací
- rizika práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení
- rizika práce v kolejišti
- rizika vznikající při práci s mechanizací
- a další

Na základě zhodnocení BOZP při přípravě a při výstavbě budou prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5;

- odst. 6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.
- odst. 11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných, určených pro trvalé zabudování do staveb.

V bezprostřední blízkosti u vchodu na staveniště bude umístěna kancelářská buňka s ostrahou, kde bude evidence přítomnosti pracovníků. Na této buňce budou vyvěšeny identifikační údaje o stavbě, požární a evakuační plán pro toto staveniště, seznam členů požární hlídky, veškerá potřebná telefonní čísla jednotek záchranného systému:

- 150 Hasičský záchranný sbor
- 155 Zdravotnická záchranná služba
- 158 Policie ČR
- 156 Obecní (městská) policie
- 112 Jednotné evropské číslo tísňového volání

Dále zde bude vyvěšeno oznámení o zahájení prací zaslané oblastnímu inspektorátu práce, a tabule „Stavba povolena“ ze stavebního povolení.

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákoleníky, obuv s kovovými špičkami apod. dle charakteru jednotlivých prací.

Současně jsou pracovníci dodavatelských organizací povinni dodržovat veškeré podnikové instrukce a nařízení související s bezpečností práce.

Zemní těleso, které bude odtěžováno, obsahuje množství podzemních sítí, podélných i příčných. Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoli práce prováděné v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypískání a sondy budou provedeny na náklad zhotovitele stavebních prací a jsou podkladem pro zahájení prací. Výstavbou nesmí být narušeny nově zbudované sítě jakéhokoliv charakteru.

Sociální náležitosti

- lékařská služba v Uherském Hradišti a Veselí nad Moravou
- policejní stanice v Uherském Hradišti a Veselí nad Moravou
- hasičská záchranná stanice v Uherském Hradišti a Veselí nad Moravou

d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště;

Viz. samostatná příloha této projektové dokumentace:

- C.3 Koordinační situační výkres,
- C.5 Situační výkres záborů

e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras;

Požadavky na bezbariérové obchozí trasy na staveništi nejsou. Osoby se sníženou schopností pohybu na stavbu nemají přístup.

f) základní bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemin za účelem stanovení potřebných ploch zařízení staveniště s vlivem na zábory pozemků;

S deponiemi zemin se vzhledem k jejich množství neuvažuje. Veškeré zeminy budou ihned odváženy na místo uložení.

g) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby;

Stavba bude uvedena do provozu jako celek.

h) popis jednotlivých stavebních postupů:

Převzato z části PD Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie na vložených stránkách:

3. Dopravní opatření po dobu výstavby

3. 1. Rozsah stavby, zahájení a ukončení stavby

Následující kapitola bude popisovat stavební postupy.

Zahájení stavby: 1. 9. 2025.

Ukončení stavby: 15. 12. 2027,

Doba trvání stavby: 836 dnů.

3. 2. Členění stavebních prací

Než začne členění prací je nutné upozornit, že potřebné dopravní zaměstnance si na své náklady zajistí zhotovitel stavby.

Stavební práce budou probíhat v letech 2025 – 2027. Následujícím textu budou popsány stavební jednotlivé postupy a následné dopravní opatření.

Stavební postupy v ŽST Nedakonice

Stavební postup se dělí z hlediska dopravní technologie na tři části:

- Demontáž vlečkové koleje TNS a vynětí výhybky č.9 (SP N10)
- Přehrání softwaru v DK ŽST Nedakonice, CDP Přerov, PPV Břeclav (SP N11),
- Úprava neutrální pole ŽST Nedakonice (SP N20 až SP N25).

Demontáž vlečkové koleje TNS a vynětí výhybky č.9

Popis stavebního postupu (SP N10)

Ve stavebním postupu probíhá vytrhání manipulační (účelové) koleje do napájecí stanice. Současně s odstraněním manipulační koleje je dále odstraněno:

- Posunové návěstidlo Se9,
- Výkolejka NVk1,
- Zrušení přestavnik výh. č.9 (výhybka nahrazena kolejovým polem).

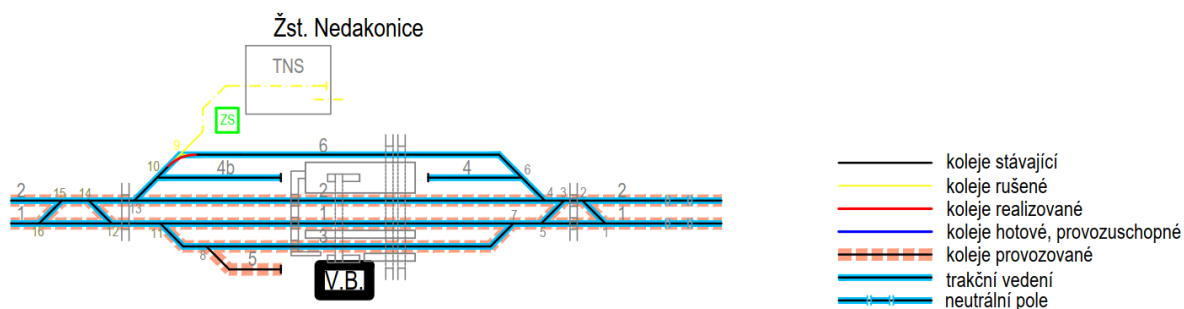
Dále bude zrušen v rámci zabezpečovacího zařízení přílehlý kolejový obvod. Ve stavebním postupu bude vyloučena kolej č. 6 (po dobu trvání výhybky č. 9). Více následující obrázek 3. Dále ve stavebním postupu bude TV nad kolejí 6, 4a a 4b vypnuto. Vypnutí kolejí vychází z obrázku č. 6.

Jeden den bude nahrazena výhybka č. 9 kolejovým polem. Další den bude sneseno návěstidlo Se9 a výkolejka NVk1.

| Demontáž vlečkové koleje TNS a vynětí výhybky č.9 | | | |
|---|--------|----------------------------------|---|
| Stanice / výhybna | St. p. | potřebný počet dnů / hodin | Popis |
| ŽST Nedakonice | N10 | 8 hodin (první den) | Vyjmutí výhybky č. 9 a nahrazení kolejovým polem. |
| | | 8 hodin (druhý den) | Demontáž návěstidla Se9 a výkolejky NVk1 |

Dopravení opatření pro stavební postup (SPN10)

Ve stavebním postupu, v době vytrhání výhybky č. 9 a vkládání kolejového pole v ŽST Nedakonice, nebude možné vjet na staniční kolej č. 6 ze směru Moravský Písek. Po dobu demontáže výhybky č. 9 bude obsazena ŽST Nedakonice. Ostatní ŽST ovládané dálkově z CDP Přerov budou v provozu.

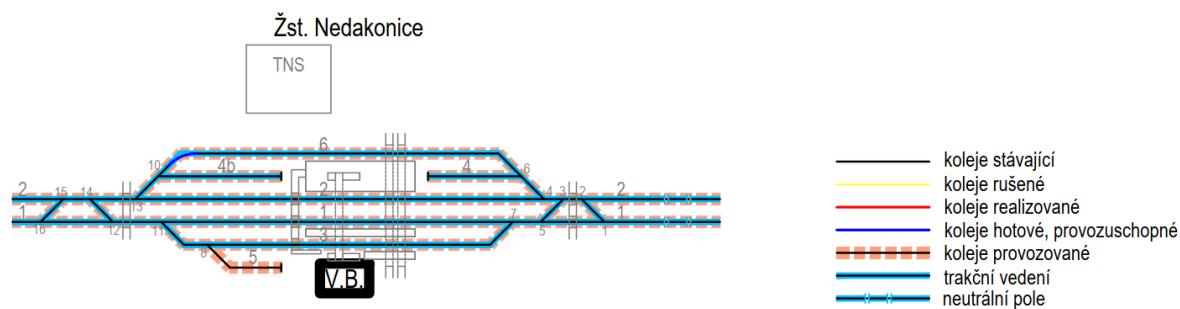


Obrázek 3 Schéma ŽST Nedakonice (provozované koleje v době trhání výhybky č. 9)

Vyloučená staniční kolej č. 6 je po dobu 8 h. V době vyloučení staniční koleje č. 6 je vypnuté TV na staničních kolejích 4, 4b a 6.

Pro drážní dopravu vedenou přes ŽST Nedakonice, vyloučení staniční koleje č. 6 nebude mít zásadní vliv. Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Břeclav, je možné použít dopravní koleje v ŽST Staré Město u Uherského Hradiště nebo ŽST Otrokovice. Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Přerov je možné použít dopravní koleje v ŽST Moravský Písek, ŽST Rohatec.

Po vytrhání výhybky č. 9 a vytrhání manipulační (účelové) koleje do TNS Nedakonice, se schéma ŽST Nedakonice změní následovně.



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

Přehrání softwaru v DK ŽST Nedakonice, CDP Přerov, PPV Břeclav

Popis stavebního postupu (SP N11)

Ve stavebním postupu (SP N 10) probíhá přehrání a odzkoušení softwaru v DK ŽST Nedakonice a v CDP Přerov. Samotné přehrávání softwaru v DK ŽST Nedakonice, v CDP Přerov a v PPV Břeclav bude trvat 2 h. Po přehrání softwaru bude následovat přezkoušení softwaru.

| Přehrání softwaru v DK ŽST Nedakonice, CDP Přerov, PPV Břeclav | | | |
|--|---------------------------|----------------------------|---|
| Stanice / výhybna | St. p. | potřebný počet dnů / hodin | Popis |
| ŽST Nedakonice | N11 | 2 hodiny | Přehrávání softwaru v DK ŽST Nedakonice, v CDP Přerov a v PPV Břeclav |
| | | 2 hodiny | Přezkoušení softwaru |
| | Zavřené přejezdy v SP N10 | | P 8157, P8158, P8159 |

Dopravení opatření stavebního postupu (SP N11)

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

Úprava neutrálního pole v ŽST Nedakonice

Úprava neutrálního pole (prodloužení o 50 m) ve směru Otrokovice v 1 a 2 staniční koleji bude probíhat v záhlaví od Starého Města u Uherského Hradiště stanice ŽST Nedakonice. Stavební postup bude pro každou staniční kolej zvlášť.

Úprava neutrální pole se dělí na šest stavebních postupů. Více tabulka se stavebními postupy.

Po úpravě bude neutrální pole v základním stavu sepnuté. Časová náročnost úpravy neutrálního pole je 6 víkendů pro obě staniční koleje v záhlaví ŽST Nedakonice. Tedy celkově je potřeba 6 víkendů.

| Úprava neutrálního pole v ŽST Nedakonice | | | |
|---|---------------|---|--|
| Stanice / výhybna | St. p. | potřebný počet dnů / hodin | Popis |
| ŽST Nedakonice | N20 | 10 hodin | Budování základů podpěr TV 1. staniční kolej a přesunutí posunového návěstidla Se1 |
| | | 10 hodin | Budování základů podpěr TV 2. staniční kolej a přesunutí posunového návěstidla Se2 |
| | N21 | 8 hodin | Montáž stožárů TV 1. staniční kolej |
| | | 8 hodin | Montáž stožárů podpěr TV 2. staniční kolej |
| | N22 | 2 x 10 hodin | Demontáž a montáž vodičů v neutrálním poli 1. staniční kolej |
| | N23 | 2 x 10 hodin | Demontáž a montáž vodičů v neutrálním poli 2. staniční kolej |
| | N24 | 8 hodin | Demontáž a montáž odpojovačů v neutrálním poli 1. staniční kolej |
| | | 8 hodin | Demontáž a montáž odpojovačů v neutrálním poli 2. staniční kolej |
| | N25 | 8 hodin | Definitivní regulace 1. staniční kolej |
| | | 8 hodin | Definitivní regulace 2. staniční kolej |

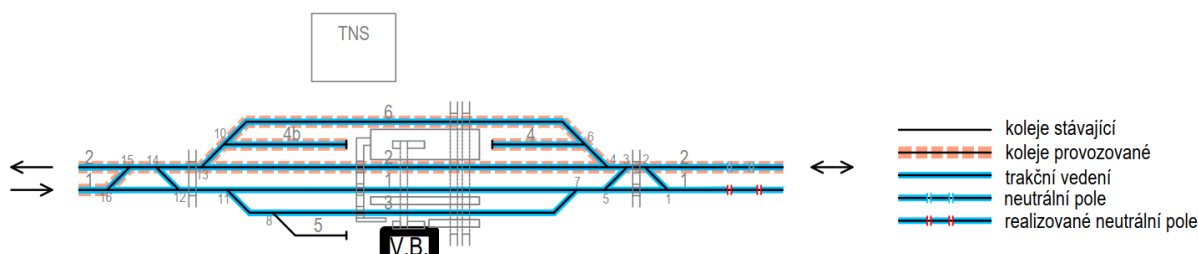
Pro stavební postupy SP 20 až SP 25 je jednotně stanoveno dopravní opatření pro traťové a staniční koleje
To samé platí i pro napájení TV.

Dopravní opatření pro kolej č. 1 pro stavební postupy N20, N21, N22, N24 a N25

V době, kdy se budou provádět práce na staniční koleji č. 1 v záhlaví ŽST Nedakonice, budou vyloučeny koleje:

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

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



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

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

Ze směru Moravský Písek (po traťové koleji č. 1) je nutné projet místem od vzdušného dělení v záhlaví stanice po úsekový dělič č. 24 bez napětí. Proto **je nutné, aby vlaky měly vždy na návěstidle 1S návěst dovolující jízdu**. Tak aby do stanice vjížděly setrvačností. Po překonání kolejové spojky mezi výhybkami 16 a 15 (dle obrázku 5) mohou pokračovat bez napětíového omezení.

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

V mezistaničním úseku mezi ŽST Staré Město u Uherského Hradiště a ŽST Nedakonice je drážní doprava vedena obousměrně po 2. traťové koleji. Zastávka Kostelany nad Moravou je obsluhována obousměrně po 2. traťové koleji. Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Břeclav, je možné použít dopravní koleje v ŽST Staré Město u Uherského Hradiště nebo ŽST Otrokovice. Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Přerov je možné použít dopravní koleje v ŽST Moravský Písek, ŽST Rohatec.

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

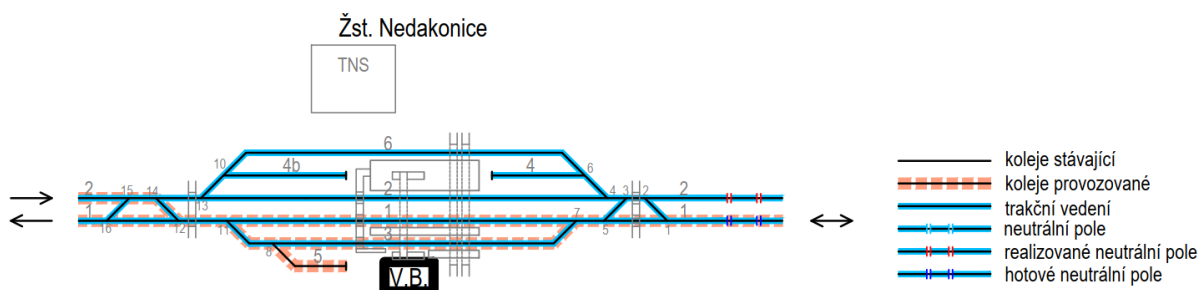
Dopravní opatření pro kolej č. 2 pro stavební postupy N20, N21, N23, N24 a N25

V době, kdy budou prováděny práce na staniční koleji č. 2 v záhlaví ŽST Nedakonice, budou vyloučeny koleje:

- Vyloučení kolejí z hlediska drážní dopravy:
 - Mezistaniční úsek v koleji č. 2 mezi ŽST Nedakonice a ŽST Staré město u Uherského Hradiště,
 - Staniční koleje 2 a 6,
 - Záhlaví v koleji č. 2 ŽST Nedakonice ze směru Staré Město u Uherského Hradiště.
- Vyloučení kolejí z hlediska napájení:

- Staniční kolej 2 a 6
- Záhlaví v koleji č. 2 ŽST Nedakonice ze směru Moravský Písek (po vzdušné dělení)
- Záhlaví v koleji č. 2 ŽST Nedakonice ze směru Staré Město u Uherského Hradiště (po vzdušné dělení).

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



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

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

Ze směru Moravský Písek (po traťové koleji č. 1) je nutné projet místem od vzdušného dělení v záhlaví stanice po úsekový dělič č. 23 bez napětí. Proto **je nutné, aby vlaky měly vždy na návěstidlo 2S návěst dovolující jízdu**. Tak aby do stanice vjížděly setrvačností. Po překonání kolejové spojky mezi výhybkami 14 a 12 (dle obrázku 6) mohou pokračovat bez napěťového omezení.

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

V mezistaničním úseku mezi ŽST Staré Město u Uherského Hradiště a ŽST je drážní doprava vedena obousměrně po 1. traťové koleji. Zastávka Kostelany nad Moravou je obsluhována obousměrně po 1. traťové koleji. Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Břeclav, je možné použít dopravní koleje v ŽST Staré Město u Uherského Hradiště nebo ŽST Otrokovice. Pro nutnost předjíždění delších vlaků ve směru Přerov je možné použít dopravní koleje v ŽST Moravský Písek, ŽST Rohatec.

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

Stavební postup (SP N20)

Ve stavebním postupu SP 20 bude prováděno budování základů podpěr pro stožáry TV. Stavební postup je na dva dny o jednom víkendu. První den (sobota) je realizovaná betonáž základů u staniční koleje č.1. Druhý den (neděle) je realizovaná betonáž základů na staniční koleje č. 2.

Ve stavebním postupu SP N20 bude současně realizováno i přesunutí návěstidel Se1 a Se2 do nové polohy 133,019. V prvním dni se bude realizováno posunutí návěstidla Se1 a druhý den bude realizováno posunutí návěstidla Se2. Výkopové práce budou prováděny před započítáním stavebního postupu SP N20. Doba nutná pro posunutí návěstidel je 2 x 4 h. Doba potřebná pro budování základů stožárů a posunutí návěstidel Se1 a Se2 je 10 h pro každou kolej.

Dopravní opatření (SP N20)

První den je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 1. Druhý den je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 2. Pro oba dny dopravní opatření zavedeno od 8 hodin do 18 hodin.

V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (80 km/h). Snížená rychlost pro kolej č.1 je od návěstidla 1L v km 133,074 po návěstidlo Se 3 v km 132, 787. Pro kolej č. 2 je snížená rychlost od návěstidla 2L v km 133, 074 po návěstidlo Se 4 v km 132, 778.

Stavební postup (SP N21)

Ve stavebním postupu SP 21 bude prováděna montáž stožárů na staniční koleji č. 1 a na staniční koleji č. 2. Stavební postup nastane až po 4 týdnech po SP20 a realizaci a po SP R31. Stavební postup je na dva dny o jednom víkendu. První den (sobota) je realizovaná montáž stožárů na staniční koleji č. 1. Druhý den (neděle) je realizovaná montáž sloupů u staniční koleji č. 2. Doba potřebná pro montáž stožárů na staniční koleji č. 1 a staniční koleji č. 2 je 8 h pro každou kolej.

Dopravní opatření (SP N21)

První den je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 1. Druhý den je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 2. Pro oba dny dopravní opatření zavedeno od 8 hodin do 16 hodin.

V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (80 km/h). Snížená rychlost pro kolej č.1 je od návěstidla 1L v km 133,074 po návěstidlo Se 3 v km 132, 787. Pro kolej č. 2 je snížená rychlost od návěstidla 2L v km 133, 074 po návěstidlo Se 4 v km 132, 778.

Stavební postup (SP N22)

Ve stavebním postupu SP 22 bude prováděna demontáž a montáž vodičů v neutrálním poli. Stavební postup nastane následující víkend po SP N21. Stavební postup je na dva dny o jednom víkendu. Obě dva dny jsou práce prováděny na staniční koleji č. 1. Doba potřebná pro demontáž a montáž vodičů v neutrálním poli na staniční koleji č. 1 je po 10 h pro každý den.

Dopravní opatření (SP N22)

Oba dva dny je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 1. Pro oba dny dopravní opatření zavedeno od 8 hodin do 18 hodin.

V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (80 km/h). Snížená rychlost je od návěstidla 1L v km 133,074 po návěstidlo Se 3 v km 132, 787.

Stavební postup (SP N23)

Ve stavebním postupu SP 23 bude prováděna demontáž a montáž vodičů v neutrálním poli. Stavební postup nastane následující víkend po SP N22. Stavební postup je na dva dny o jednom víkendu. Obě dva dny jsou práce prováděny na staniční koleji č. 2. Doba potřebná pro demontáž a montáž vodičů v neutrálním poli na staniční koleji č. 2 je po 10 h pro každý den.

Dopravní opatření (SP N23)

Oba dva dny je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 2. Pro oba dny dopravní opatření zavedeno od 8 hodin do 18 hodin.

V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (80 km/h). Snížená rychlost je od návěstidla 2L v km 133, 074 po návěstidlo Se 4 v km 132, 778.

Stavební postup (SP N24)

Ve stavebním postupu SP 24 bude prováděna demontáž a montáž odpojovačů v neutrálním poli na staniční koleji č. 1 a na staniční koleji č. 2. Stavební postup nastane následující víkend po SP23. Stavební postup je na dva dny o jednom víkendu. První den (sobota) je realizovaná demontáž a montáž odpojovačů v neutrálním poli na staniční koleji č. 1. Druhý den (neděle) je realizovaná demontáž a montáž odpojovačů u staniční koleji č. 2. Doba potřebná pro demontáž a montáž odpojovačů na staniční koleji č. 1 a staniční koleji č. 2 je 8 h pro každou kolej.

Dopravní opatření (SP N24)

První den je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 1. Druhý den je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 2. Pro oba dny dopravní opatření zavedeno od 8 hodin do 16 hodin.

V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (80 km/h). Snížená rychlost pro kolej č.1 je od návěstidla 1L v km 133,074 po návěstidlo Se 3 v km 132, 787. Pro kolej č. 2 je snížená rychlost od návěstidla 2L v km 133, 074 po návěstidlo Se 4 v km 132, 778.

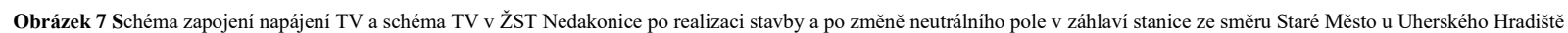
Stavební postup (SP N25)

Ve stavebním postupu SP 25 bude prováděna definitivní regulace v neutrálním poli na staniční koleji č. 1 a na staniční koleji č. 2. Stavební postup nastane následující víkend po SP24. Stavební postup je na dva dny o jednom víkendu. První den (sobota) je definitivní regulace v neutrálním poli na staniční koleji č. 1. Druhý den (neděle) je realizovaná montáž sloupů u staniční koleji č. 2. Doba potřebná pro definitivní regulace na staniční koleji č. 1 a staniční koleji č. 2 je 8 h pro každou kolej.

Dopravní opatření (SP N25)

První den je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 1. Druhý den je nutné zavést dopravní opatření pro kolej č. 2. Pro oba dny dopravní opatření zavedeno od 8 hodin do 16 hodin.

V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (80 km/h). Snížená rychlost pro kolej č.1 je od návěstidla 1L v km 133,074 po návěstidlo Se 3 v km 132, 787. Pro kolej č. 2 je snížená rychlost od návěstidla 2L v km 133, 074 po návěstidlo Se 4 v km 132, 778.



Úprava neutrálního pole v ŽST Rohatec

Neutrální pole se nachází v mezistaničním úseku mezi ŽST Hodonín a ŽST Rohatec. Mezi návěstmi Vypněte proud (v km 108,476) a Zapněte proud (v km 108,623) pro směr ze ŽST Hodonína do ŽST Rohatec. Návěsti jsou ve stejném km jak pro mezistaniční kolej č. 1 tak pro mezistaniční kolej č.2. Pro opačný směr jsou návěsti Vypněte proud (v km 108, 623) a Zapněte proud (v km 108,476) v obou mezistaničních kolejích.

Úprava neutrálního pole se dělí na dva stavební postupy:

- Stavební postup pro 1. traťovou kolej (SP R30),
- Stavební postup pro 2. traťovou kolej (SP R31).

V rámci úpravy neutrálního pole je nutné koordinovat stavební práce s úpravou neutrálního pole v záhlaví ŽST Nedakonice. Úprava neutrálního pole začne následující víkend po realizaci stavebním postupu SP N20.

| Úprava neutrálního pole v ŽST Rohatec | | | |
|---------------------------------------|--------|----------------------------------|---|
| Stanice / výhybna | St. p. | potřebný počet dnů / hodin | Popis |
| ŽST Rohatec | R30 | 8 h (první den) | Instalace dvou vypínačů na trakční stožáry traťová kolej č. 1 |
| | R31 | 8 h (druhý den) | Instalace dvou vypínačů na trakční stožáry traťová kolej č. 2 |

Popis stavebního postupu pro 1. traťovou kolej (SP R30)

V rámci stavebního postupu budou instalovány 2 vypínače na trakční stožáry, u mezistaniční koleje č. 1. V rámci instalace vypínačů je nutné vyloučit mezistaniční kolej na 8 h. Nejvhodnějším obdobím pro vyloučení traťové koleje 1 je jeden víkend pro oba SP. Realizace SP R30 bude realizována v sobotu.

V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (80 km/h).

Dopravní opatření (SP R30)

V rámci vyloučení koleje bude vypnuté trakční vedení v mezistaničním úseku.

Z důvodu naplánování výluk na víkendový den (sobota), není nutné rušit žádné spoje Os vlaků linky S9 a Os vlaků linky S91. Ve zvoleném období bude docházet pouze k drobnému zpoždění všech vlaků a to maximálně do 10 minut v obou směrech. Časová poloha je od 8:00 do 16:00 h.

Popis stavebního postupu pro 2. traťovou kolej (SP R31)

V rámci stavebního postupu budou instalovány 2 vypínače na trakční stožáry, u mezistaniční koleje č. 2. V rámci instalace vypínačů je nutné vyloučit mezistaniční kolej na 8 h. Nejvhodnějším obdobím pro vyloučení traťové koleje č. 2 je jeden víkend pro oba SP. Realizace SP R31 bude realizována v neděli. Časová poloha je od 8:00 do 16:00 h.

V místě prací je nutné mít sníženou rychlost (80 km/h).

Dopravní opatření (SP R31)

Dopravní opatření ve SP R31 je stejné jako u SP R30. Rozdíl je pouze ve dni konání. SP R31 je v neděli. Časová poloha je stejná jako u SP R30 od 8:00 do 16:00.

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

Všeobecný popis stavebních postupů

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

Tabulka 5 Výluky na změny kolejových obvodů ve stanicích a v přilehlých mezistaničních úsecích

| Výměna kolejových obvodů ve stanicích a v mezistaničních úsecích | | | | | | | |
|--|--------|--|--|---|--|--|---|
| Stanice / výhybna | St. p. | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Mezistaniční úsek | Zhlaví stanice | Zhlaví stanice | Mezistaniční úsek |
| Výhybna Hrušky | Hr1 | 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin) | Nickolejný provoz | | | | |
| | Hr2a | 8 dní výluka | Omezený provoz vlaků | ŽST Břeclav - výh. Hrušky (1/2 TZZ) | Zhlaví ze směru Břeclav ŽST Hrušky (SZZ na zhlaví) | | |
| | Hr2b | | | | | Zhlaví ze směru Moravská nová Ves (SZZ na zhlaví) | výh. Hrušky - ŽST Moravská Nová Ves (1/2 TZZ) |
| ŽST Moravská Nová Ves | MNV1 | 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin) | Nickolejný provoz | Zavření přejezdu v St. p. MNV1 P8152 | | | |
| | MNV2a | 8 dní výluka | Omezený provoz vlaků | výh. Hrušky - ŽST Moravská Nová Ves (1/2 TZZ) | Zhlaví ze směru Hrušky (SZZ na zhlaví) | Zavření přejezdu v SP MNV2a P8152 | |
| | MNV2b | | | Zavření přejezdu v St. p.MNV2b P8152 | | Zhlaví ze směru Lužice (SZZ na zhlaví) | ŽST Moravská Nová Ves - žst- Lužice (1/2 TZZ) |
| ŽST Lužice | L1 | 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin) | Nickolejný provoz | Zavření přejezdu v St. p. L1 P8152 | | | |
| | L2a | 10 dní výluka | Omezený provoz vlaků | ŽST Moravská Nová Ves - žst- Lužice (1/2 TZZ) | Zhlaví ze směru Moravská Nová Ves (SZZ na zhlaví) | Zavření přejezdu v St. p. L2a P8152 | |
| | L2b | | | Zavření přejezdu v St. p. L2b P8152 | | Zhlaví ze směru Hodonín | ŽST Lužice - žst- Hodonín (1/2 TZZ) |

| Výměna kolejových obvodů ve stanicích a v mezistaničních úsecích | | | | | | | |
|--|--------|--|--|--|--|---|---|
| Stanice / výhybna | St. p. | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Mezistaniční úsek | Zhlaví stanice | Zhlaví stanice | Mezistaniční úsek |
| | | | | | | (SZZ na zhlaví) | |
| ŽST Hodonín | Ho1 | 2 hodiny (noc od 1 - 3 hodiny) | Nickolejný provoz | | | | |
| | Ho3a | 14 dní výluka | Omezený provoz vlaků | ŽST Lužice - ŽST Hodonín (1/2 TZZ) | Zhlaví ze směru Lužice (SZZ na zhlaví) | | |
| | Ho3b | | | | | Zhlaví ze směru Rohatec (SZZ na zhlaví) | ŽST Hodonín - ŽST Rohatec (1/2 TZZ) |
| ŽST Rohatec | R1 | 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin) | Nickolejný provoz | | | | |
| | R2a | 8 dní výluka | Omezený provoz vlaků | ŽST Hodonín - ŽST Rohatec (1/2 TZZ) | Zhlaví ze směru Hodonín ŽST Rohatec (SZZ na zhlaví) | | |
| | R2b | | | | | Zhlaví ze směru Bzenec přívoz (SZZ na zhlaví) | ŽST Rohatec - Bzenec přívoz (1/2 TZZ) |
| ŽST Bzenec přívoz | Bz1 | 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin) | Nickolejný provoz | Zavření přejezdu v St. p.Bz1 P8156 | | | |
| | Bz2a | 8 dní výluka | Omezený provoz vlaků | ŽST Rohatec - Bzenec přívoz (1/2 TZZ) | Zhlaví ze směru Rohatec (SZZ na zhlaví) | | |

| Výměna kolejových obvodů ve stanicích a v mezistaničních úsecích | | | | | | | |
|--|--------|--|--|---|---|--|--|
| Stanice / výhybna | St. p. | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Mezistaniční úsek | Zhlaví stanice | Zhlaví stanice | Mezistaniční úsek |
| | Bz2b | | | Zavření přejezdu v St. p. Bz2b P8156 | | Zhlaví ze směru Moravský Písek (SZZ na zhlaví) | ŽST Bzenec přívoz - Moravský Písek (1/2 TZZ) |
| ŽST Moravský Písek | MP1 | 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin) | Nickolejný provoz | Zavření přejezdu v St. p. MP1 P8156, P8157, P8158, P8159 | | | |
| | MoP2a | 8 dní výluka | Omezený provoz vlaků | ŽST Bzenec přívoz - Moravský Písek (1/2 TZZ) | Zhlaví ze směru Bzenec přívoz (SZZ na zhlaví) | Zavření přejezdu v St. p. MP2a P8156 | |
| | MoP2b | | | Zavření přejezdu v St. p.MP2b P8156, P8157, P8158, P8159 | | Zhlaví ze směru Nedakonice (SZZ na zhlaví) | ŽST Moravský Písek - ŽST Nedakonice (1/2 TZZ) |

Vysvětlivky:

St. p. Stavební postup v jednotlivé stanici

Číslování stavebních postupů vyháží z počátečního písmena názvu stanice popřípadě druhého písmena. Dále je číslo stavebního postupu.

Poznámka:

Stavební postupy Bz2a, Bz2b v ŽST Bzenec jsou přehozeny z důvodu navázání uzavírky jednotlivých přejezdů.

Stavební postupy MP2a, NP2b v ŽST Moravský Písek jsou přehozeny z důvodu navázání uzavírky jednotlivých přejezdů.

Hned po ukončení stavebního postupu SP1 navazuje stavební postup SP2a. U ŽST Hodonín navazuje stavební postup SP3a. Stavební postupy 2a a 2b jsou u všech výše jmenovaných stanic, kromě ŽST Hodonín. Pro ŽST Hodonín je postup 3a a 3b.

Stavební postup 1 (SP1) – platí pro všechny stanice

Popis stavebního postupu SP 1

Ve stavebním postupu 1 je prováděná úprava napájecího zdroje pro kolejové obvody. Stavební postup proběhne vždy v nočních hodinách od 2 hodiny ránní a do 3 hodiny ránní. U ŽST Hodonín, oproti jiným stanicím a výhybně, jsou 2 hodiny.

Dopravní opatření pro SP 1

V době úpravy napájecího zdroje je nutné zavést v příslušné stanici a ½ polovině mezistaničního úseku nickolejný provoz.

Stavební postupy 2a a 2b (SP2a a SP2b) platí pro všechny stanice kromě ŽST. Hodonín

Stavební postupy SP2a a SP2b platí pro všechny stanice ve výše uvedené tabulce kromě ŽST Hodonín.

Popis stavebního postupu SP 2a a SP 2b

Stavební postupy SP2a a SP2b jsou totožné, pouze se liší tím, že je každý stavební postup je vždy pro jedno zhlaví v ŽST a pro navazující 1/2 mezistaničního úseku. Tím pádem jsou práce vždy na jednom zhlaví a 1/2 mezistaničního úseku. Společná délka stavebních postupů SP2a a SP2b je 8 dní. Při práci na jednom zhlaví v dané ŽST je pouze omezení na jednom zhlaví. Druhé zhlaví je bez omezení.

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

Pro stavební postup je nutný celkový počet pracovníků.

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

Odlíšnosti pro stavební postup 2a a 2b

V ŽST Lužice bude stavební postup 2a a 2b bude každý stavební postup prodloužen o 1 den. Tedy oba dva stavební postupy budou mít dohromady 10 dnů. Dále z důvodu většího počtu trav. Které je nutné vyměnit je nutné v ŽST Lužice zavést dvě pracovní čtyři.

Dopravní opatření pro stavební postup 2a a 2b (Omezený provoz vlaků) - platí pro všechny stanice kromě ŽST. Hodonín

Začínající a končící vlaky v ŽST a ve výhybně

V ŽST Moravská Nová Ves, Lužice, Rohatec, Bzenec přívaz a ve výhybně Hrušky nezačínají a ani nekončí vlaky osobní dopravy.

V ŽST Moravský Písek končí Os vlaky linky S61 ze ŽST Bzenec. Dále zde končí jeden vlak linky S9 ze Starého Města u Uherského Hradiště a začíná jeden vlak linky S9 v směru Hulín. Vlaky Linky S9 končí a začínají v ŽST Moravský Písek v ranních hodinách.

Pro vlaky linky S61 není nutné dělat žádné opatření. Vlaky končí a začínají v ŽST Moravský Písek na staniční koleji č. 6. Bez nutnosti přehazování výhybek.

Pro jeden končící a začínající vlak linky S9, je nutné, aby vlak končil a začínal na jiné staniční koleji než na staničních kolejích 1a 2.

Průjezd vlaků přes ŽST

Průjezd stanic, ve které je prováděna výměna kolejových obvodů na opravovaném zhlaví je následovný:

- Návěstidla a výhybky jsou ovládány SZZ,
- Jízda vlaků je pouze na Přivolávací návěst v obou kolejích na opravovaném zhlaví a v mezistaničním úseku:
 - Ve stanicích ve kterých probíhá stavební činnost je omezená rychlost na 40 km/h (za zhoršených viditelných podmínek dle rozhledových poměrů, jízda na přivolávací návěst),
 - V mezistaničním úseku ve kterém probíhá stavební činnost je rychlost omezená rychlost na 60 km/h (většina traťových přejezdů je uzavřena a jsou vytvořeny objízdné trasy pro silniční dopravu),
 - Jízda přes přejezdy, které nejsou uzavřeny a nanejvýše 40 km/h,
 - Jízda přes přejezdy, které jsou v poruše nanejvýše 10 km/h.
- V mezistaničním úseku od zhlaví stanice, kde je prováděna oprava, do sousední stanice může být na jedné koleji jeden vlak.,
 - U dvoukolejně tratě mohou být v mezistaničním úseku nanejvýše dva vlaky (každý vlak je na jedné koleji).

Stavební postupy 3a a 3b (SP3a a SP3b) platí pro ŽST Hodonín

Stavební postupy SP3a a SP3b platí pouze pro ŽST Hodonín.

Popis stavebního postupu SP3a a SP3b

Stavební postupy SP3a a SP3b jsou totožné, pouze se liší tím, že každý stavební postup je vždy pro jedno zhlaví v ŽST a pro navazující 1/2 mezistaničního úseku. Stavební postup SP3a navazuje na SP1. Stavební postup SP3b navazuje na SP3a. Tím pádem jsou práce vždy na jednom zhlaví a 1/2 mezistaničního úseku. Společná délka stavebních postupů SP3a SP3b je 14 dní. Při práci na jednom zhlaví v dané ŽST je pouze omezení na jednom zhlaví. Druhé zhlaví je bez omezení. Pro stavební postup je nutný počet pracovníků.

Oproti stavebním postupům SS2a a SP2b je ve stavebních postupech SP3a SP3b mít o jedno výhybkářské stanoviště navíc. Tedy je nutné mít v ŽST Hodonín 3 výhybkářské stanoviště.

Pro stavební postup je nutný celkový počet pracovníků.

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

Odlišnosti pro stavební postup 3a a 3b

V ŽST Hodonín budou zavedeny dvě pracovní čety.

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

Začínající a končící vlaky v ŽST

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

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

Průjezd vlaků přes ŽST

Průjezd ŽST Hodonín, ve kterém je prováděna výměna kolejových obvodů je následovný:

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

Uzavření přejezdů a v jednotlivých stavebních postupech a dopravní opatření

Nejdříve bude uvedena tabulka všech přejezdů v úseku tratě 316A, na kterém jsou přejezdy. V tabulce je uveden, zda je v rámci daného postupu uzavřen. Objízdné trasy jsou uvedeny v části B.8. Další text bude pojednávat o přejezdech, které nejsou uzavřené.

Tabulka 6 Uzavření přejezdů na trati Přerov – Břeclav (část trati Nedakonice – Břeclav) doplnění tabulky č. 5

| Označení přejezdu | Uzavření přejezdu v jednotlivém St. p. | km | komunikace | Uzavření přejezdu | Přejezd kontroly |
|-------------------|--|---------|------------|--|--|
| P8160 | Přejezd není uzavřen v žádném St. p. | 132,661 | III/4272-1 | Ne (ruční uzavírání přejezdu dispečerem DOZ před stavěním sudých VC) Součástí ŽST Nedakonice | Kontrola JOP ŽST Nedakonice. CDP Přerov KO součástí SZZ |
| P8159 | N11 | 129,653 | účelová | Ano (výluka Moravský Písek, výluka Nedakonice) | Kontrola JOP ŽST Nedakonice. CDP Přerov KO součástí SZZ |
| P8158 | | 126,755 | II/427 | Ano (výluka Moravský Písek, výluka Nedakonice) | Kontrola JOP ŽST Nedakonice. CDP Přerov KO součástí SZZ |
| P8157 | | 126,305 | III/4951 | Ano (výluka Moravský Písek, výluka Nedakonice) | Kontrola JOP ŽST Nedakonice, CDP Přerov. KO součástí SZZ. vazba na PZZ km 126,750 |
| P8159 | MoP1 | 129,653 | účelová | Ano (výluka Moravský Písek, výluka Nedakonice) | Kontrola JOP ŽST Nedakonice. CDP Přerov KO součástí SZZ |
| P8158 | | 126,755 | II/427 | Ano (výluka Moravský Písek, výluka Nedakonice) | Kontrola JOP ŽST Nedakonice. CDP Přerov KO součástí SZZ |
| P8157 | | 126,305 | III/4951 | Ano (výluka Moravský Písek, výluka Nedakonice) | Kontrola JOP ŽST Nedakonice, CDP Přerov. KO součástí SZZ. vazba na PZZ km 126,750 |
| P8156 | | 122,412 | Účelová | Ano (výluka Moravský Písek – Bzenec) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Moravský Písek JOP, DNO) O, U, KO součástí TZZ |

| Označení přejezdu | Uzavření přejezdu v jednotlivém St. p. | km | komunikace | Uzavření přejezdu | Přejezd kontroly |
|-------------------|--|---------|------------|---|--|
| | | | | | i SZZ Mor. Písek, Bzenec Přívoz |
| P8156 | MoP2a | 122,412 | Účelová | Ano (výluka Moravský Písek - Bzenec) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Moravský Písek JOP, DNO) O, U, KO součástí TZZ i SZZ Mor. Písek, Bzenec Přívoz |
| P8159 | MoP2b | 129,653 | účelová | Ano (výluka Moravský Písek, výluka Nedakonice) | Kontrola JOP ŽST Nedakonice. CDP Přerov KO součástí SZZ |
| P8158 | | 126,755 | II/427 | Ano (výluka Moravský Písek, výluka Nedakonice) | Kontrola JOP ŽST Nedakonice. CDP Přerov KO součástí SZZ |
| P8157 | | 126,305 | III/4951 | Ano (výluka Moravský Písek, výluka Nedakonice) | Kontrola JOP ŽST Nedakonice, CDP Přerov. KO součástí SZZ. vazba na PZZ km 126,750 |
| P8156 | | 122,412 | Účelová | Ano (výluka Moravský Písek - Bzenec) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Moravský Písek JOP, DNO) O, U, KO součástí TZZ i SZZ Mor. Písek, Bzenec Přívoz |
| P8156 | Bz1 | 122,412 | Účelová | Ano (výluka Moravský Písek - Bzenec) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Moravský Písek JOP, DNO) O, U, KO součástí TZZ i SZZ Mor. Písek, Bzenec Přívoz |
| P8156 | Bz2b | 122,412 | Účelová | Ano (výluka Moravský Písek - Bzenec) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Moravský Písek JOP, DNO) O, U, KO součástí TZZ |

| Označení přejezdu | Uzavření přejezdu v jednotlivém St. p. | km | komunikace | Uzavření přejezdu | Přejezd kontroly |
|-------------------|--|---------|------------|---|--|
| | | | | | i SZZ Mor. Písek, Bzenec Přívoz |
| P8155 | Přejezd není uzavřen v žádném St. p. | 111,535 | III/4258 | Ne (ruční uzavírání přejezdu výpravčím před stavěním JC) Součástí ŽST Rohatec | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Rohatec JOP, DNO) O, U KO součástí TZZ i SZZ Rohatec |
| P8153 | Přejezd není uzavřen v žádném St. p. | 99,698 | Místní | Ne (ruční uzavírání přejezdu výpravčím před stavěním JC) Součástí ŽST Lužice | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Lužice JOP, DNO) O/U KO součástí TZZ i SZZ Lužice |
| P8152 | MNV1 | 96,682 | III/5531 | Ano (výluka Lužice, výluka Mor. Nová ves) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Lužice JOP, DNO) O/U KO součástí TZZ i SZZ Lužice |
| P8152 | MNV2a | 96,682 | III/5531 | Ano (výluka Lužice, výluka Mor. Nová ves) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Lužice JOP, DNO) O/U KO součástí TZZ i SZZ Lužice |
| P8152 | MNV2b | 96,682 | III/5531 | Ano (výluka Lužice, výluka Mor. Nová ves) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Lužice JOP, DNO) O/U KO součástí TZZ i SZZ Lužice |
| P8152 | L1 | 96,682 | III/5531 | Ano (výluka Lužice, výluka Mor. Nová ves) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Lužice JOP, DNO) O/U KO součástí TZZ i SZZ Lužice |
| P8152 | L2a | 96,682 | III/5531 | Ano (výluka Lužice, výluka Mor. Nová ves) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Lužice JOP, DNO) O/U KO součástí TZZ i SZZ Lužice |

| Označení přejezdu | Uzavření přejezdu v jednotlivém St. p. | km | komunikace | Uzavření přejezdu | Přejezd kontroly |
|-------------------|---|--------|------------|---|---|
| P8152 | L2b | 96,682 | III/5531 | Ano (výluka Lužice, výluka Mor. Nová ves) | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, (žst. DK Lužice JOP, DNO) O/U KO součástí TZZ i SZZ Lužice |
| P8151 | Přejezd není uzavřen v žádném St. p. | 88,580 | III/4243 | Ne (ruční uzavírání přejezdu výpravčím před stavěním JC) Součástí Výhybny Hrušky | Kontrolní zařízení CDP Přerov JOP, Břeclav (žst. Hrušky JOP, DNO) O, U KO součástí TZZ i SZZ Výhybna Hrušky |

Neuzavřené přejezdy, jedná se hlavně P8160, P8155, P8153 a P8151, jsou umístěny ve stanicích. Po dobu výluk, které v jednotlivých stanicích dle tabulky jsou, jsou přejezdy ovládány výpravčím. U těchto přejezdů není nutné zavádět objízdné trasy. Objízdné trasy jsou uvedeny v části B.8.

Uzavření přejezdu v mezistaničních úsecích je z důvodu lepší plynulosti drážní dopravy především té nákladní. Uzavření přejezdu a vytvoření objízdné trasy pro silniční vozidla bude i bezpečnějším řešením nejenom pro silniční dopravu ale i drážní dopravu. Přes přejezdy je možné jet maximální možnou rychlostí určenou dle kapitoly pro stavební postupy 2a, 2b nebo i 3a a 3b.

Ukolejnění stožárů trakčního vedení ve stanicích a v neutrálním poli

V rámci stavby TNS Nedakonice je nutné ukolejnit trakční podpěry trakčního (dále TP) trakčního vedení ve stanicích na neutrálním poli v mezistaničním úseku Rohatec – Hodonín a v mezistaničním úseku Moravská Nová Ves – výhybna Hrušky dále jsou ukolejnění osvětlovací stožáry (dále OS) ve stanicích.. Následující tabulka uvádí jakých stanic a jakých kolejí v jednotlivých stanicích se ukolejnění stožárů a osvětlení stanice.

Tabulka 7 Ukolejnění stožárů TV a osvětlení stanice

| Ukolejnění stožárů trakčního vedení | | | | | | |
|--|-------------|---|---------------------------------|--|---|--|
| Stanice / výhybna /neutrální pole | St. p. | Popis výluky | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Upřesnění výpuky | |
| | | | | | Vyloučení koleje | Vypnuté trakční napájení |
| ŽST Moravský Písek | UK MoP1 | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 2 vkm 123,700 – 123,950 (TP č. 68- 74) a osvětlovací stožáry v km 124,800 – 125,200 | 5 dnů / 4 x 10 hodin | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK2 od odj.n. S2 v km po vj. n. 2S SK4 Od nám výh. 4 po nám výh. 15 Dále SK6b, SK6, SK8 | Vypnuté trakční napájení na TK2 Moravský Písek – Bzenec přívaz a SK2, SK4, SK6, SK6a, SK6, SK6b, SK6c, SK6d, SK4a SK4b, SK8 SK12 |
| | UK MoP2a | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 v km v km 125,100 – 125,700 (TP č. 1 – 23) | 4 dnů / 3 x 10 hodin | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK1 (od vj. n. 1L po odj. n. L1), dále SK3 TK1 Nedakonice – Moravský Písek | Vypnuté trakční napájení na TK1 Nedakonice – Moravský Písek a na SK1 |
| | UK MoP2b | 3 x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 v km 123,700 – 124,300 (TP č. 51- 73) | 4 dnů / 3 x 10 hodin | | SK1 (od vj. n. 1S po doj. n. S1), dále SK3 TK1 Moravský Písek – Bzenec přívaz | Vypnuté trakční napájení na TK1 Moravský Písek – Bzenec přívaz a SK1 |
| | UK MoP3 | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 3 v km 124,280 – 125,130 (TP č 23- 51) | 3 dny / 2 x 10 hodin | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK1 od n. Se15 po odj. n. L1 SK3 od výh. č. 16 po odj. n.S3 | Vypnuté trakční napájení na SK1 a SK3 |
| | UK MoP4 | 1x 9h 40 min noční (21:20-7:00 SO-NE vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro | 2 dny / 1 x 9 hodin 40 minut | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 | SK4b od km vj. n. BS v km po Se18 TK Moravský Písek - Bzenec | Vypnuté trakční napájení na SK4b |

Ukolejnění stožárů trakčního vedení

| Stanice / výhybna /neutrální pole | St. p. | Popis výluky | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Upřesnění výpuky | |
|--|--------------------|---|-------------------------------|--|--|--|
| | | | | | Vyloučení koleje | Vypnuté trakční napájení |
| | | kolej Mor. Písek - Bzenec v km 0,750 – 1,200 (TP č. 101 – 109) ^{3.)} | | do 6:00) ze So na Ne | | |
| | UK MoP5 | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 6 | 2 dny / 1 x 10 hodin | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK6d od nám. výh. 21 SK6c, SK6 a SK6b od nám. výh. 14 po odj. n. S6b | Vypnuté trakční napájení na SK4, S4a, SK4b, SK6b, SK6, SK6c a SK6d |
| | UK MoP6 | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 8, 10, 12 | 2 dny / 1 x 10 hodin | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK8, SK10, SK12 od nám. výh. č. 13 po nám výh. č. 10 | Vypnuté trakční napájení na SK8 a SK12 |
| ŽST Bzenec přívaz | UK Bz1 | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 62-86) | 5 dnů / 4 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK2 od vj. n. 2S po odj. n. L2 dále SK4, SK6 a SK8 TK2 Bzenec přívaz - Rohatec | Vypnuté trakční napájení na TK2 Bzenec přívaz - Rohatec a SK2 a SK4, SK6 SK8 |
| | UK Bz2 | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. a zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 1-23) | 5 dnů / 4 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK1 od vj. n. 1L po km Se8 dále SK3 TK1 Moravský Písek Bzenec přívaz | Vypnuté trakční napájení na TK1 Moravský Písek – Bzenec přívaz a SK1 |
| | UK Bz3 | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 3 (TP č. 23-67) | 4 dnů / 3 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK3a a SK3 od zarážedla v km 120,100 po odj. n. L3 | Vypnuté trakční napájení na SK3a a SK3 |
| | UK Bz4 | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a | 3 dny / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční | SK8a a SK8 od nám. výh. č. 7 po odj. n. Lc8 | Vypnuté trakční napájení na SK4, SK6 SK8 a SK8a |

Ukolejnění stožárů trakčního vedení

| Stanice / výhybna /neutrální pole | St. p. | Popis výluky | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Upřesnění výpuky | |
|--|--------------------|--|-------------------------------|--|--|--|
| | | | | | Vyloučení koleje | Vypnuté trakční napájení |
| | | napěťová výluka pro kolej č. 8 (TP č. 24-40) | | výluka od 20:00 do 6:00) | | |
| ŽST Rohatec | UK Ro1a | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 2 – 28) | 4 dny / 3 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK2 od vj. n. 2L po odj. n. S2 dále SK4, SK6, SK8 a SK10 TK2 Bzenec přívod - Rohatec | Vypnuté trakční napájení na TK2 Bzenec přívod – Rohatec a na SK2 |
| | UK Ro1b | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 76-82) | 4 dny / 3 x 10 h | | SK2 od Se26 po vj. n. 2S TK2 Rohatec - Hodonín | Vypnuté trakční napájení na TK2 Rohatec - Hodonín a na SK2 |
| | UK Ro2a | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 1 – 11) | 4 dny / 3 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK1 od vj. n. 1L po odj. n. S1 dále SK3, SK5 a SK7 TK1 Bzenec přívod - Rohatec | Vypnuté trakční napájení na TK1 Bzenec přívod – Rohatec a na SK1 |
| | UK Ro2b | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 61 -81) | 4 dny / 3 x 10 h | | SK1 od odj. n. S1 po vj. n. 1S dále SK3, SK5 a SK7 TK1 Rohatec - Hodonín | Vypnuté trakční napájení na TK1 Rohatec – Hodonín a SK1 |
| | UK Ro3 | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 3 (TP č. 39-61) ^{1.)} | 2 dny / 1 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK3 od odj. S3 po výhybku č. 27 SK1 od odj. n. L1 po Se27 dále SK5a SK7 | Vypnuté trakční napájení na SK1, SK3,SK3a, SK5a a SK5 |

Ukolejnění stožárů trakčního vedení

| Stanice / výhybna /neutrální pole | St. p. | Popis výluky | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Upřesnění výpuky | |
|--|----------------------|---|-------------------------------|--|---|--|
| | | | | | Vyloučení koleje | Vypnuté trakční napájení |
| | | | | | TK1 Rohatec - Hodonín | |
| | UK Ro4 | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 6, 8, 10 (TP č. 30-54) | 2 dny / 1 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK6 a SK6b od nám. výh. č. 16 po odj. n. L6b dále SK8 a SK10 | Vypnuté trakční napájení na SK4, SK6, Sk6b, SK8 a SK10 |
| T ú. Rohatec – Hodonín (neutrální pole) | UK Ro Ho1 | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 2 vkm 109,200 – 109,500 (TP č. 20 – 30) | 3 dny / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | TK2 Rohatec - Hodonín | Vypnuté trakční napájení na TK2 |
| | UK Ro Ho2 | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 vkm 108,750 – 109,500 (TP č. 19 – 29 a 33 -41) | 3 dny / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | TK1 Rohatec - Hodonín | Vypnuté trakční napájení na TK1 |
| ŽST Hodonín | UK Ho1a | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 1-13) | 3 dnů / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK1 od vj. n. 1L po po náv Se 12 TK 1 Rohatec - Hodonín | Vypnuté trakční napájení na TK1 Rohatec - Hodonín a SK1 |
| | UK Ho1b | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 77-85) | 3 dnů / 2 x 10 h | | SK1 Od odj. náv. L1 po vj. n. 1S TK1 Hodonín - Lužice | Vypnuté trakční napájení na TK1 Hodonín - Lužice a SK1 |

Ukolejnění stožárů trakčního vedení

| Stanice / výhybna /neutrální pole | St. p. | Popis výluky | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Upřesnění výpuky | |
|--|---------------|---|-------------------------------|--|--|---|
| | | | | | Vyloučení koleje | Vypnuté trakční napájení |
| | UK Ho2 | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 30 – 44B) | 3 dny / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | 2SK od náv. S2 po nav. L2 | Vypnuté trakční napájení na SK2 |
| | UK Ho3 | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 6 a č. 10 (TP č. 8-22 a č. 60A-72) | 5 dnů / 4 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK6a od vj. n. ML po nám. výhybky č. 17 SK10a a SK10b od Se33 v km po zarážedlo v km 102,800 TK Hodonín - Mutěnice | Vypnuté trakční napájení na SK301, SK4a, SK6a, SK101, SK6b, SK8a, SK4, SK6, Sk8, SK10, SK10a |
| | UK Ho4 | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 12- 20 (TP č. 24 - 54A) | 5 dnů / 4 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK12 od nám. č.15 po nám. výhybka č. 47 v km SK18 od Se27 po nám výhybky č. 48 dále SK14, SK16, SK20a | Vypnuté trakční napájení na SK12, SK14, SK16, SK18 a SK20a |
| | UK Ho5 | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 7 a č. 9 (OS 9-14) ^{2.)} | 3 dny / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK7 od náv. Sc7 do odj. nav. L7 SK9 od nav. Sc9 do odj. náv. L9 | Vypnuté trakční napájení na SK3a, SK3, SK5b-5, SK7a, SK7, SK9 |
| | UK Ho6 | 6x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 3-5 (TP č. 41C – 61) ^{2.)} | 7 dnů / 6 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK3 od náv. Sc3 do nám. výhybky č. 62 SK5 | Vypnuté trakční napájení na SK3a, SK3, SK5b-5, SK7a, SK7, SK9 |

Ukolejnění stožárů trakčního vedení

| Stanice / výhybna /neutrální pole | St. p. | Popis výluky | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Upřesnění výpuky | |
|--|--------------------|---|-------------------------------|--|--|--|
| | | | | | Vyloučení koleje | Vypnuté trakční napájení |
| | | | | | od náv Sc5 po nám. výhybky č. 62 Dále SK7, SK9, SK11, SK13 | |
| ŽST Lužice | UK Lu1 | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 60-70) | 3 dny / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 20:00 do 6:00) | SK2 od náv. Se12 po vj. nav. 2S Dále SK4 a SK6 TK2 Lužice – Moravská Nová Ves | Vypnuté trakční napájení na TK2 Lužice – Moravská Nová Ves a SK2 |
| | UK Lu2a | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 1-17) | 4 dny / 3 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK1 od vj. n. 1L po odj. n. 1L Dále SK3 a SK5 TK1 Hodonín - Lužice | Vypnuté trakční napájení na TK1 Hodonín - Lužice a SK1 |
| | UK Lu2b | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 49 – 69) | 4 dny / 3 x 10 h | | SK1 od odj. n. L1 po vj. n. 1S SK5 Od odj. n. S5 po výh. č. 16 Dále SK3 TK1 Lužice – Moravská Nová Ves | Vypnuté trakční napájení na TK1 Lužice – Moravská Nová Ves a SK1 a SK5 a SK3 |
| | UK Lu3 | 6x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 5 (TP č. 17 – 49) | 7 dnů / 6 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK5 od nám. výhybky č. 6 po nám. výhybky č. 16 | Vypnuté trakční napájení na SK3 a SK5 |

Ukolejnění stožárů trakčního vedení

| Stanice / výhybna /neutrální pole | St. p. | Popis výluky | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Upřesnění výpuky | |
|--|---------------------------|---|-------------------------------|--|---|---|
| | | | | | Vyloučení koleje | Vypnuté trakční napájení |
| ŽST Moravská Nová Ves | UK MNV1a | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 2-14) | 3 dnů / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK2 od vj. n. 2L po po odj. n. S2 dále SK4 TK2 Lužice – Moravská Nová Ves | Vypnuté trakční napájení na TK2 Lužice – Moravská Nová Ves a SK2, SK4 |
| | UK MNV1b | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 44-58) | 3 dnů / 2 x 10 h | | SK2 od odj. L2 po vj. n. 2S dále SK4 TK2 Moravská Nová Ves - Hrušky | Vypnuté trakční napájení na TK2 Moravská Nová Ves - Hrušky a SK2, SK4 |
| | UK MNV2 | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 37-45 a TP č. 23-25) | 3 dny / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK1 Od odj. náv. S1 po nám. výh. 12 | Vypnuté trakční napájení na SK1 |
| | UK MNV3 | 6x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 4 (TP č. 14-42) | 7 dnů / 6 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK4 Od nám. výhybky č. 6 po nám výhybky č. 9 | Vypnuté trakční napájení na SK4 |
| T ú. Moravská Nová Ves – Hrušky | UK MNV Hru | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 v km 90,800 – 91,700 (TP č. 65 – 93) | 5 dnů / 4 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | TK1 Moravská Nová Ves - Hrušky | Vypnuté trakční napájení na TK1 |
| Výhybna Hrušky | UK Hru1 | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a | 3 dny / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční | SK2 od vj. n. 2L po odj. n. 2S TK2 | Vypnuté trakční napájení na TK2 Moravská Nová Ves - Hrušky a SK2 |

Ukolejnění stožárů trakčního vedení

| Stanice / výhybna /neutrální pole | St. p. | Popis výluky | potřebný počet dnů / hodin | Nickolejný provoz / omezený provoz vlaků | Upřesnění výpuky | |
|--|--------------------|--|-------------------------------|--|--|---|
| | | | | | Vyloučení koleje | Vypnuté trakční napájení |
| | | napěťová výluka pro kolej č. 2 vkm 88,500 – 89,000 | | výluka od 22:00 do 6:00) | Moravská Nová Ves - Hrušky | |
| | UK Hru2 | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 1 | 5 dnů / 4 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK1 od vj. n. 1S po odj. n. L1 dále SK3 a SK5 TK 1 Hrušky - Břeclav | Vypnuté trakční napájení na TK1 Hrušky - Břeclav a SK1 |
| | UK Hru3 | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 5 | 5 dnů / 4 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK5 od nám. výhybky č. 8 po nám. výhybky č. 11 | Vypnuté trakční napájení na SK3 a SK5 |
| | UK Hru4 | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napěťová výluka pro kolej č. 4 | 3 dny / 2 x 10 h | Nickolejný provoz (noční výluka od 22:00 do 6:00) | SK4 od nám. výhybky č. 6 po nám. výhybky č. 13 | Vypnuté trakční napájení na SK4 |

Poznámky:

- 1.) Ve stavebním postupu UK Ro3 není zavedeno dopravní opatření pro mezistaniční úsek Rohatec – Sudoměřice na Moravě. Os vlaky linky S91 nemusí být nahrazeny NAD.
- 2.) Ve stavebních postupech UK Ho5 a UK Ho6 není vyloučen mezistaniční úsek Hodonín – Holíč nad Moravou. Nicméně záhlaví ŽST Hodonín bude vypnuté TV. Proto je nutné zavést dopravní patření. Jsou dvě varianty:
 - Vlaky vést nezávislou trakcí v mezistaničním úseku Hodonín – Holíč nad Moravou s pokračování a do ŽST Kúty,
 - Vlaky vést závislou trakcí v mezistaničním úseku Hodonín – Holíč nad Moravou, ale je nutné, aby byla na vj. n. HS návštěv dovolující jízdu vlaku do ŽST Hodonín.
- 3.) Stavební postup MoP4 je záměrně dán na víkend ze So na Ne. Je to z toho důvodu aby nebyla nutnost zavést NAD v úseku Bzenec – Moravský Písek za Os vlaky linky S61. Dále je výluka zkrácena o 20 minut od 21:20 do 7:00. Poslední vlak z Moravského Písku ve směru Bzenec má dojezd 21:14 a první vlak z Bzenec do Moravského Písku má příjezd do Moravského Písku v 7:07.

Všeobecný popis stavebních postů

Všechny stavební postupy probíhají v nočních hodinách od 20 h do 6 h. Časová délka vyloučení kolejí je 10 hodin. Jakmile je realizováno ukolejnění TP podpěr a OS v jedné stanici, následuje ukolejnění TP nebo OS v další stanici. Více je uvedeno v dokumentu: „Časovém harmonogramu TNS Nedakonice“.

Staniční koleje 1 a 2 a traťové koleje v mezistaničním úseku

Přesné určení od jakého místa do jakého místa je vyloučena staniční kolej je uvedeno v tabulce 7. Na těchto kolejích je realizováno ukolejnění. Dále jsou v tabulce uvedeny koleje, na kterých sice není prováděno ukolejnění, ale není možné na tuto kolej vjet nebo z ní odjet. Tyto koleje jsou uvedeny bez přesného místa začátku a konce určení vyloučení.

Pokud je ve stavebním postupu realizováno ukolejnění na staniční koleji v záhlaví stanice. Je vyloučena i navazující traťová kolej.

V době vyloučení staničních a traťových kolejích, na kterých je prováděno ukolejnění, je nad těmito kolejemi vypnuto TV. Pokud jsou práce na ukolejnění za místem, kde je vzdušné dělení oddělující troleje ve stanici a v traťovém úseku je TV v mezistaničním úseku též vypnuto.

Vyloučení traťové koleje

V případě že probíhají práce na traťové koleji je vyloučena celá traťová kolej. Jedná se o stavebních postupy UK Ro-Ho1, UK Ro Ho 2 a UK MNV Hru.

V době kdy budou vyloučeny traťové koleje ve třech výše zmíněných stavebních postupech je vypnuto TV nad traťovou kolejí.

Přejezdy na vyloučených kolejích

V místech, kde přes vyloučenou staniční kolej je přejezd ponechán v provozu. Nebude uzavřen.

Pokud je nutné s pracovní soupravou posunovat přes přejezd, je nutné aby byly umístěni dva pracovníci na obou stranách přejezdu. Tito dva pracovníci umožní bezpečné projetí pracovní soupravy přes přejezd. Pokud by přejezd nebyl v poruše je přes přejezd ponechána traťová rychlost. V místě stavebních prací je rychlost snížena.

V Mezistaničních úsecích, kde budou probíhat ukolejnění TP není žádný přejezd.

Omezená rychlost v místech stavebních činností

V místě stavebních prací je nutné, aby byla zajištěna bezpečnost pracovníku. Proto v místech, kde probíhají práce, je na přilehlé koleji snížena rychlost. Snížená rychlost je 80 km/h.

Dopravní opatření pro stavební postupy

V následujícím textu je všeobecně popsán dopravní technologické posouzení dopadu stavebních postupů. Text je rozdělen do dvou částí. První část se zabývá problematikou kolejí ve stanici 1 a 2 popřípadě traťových kolejí. Druhá část se zabývá problematikou ostatních staničních kolejí.

Vedení drážní dopravy v mezistaničních úsecích

Drážní doprava bude vedena po nevyloučených traťových kolejích. Křižování bude probíhat v sousedních stanicích. Systém vedení vlaků je podobný ve stavebním postupu N20.

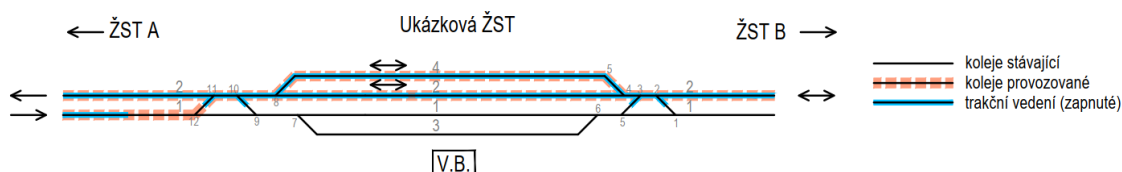
Obousměrné vedení vlaků traťové koleji č.2

Je vyloučena staniční kolej č. 1 od výhybky č. 7 přes záhlaví stanice po traťovou kolej č. 1 vedoucí k ŽST B. Veškerá drážní doprava je přes stejné záhlaví vedena pouze po staniční koleji č. 2 a dále přes traťovou kolej č. 2 mezi ŽST Ukázková a ŽST B.

V mezistaničním úseku mezi ŽST A a ŽST Ukázková je drážní doprava vedena po obou traťových kolejích. Po traťové koleji č. 1 je vedena ze směru A a po 2 traťové koleji je vedena ve směru A.

Ze směru A (po traťové koleji č. 1) je nutné projet místem od vzdušného dělení v záhlaví stanice po úsekový dělič bez napětí. Proto **je nutné, aby vlaky měly vždy na návěstidle 1S návěst dovolující jízdu vlaku.** Tak aby do stanice vjížděly setrvačností. Po překonání kolejové spojky mezi výhybkami 12 a 11 (dle obrázku 8) mohou pokračovat bez napěťového omezení.

V ŽST Ukázková je možné křižování nebo předjíždění vlaků. Křižování je možné na staničních kolejích č. 2 a 4.



Obrázek 8 Vedení vlaků v době, kdy je vyloučena staniční kolej č. 1 a přilehlá traťová kolej č. 1

Na obrázku je sice zobrazeno pouze jedno zhlaví ale stejné řízení provozu by bylo i na druhém zhlaví stanice.

Toto opatření platí pro stavební postupy UK MoP2a, UK MoP2b, UK Bz2, UK Ro2a, UK Ro2b UK Ro3, UK, Ho1a, UK Ho1b, UK Lu2a, UK Lu2b, UK Hru2.

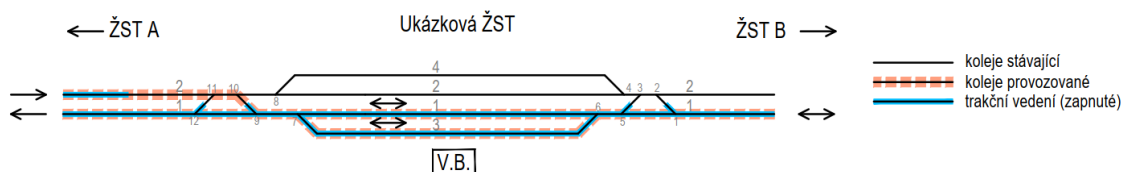
Obousměrné vedení vlaků traťové koleji č.1

Je vyloučena staniční kolej č. 2 od výhybky č. 4 přes záhlaví stanice po traťovou kolej č.2 vedoucí k ŽST B. Veškerá drážní doprava je přes stejné záhlaví vedena pouze po staniční koleji č.1 a dále přes traťovou kolej č. 1 mezi ŽST Ukázková a ŽST B.

V mezistaničním úseku mezi ŽST A a ŽST Ukázková je drážní doprava vedena po obou traťových kolejích. Po traťové koleji č. 2 je vedena ze směru A a po 1 traťové koleji je vedena ve směru A.

Ze směru A (po traťové koleji č. 2) je nutné projet místem od vzdušného dělení v záhlaví stanice po úsekový dělič bez napětí. Proto **je nutné, aby vlaky měly vždy na návěstidle 2S návěst dovolující jízdu vlaku.** Tak aby do stanice vjížděly setrvačností. Po překonání kolejové spojky mezi výhybkami 10 a 9 (dle obrázku 9) mohou pokračovat bez napěťového omezení.

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



Obrázek 9 Vedení vlaků v době, kdy je vyloučena staniční kolej č. 2 a přilehlá traťová kolej č. 2

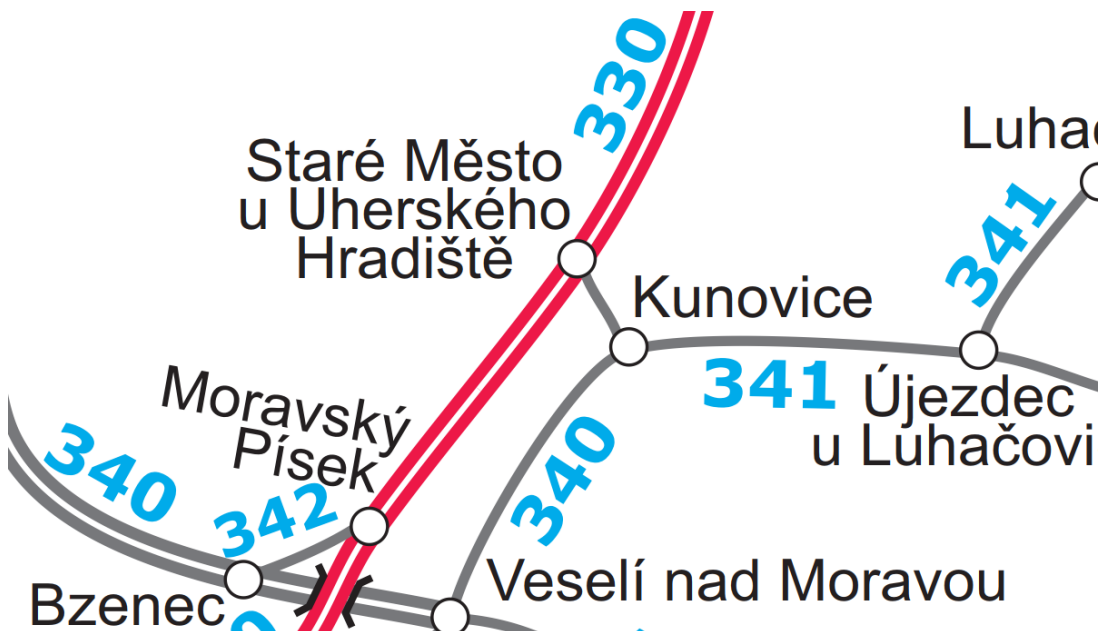
Na obrázku je sice zobrazeno pouze jedno zhlaví ale stejné řízení provozu by bylo i na druhém zhlaví stanice.

Toto opatření platí pro stavební postupy UK MoP1, UK Bz1, UK Ro1a, UK Ro1b, UK Lu1, UK MNV1a, UK MNV 1b, UK Hru.

4. Dynamické posouzení neutrálního pole

4. 1. Úvod do problematiky dynamického posouzení

Řešená dvoukolejná trať je součástí 2. koridoru železniční trati 330 Břeclav - Přerov. Řešený úsek na přiloženém obrázku se nachází mezi ŽST. Staré Město u Uherského Hradiště (dále Staré Město u Uh. Hrad.) a ŽST. Moravský Písek. V celém úseku mezi výše jmenovanými stanicemi je napájecí soustava 25 Kv 50 Hz.



Úpravy se týkají trakčního vedení dvoukolejné trati 330 Břeclav - Přerov v záhlaví ŽST. Nedakonice, konkrétně se jedná o km v km cca 132,775 – 133,000.

Cílem těchto výpočtů je dynamické posouzení jízdy vlaků neutrálním polem při provizorních stavech v kolejovém řešení stanice Nedakonice a omezení provozu na železničním přejezdu mezi stanicí a neutrálním polem.

4. 2. Použité podklady

Z projektu

Použité podklady vycházejí z následujících dokumentů:

- Z předchozího stupně (Záměr projektu),
- Koordinační situace stavby,
- Podélné profily a směrové řešení kolejí,
- Trakční vedení,
- Požadavky ETCS na průjezd neutrálním polem.

Ostatní

V ostatním přehledu jsou uvedeny hlavně:

- Přehledy technických normativů hmotností platné od 1. 5. 2023.

Dále je zde uveden program, ve kterém byla uskutečněna simulace průjezdu neutrálním polem. Oproti předchozímu stupni, ve kterém byl využit program OpenTrack, je v tomto stupni použit program:

- VlaDyka

4. 3. Vstupní parametry

Niveleta koleje byla převzata z aktuálního podélného profilu. Umístění vjezdového a odjezdového návěstidla vychází z aktuální koordinační situace a řešení neutrálního pole vychází ze situace trakčního vedení a schématu napájení a dělení.

Kolejová vozidla

Moravský Písek – Staré Město u Uh. Hrad.

| Typ vlaku | hmotnost | jízdní odpor | lokomotiva | sunutí | délka sunutého vlaku |
|--------------|----------|----------------|-------------|--------|----------------------|
| Ex (RailJet) | 437t | R _K | 1216 | Ano | 206 m |
| R | 550t | R _K | 1216 | Ne | |
| NEx | 2800t | S | 1216 | Ne | |
| Nex1 | 2200t | T ₄ | 1216 | Ne | |
| Pn | 3500t | T ₄ | 1216 | Ne | |
| Os | 180t | R _K | InterPanter | Ano | 80 m |

Staré Město u Uh. Hrad. – Moravský Písek

| Typ vlaku | hmotnost | jízdní odpor | lokomotiva | sunutí | délka sunutého vlaku |
|---------------|----------|----------------|-------------|--------|----------------------|
| Ex ((RailJet) | 437t | R _K | 1216 | Ano | 206 m |
| R | 550t | R _K | 1216 | Ne | |
| NEx | 2800t | S | 1216 | Ne | |
| Pn | 3500t | T ₄ | 1216 | Ne | |
| Os | 180t | R _K | InterPanter | Ano | 80 m |

| Úsek | Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady | | | | | | | | Poznámka |
|--------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----------|
| | 210* | 230* 240* 242* | 362 365 | 363.0 | 363.5 | 186 D 386 | 183.7 D 189 D 193 D 383 388 1216 A 1293 A | ET 43 PL | |
| Říkovice – Břeclav | T ₄ 2000 T 1900 S 1750 U 1300 | T ₄ 2900 T 2300 S 2100 U 1660 | T ₄ 2900 T 2300 S 2000 U 1650 | T ₄ 3100 T 2500 S 2200 U 1650 | T ₄ 3200 T 2550 S 2250 U 1650 | T ₄ 3200 T 2600 S 2500 U 1650 | T ₄ 3500 T 2850 S 2800 U 1800 | T ₄ 3300 T 2850 S 2800 U 1800 | |
| Břeclav – Říkovice | T ₄ 2000 T 1900 S 1750 U 1300 | T ₄ 2650 T 2600 S 2300 U 1600 | T ₄ 2350 T 2300 S 2000 U 1600 | T ₄ 2550 T 2500 S 2200 U 1600 | T ₄ 2950 T 2550 S 2250 U 1650 | T ₄ 3100 T 2600 S 2500 U 1650 | T ₄ 3500 T 2850 S 2800 U 1800 | T ₄ 3300 T 2850 S 2800 U 1800 | |

* normativy hmotnosti platí z/do Hulín – Břeclav

Poznámka:

Váha vlaku (Nex1) 2200t je nečastější vahou nákladních vlaků v úseku Břeclav – Říkovice – (Přerov)

Navržená infrastruktura

V celém řešeném úseku uvažujeme redukováný sklon 2 ‰. Infrastruktura je převzata z aktuální kolejové situace. Redukovaný sklon je v kladných hodnotách z Moravského Písku do Starého Města u Uh. Hrad..

Neutrální pole je vypnuté

Provozní stav ve směru Moravský Písek – Staré Město u Uh. Hrad.

| | |
|-------------------------|-------------|
| Indikátor Vypněte proud | km 132,822, |
| Návěst Zapněte proud | km 132,971. |

Provozní stav ve směru Staré Město u U.H. - Moravský Písek

| | |
|-------------------------|-------------|
| Indikátor Vypněte proud | km 132,971, |
| Návěst Zapněte proud | km 132,822. |

Poznámka:

Neutrální pole je v základním stavu zapnuté.

Pomalá jízda přes přejezd P 8160 v km 132,661

Pomalá jízda přes přejezd P 8160, na kterém je PZS v poruše je v obou směrech odlišná. Více v textu níže.

Moravský Písek – Staré Město u Uh. Hrad.

Pomalá jízda ve směru ze Starého Města u Uh. Hrad. do Moravského Písku je od km 132,721 po km (132,651). Km v závorce uvádí, že hned jak čelo vlaku překoná přejezd vlak začíná zrychlovat.

Staré Město u Uh. Hrad. – Moravský Písek

Pomalá jízda ve směru z Moravského Písku do Starého Města u Uh. Hrad. je od km 132,601 po km (132,671). Km v závorce uvádí, že hned jak čelo vlaku překoná přejezd vlak začíná zrychlovat.

4. 4. Výpočet

Samotný výpočet byl proveden pomocí programu VlaDyka na základě výše uvedených podkladů.

Pro výpočet byly uvažovány tři varianty.

- Varianta 1 Neutrální pole je vypnuté (n-1),
- Varianta 2: Průjezd vlaku při vypnutém neutrálním poli a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu P 8160 (n-2),
- Varianta 3 Výluka staniční koleje č. 2 a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu P 8160 (n-3),
- Varianta 4 Výluka staniční koleje č. 2 a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu z 2TK na 6SK (n-3).

V simulaci je několik stavů Prvním stavem, který nastal, je stav vypnutého neutrálního pole (n-1). Druhý stav, který nastal, je pomalá jízda 10 km /h přes přejezd P 8160, na kterém je PZS v poruše. Rozkaz OP. Posledním stavem, který je už (n-3), je výluka staniční koleje 2.

Bylo zohledněno funkční chování lokomotivy při průjezdu neutrálním polem. Funkční chování lokomotivy je dáno časem před vjetím lokomotivy do vypnutého neutrálního pole a časem po vyjetí lokomotivy z vypnutého neutrálního pole. Časy jsou následovné:

- Před vjetím do vypnutého neutrálního pole je nutné, aby vlak měl vypnuté napájení 10 s,
- Po vyjetí z vypnutého neutrálního pole je časové období po mezi vyjetí a náběhem výkonu lokomotivy 30 s.

Neutrální pole je vypnuté (n-1)

Průjezd neutrálním polem je zaznamenán v příloze 1: Příloha1_Neutralni_pole_TNS_NEDAKONICE

Moravský Písek – Staré Město u Uh. Hrad.

Všechny vlaky se rozjíždějí od odjezdového návěstidla S2 a projíždějí rozpenutým neutrálním polem. Výsledek průjezdu je následující. Všechny vlaky projedou přes neutrální pole. Tento průjezd byl zkoušen i pro 80% adheze pro nejtěžší vlak tj. 3500t. Snížená adheze byla zkoušena pouze v tomto směru. Trať je v tomto směru ve stoupání 2‰.

Vlak Nex (váha 3500t) vjíždí do neutrálního pole v rychlosti 17,43 km/h z neutrálního při opuštění neutrální pole (před zapnutím proudu) má rychlost 12,25 km/h.

Vlak Pn (váha 2800t) vjíždí do neutrálního pole v rychlosti 19,69 km/h z neutrálního při opuštění neutrální pole (před zapnutím proudu) má rychlost 14,25 km/h.

Vlak Nex1 Vlak Pn (váha 2200t) vjíždí do neutrálního pole v rychlosti 24,74 km/h z neutrálního při opuštění neutrální pole (před zapnutím proudu) má rychlost 20,68 km/h.

Tyto rychlosti platí pro 100% adhezi. Při 80 % adhezi jsou pro oba dva vlaky rychlosti stejné.

Dopravně technologické opatření

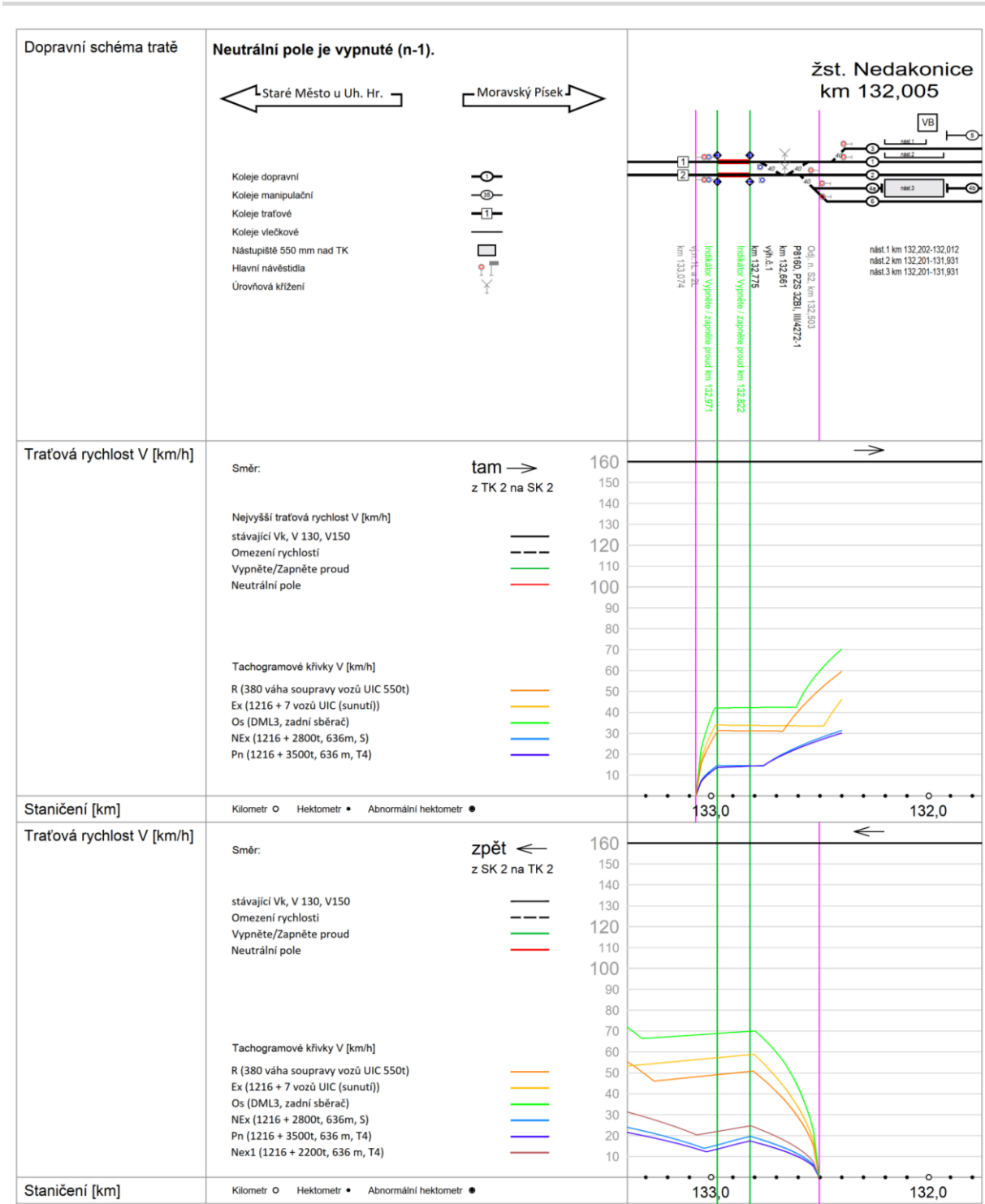
Ve směru z Moravského Písku do nákladní vlaky v simulaci neutrální pole projely. I tak průjezd nákladních vlaků neutrálním polem při poklesu pod 20 km/h není možné v reálném provozu garantovat.

Staré Město u Uh. Hrad. – Moravský Písek

Všechny vlaky se rozjíždějí od vjezdového návěstidla 2L a projíždějí neutrálním polem. Všechny vlaky projedou přes neutrální pole. Snížená adheze nebyla zkoušena z důvodu klesání tratě ve 2‰.

Dopravně technologické opatření

Není nutné žádné dopravní opatření.



Obrázek 10 Průjezd neutrálním polem při stavu n-1 – Neutrální pole je rozepnuté (vypnuté)

Průjezd vlaku při rozepnutém neutrálním poli a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu P 8160 (n-2)

Průjezd neutrálním polem je zaznamenán v obrázku 8.

Moravský Písek – Staré Město u Uh. Hrad.

Všechny vlaky se rozjíždějí od odjezdového návěstidla S2. Vlaky od návěstidla S2 jsou omezeny sníženou rychlostí 10 km/h až po místo kde čelo vlaku mine přejezd. Následně projíždějí vypnutým neutrálním polem. Výsledek průjezdu je následující. Všechny vlaky projedou přes neutrální pole. Tento průjezd byl zkoušen i pro 80% adheze pro nejtěžší vlak tj. 3500t. Snížená adheze byla zkoušena pouze v tomto směru. Trať je v tomto směru ve stoupání 2‰.

Vlak Nex (váha 3500t) vjíždí do neutrálního pole v rychlosti 15,48 km/h z neutrálního při opuštění neutrální pole (před zapnutím proudu) má rychlost 9,63 km/h.

Vlak Pn (váha 2800t) vjíždí do neutrálního pole v rychlosti 16,71 km/h z neutrálního při opuštění neutrální pole (před zapnutím proudu) má rychlost 10,01 km/h.

Vlak Nex1 (váha 2200t) vjíždí do neutrálního pole v rychlosti 19,61 km/h z neutrálního při opuštění neutrální pole (před zapnutím proudu) má rychlost 14,38 km/h.

Tyto rychlosti platí pro 100% adhezi. Při 80 % adhezi jsou pro oba dva vlaky rychlosti stejné.

Dopravně technologické opatření

Ve směru z Moravského Písku do nákladní vlaky v simulaci neutrální pole projely. I tak průjezd nákladních vlaků neutrálním polem při poklesu pod 20 km/h není možné v reálném provozu garantovat.

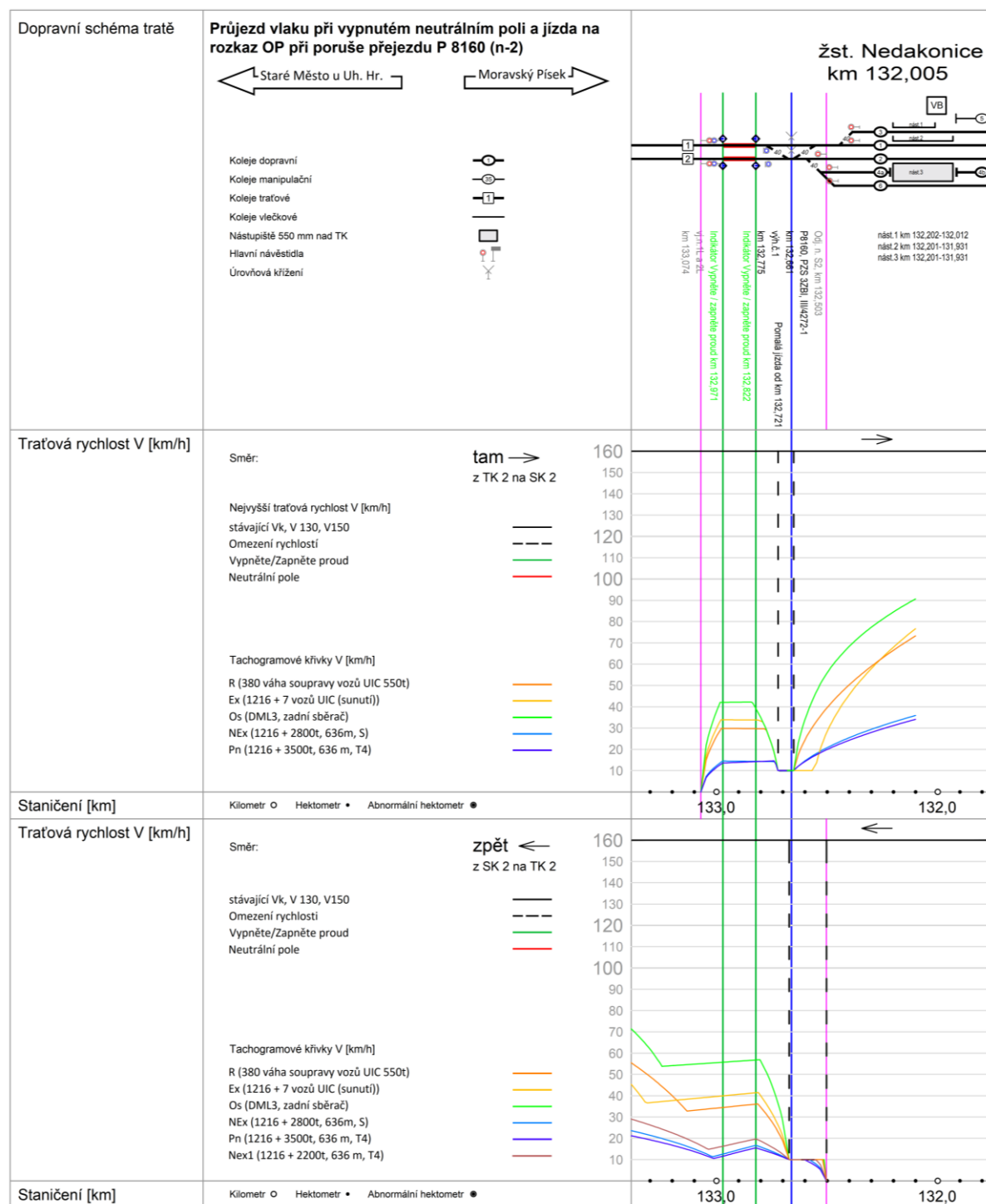
Staré Město u Uh. Hrad. – Moravský Písek

Všechny vlaky se rozjíždějí od vjezdového návěstidla 2L. Průjezd vlaků přes rozepnuté neutrální pole a následně průjezd sníženou rychlostí 10 km/h přes přejezd v poruše je následující. Všechny vlaky projedou přes neutrální pole a přes přejezd v poruše. Snížená adheze nebyla zkoušena z důvodu klesání tratě ve 2‰.

U vlaku Ex (sunutý vlak RailJet) je rozjezd za přejezdem posunut až do místa, kde vlak může zapnout proud.

Dopravně technologické opatření

Ve směru ze Starého Města u Uh. Hrad. do Moravského Písku nákladní vlaky v simulaci neutrální pole projely. Proto není doporučeno žádné dodatečné dopravně technologické opatření.



Obrázek 11 Průjezd neutrálním polem při stavu n-2 – Neutrální pole je rozepnuté (vypnuté) a přejezd P 8160 je v poruše

Výluka staniční koleje č. 2 a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu P 8160 (n-3) z 2TK na 1SK

Průjezd neutrálním polem je zaznamenán v příloze 3: Příloha3_Neutralni_pole_TNS_NEDAKONICE

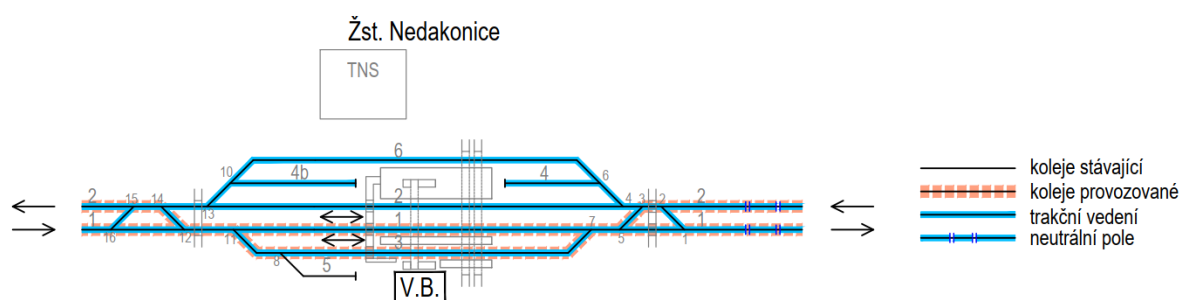
Moravský Písek – Staré Město u Uh. Hrad.

Všechny vlaky se rozjíždí od návěstidla S1. Dále projíždějí přes kolejovou spojku tvořící výhybky 5 a 3. Od děliče v km 132,600 jedou s vypnutým proudem. Přes přejezd v poruše jedou sníženou rychlostí 10 km/h. Neutrální pole je rozepnuté. Tento stav je n-3, oproti základnímu stavu n.

Všechny vlaky ze směru od Moravského Písku do Starého Města Uh. Hrad. neprojedou neutrálním polem.

Dopravně technologické opatření

Ve směru z Moravského Písku do Starého Města u Uh. Hrad. Všechny vlaky v simulaci neutrální pole neprojevy. Z dopravně technologického hlediska je doporučeno následné opatření.



Obrázek 12 Dopravně tachlovické řešení pro variantu 4.3 (Výluka staniční koleje č. 2 a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu P 8160 (n-3))

Všechny vlaky budou vedeny po staniční koleji č. 1 a 3 při současném zajištění průjezdu kolem odjezdového návěstidla S1 resp. S3. Kolejovou spojku mezi výhybkami 3 a 5 (12 a 14) budou projíždět pouze vlaky, které jsou vedeny od Starého Města u Uh. Hrad.

Ve směru ze Starého Města u Uh. Hrad. jsou vlaky vedeny v úseku trati 316A mezi žst. Staré Město u Uh. Hrad. a žst. Nedakonice po traťové koleji č. 2. Více obrázek 10.

Ve směru z Moravského Písku jsou vlaky vedeny v úseku trati 316A mezi žst. Staré Město u Uh. Hrad. a žst. Nedakonice po traťové koleji č. 1. Více obrázek 10.

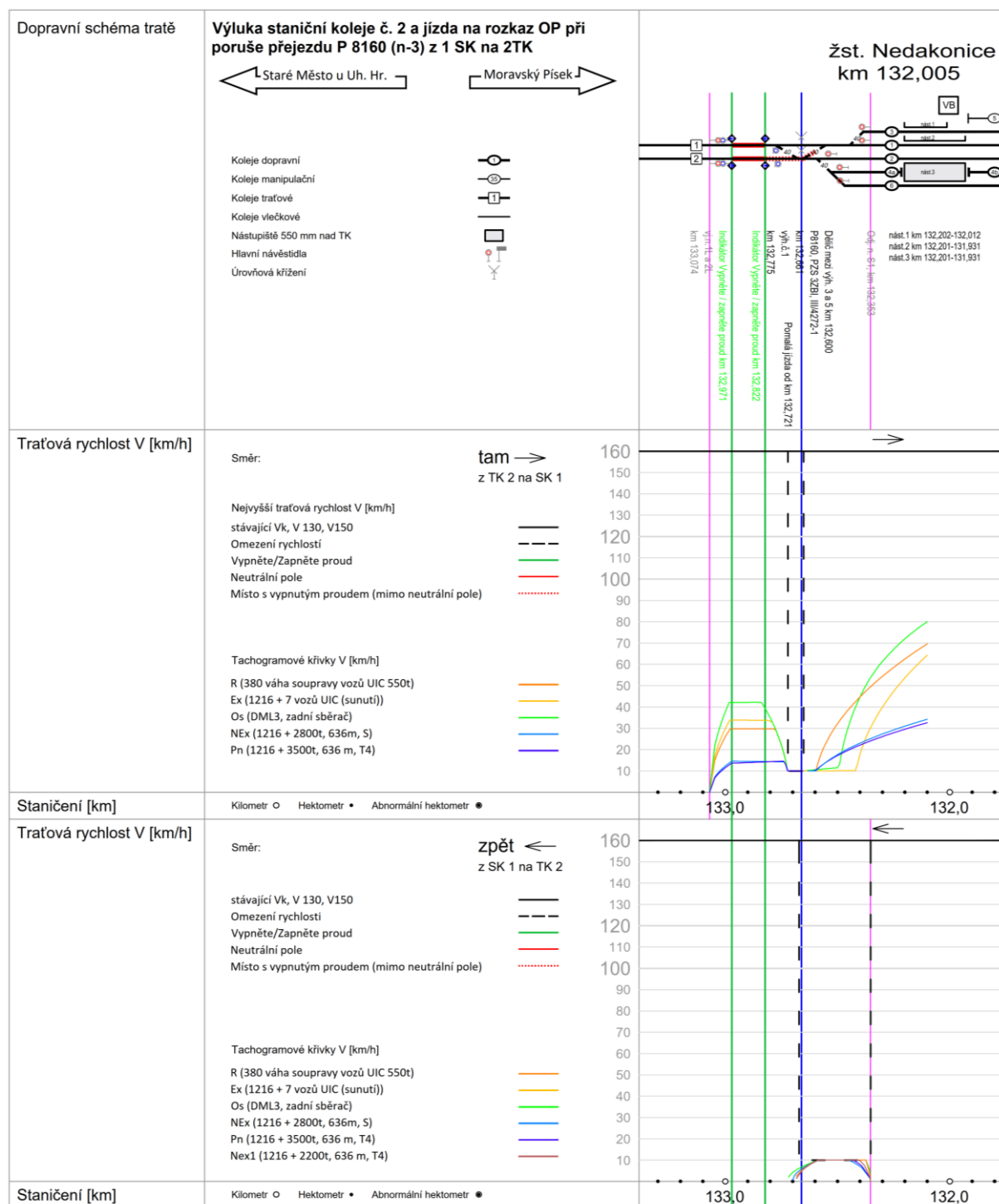
Staré Město u Uh. Hrad. – Moravský Písek

Všechny vlaky se rozjíždějí od vjezdového návěstidla 2L. Průjezd vlaků přes vypnuté neutrální pole, dále na rozkaz OP přes přejezd sníženou rychlostí 10 km/h a kolejovou spojku 3 a 5, kde vlaky za km 132,600 mohou zapnout proud. Všechny vlaky projedou přes neutrální pole a přes přejezd v poruše. Snížená adheze nebyla zkoušena z důvodu klesání tratě ve 2‰.

U vlaku Ex (sunutý vlak RailJet) a u vlaku Os (sunutá 3 vozová jednotka) je rozjezd na konec posunut až do místa, kde vlak může zapnout proud.

Dopravně technologické opatření

Ve směru ze Starého Města u Uh. Hrad. do Moravského Písku nákladní vlaky v simulaci neutrální pole projely. Proto není doporučeno žádné dodatečné dopravně technologické opatření.



Obrázek 13 Vyluka staniční koleje č. 2 a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu P 8160 (n-3) z 2TK na 1SK

Výluka staniční koleje č. 2 a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu z 2TK na 6SK (n-3) z 6SK na 2TK

Průjezd neutrálním polem je zaznamenán v obrázku 13.

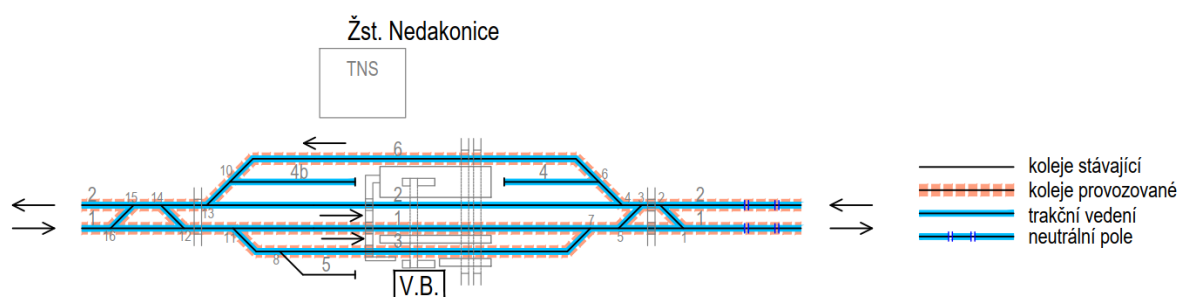
Moravský Písek – Staré Město u Uh. Hrad.

Všechny vlaky se rozjíždí od návěstidla S6. Dále projíždějí přes kolejovou spojku tvořící výhybky 4 a 6. Od děliče v km 132,539 jedou s vypnutým proudem. Přes přejezd v poruše jedou sníženou rychlostí 10 km/h. Neutrální pole je rozepnuté. Tento stav je n-3, oproti základnímu stavu n.

Všechny vlaky ze směru od Moravského Písku do Starého Města Uh. Hrad. neprojedou neutrálním polem.

Dopravně technologické opatření

Ve směru z Moravského Písku do Starého Města u Uh. Hrad. Všechny vlaky v simulaci neutrální pole neprojezy. Z dopravně technologického hlediska je doporučeno následné opatření.



Obrázek 14 Dopravně tachlovické řešení pro variantu 4.4 (Výluka staniční koleje č. 2 a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu z 2TK na 6SK (n-3))

Je nutné, aby vlakům nebyl umožněn odjezd ze staniční koleje č. 6 (od návěstidla S6) ve směru do Starého Města u Uh. Hrad. Vlaky mohou jet ve směru do Starého města u Uh. Hrad po staniční koleji 1 a 3. Je to stejné opatření jako u 4.3 Výluky staniční koleje č. 2 a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu P 8160 (n-3).

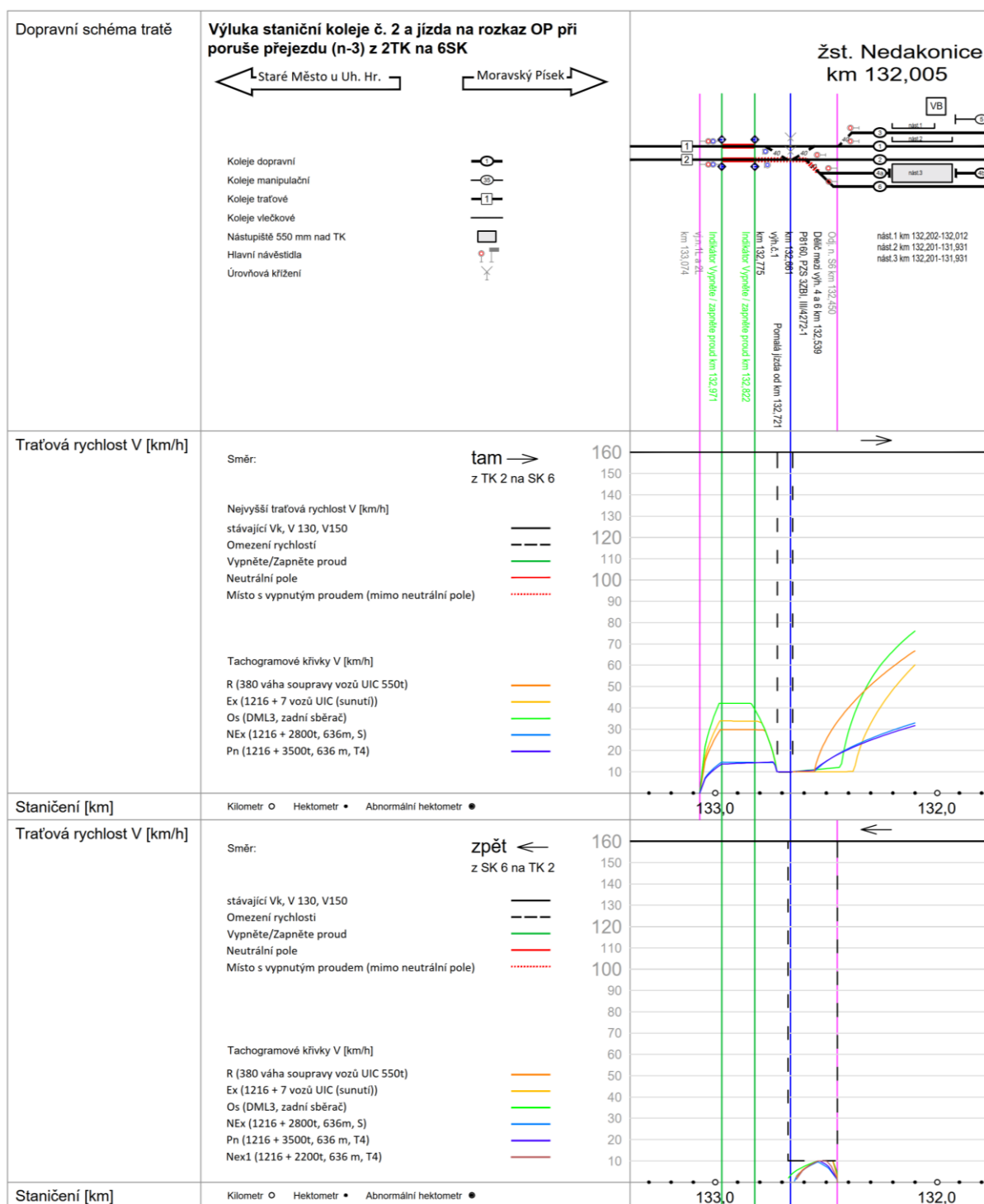
Ve směru ze Starého Města u Uh. Hrad. jsou vlaky vedeny v úseku trati 316A mezi žst. Staré Město u Uh. Hrad. a žst. Nedakonice po traťové koleji č. 2. Více obrázek 12.

Ve směru z Moravského Písku jsou vlaky vedeny v úseku trati 316A mezi žst. Staré Město u Uh. Hrad. a žst. Nedakonice po traťové koleji č. 1. Více obrázek 12.

Staré Město u Uh. Hrad. – Moravský Písek

Všechny vlaky se rozjíždějí od vjezdového návěstidla 2L. Průjezd vlaků přes rozepnuté neutrální pole, dále na rozkaz OP přes přejezd sníženou rychlostí 10 km/h a kolejovou spojku 4 a 6, kde vlaky za km 132,539 mohou zapnout proud. Všechny vlaky projedou přes neutrální pole a přes přejezd v poruše. Snížená adheze nebyla zkoušena z důvodu klesání tratě ve 2‰.

U vlaku Ex (sunutý vlak RailJet) a u vlaku Os (sunutá 3 vozová jednotka) je rozjezd na konec posunut až do místa, kde vlak může zapnout proud.



Obrazek 15 Výluka staniční koleje č. 2 a jízda na rozkaz OP při poruše přejezdu z 2TK na 6SK (n-3) z 6SK na 2TK

4. 5. Analýza průjezdu vlaků o různé hmotnosti při různých výšce uvedených stavech

Analýza průjezdu vlaků neutrálním polem ze ŽST Moravský Písek do ŽST Starého Města u Uhr. Hrad se zabývá výše pospanými stavy při různé hmotnosti vlaků. Hmotnosti vlaků jsou uvedené v tabulce. V tabulce je uveden i základní stav, kdy je neutrální pole sepnuté.

Z tabulky vyplývá, že u základního stavu všechny vlaky projedou sepnutým neutrálním polem. Proto **neutrální pole v sepnutém stavu (základní stav) vyhoví pro všechny vlaky.**

Pro opačný směr ze ŽST. Staré Město u Uh. Hrad. do žst. Moravský Písek, projedou všechny vlaky. Pro opačný směr není nutné dělat analýzu průjezdu vlaků přes neutrální pole.

V analýze jsou čtyři stavy:

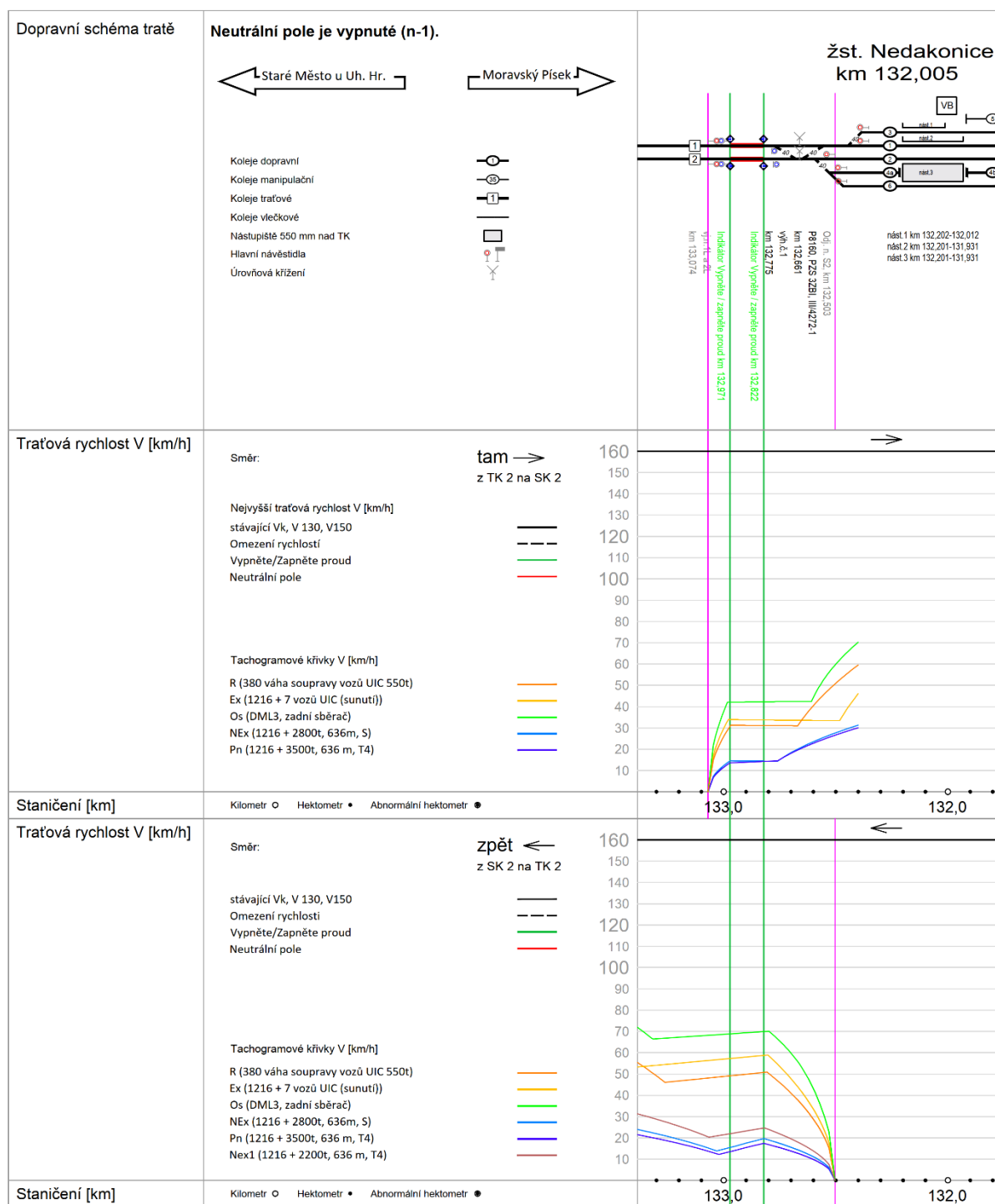
- Stav n V tomto stavu je neutrální pole propojené (základní stav),
- Stav n-1 V tomto stavu neutrální pole rozepnuté,
- Stav n-2 V tomto stavu je neutrální pole rozepnuté a přejezd je v poruše:
 - Od návěstidla S2 jede vlak rychlostí 10 km/h až čelo vlaku mine konec přejezdu.
- Stav n-3 V tomto stavu je neutrální pole rozepnuté a přejezd je v poruše a vyloučená staniční kolej č. 2. Stav n-3 má dvě varianty
 - 1 SK na 2 TK vlak jeden od děliče v km 132,6 mezi výhybkami 5 a 3 po začátek neutrálního pole s vypnutým proudem. Varianta stavu n-3,
 - 6 SK na 2 TK vlak jeden od děliče v km 132,539 mezi výhybkami 6 a 4 po začátek neutrálního pole s vypnutým proudem. Varianta stavu n-3.

V analýze je i stav, kdy je neutrální pole rozepnuté a ale současně vyloučená kolej č. 2. Jsou použity stejné varianty jako u předchozího stavu:

- 1 SK na 2 TK vlak jeden od děliče v km 132,6 mezi výhybkami 5 a 3 po začátek neutrálního pole s vypnutým proudem. Varianta stavu n-2a
- 6 SK na 2 TK vlak jeden od děliče v km 132,539 mezi výhybkami 6 a 4 po začátek neutrálního pole s vypnutým proudem Varianta stavu n-2a

V analýze jsou dány tři hodnoty:

- Vlak neprojede – uvázne v neutrálním poli,
- Pod 20 km/h – hodnota rychlosti vlaku při výjezdu z neutrálního pole je pod 20 km/h,
- Okolo 20 km/h – hodnota rychlosti vychází kolem 20 km/h tato hodnota není zpřesněna 10 s před vjezdem do neutrálního pole a 30 s po výjezdu z neutrálního pole.
- Vlak projde – hodnota rychlosti při výjezdu vlaku z neutrálního pole je vyšší než 22 km/h.



Obrázek 16

| Váha vlaku [t] | Neutrální pole v základním stavu (sepnuté) | Stav | | | | | |
|----------------|---|-----------------------------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| | | Neutrální pole je rozepnuté | | | | | |
| | | (n-1) | Přejezd P 8160 v poruše | | Vyloučená staniční kolej č. 2 | | |
| | | | (n-2) | Vyloučená staniční kolej č. 2 | | (n-2a) z 1 SK na 2TK | (n-2a) z 6 SK na 2 TK |
| | n | | | (n-3) z 1 SK na 2 TK | (n-3) z 6 SK na 2 TK | | |
| 3500 - 3100 | vlak projede | pod 20 km | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | vlak neprojede | vlak neprojede |
| 3000 | vlak projede | pod 20 km | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | vlak neprojede | vlak neprojede |
| 2900 | vlak projede | pod 20 km | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | pod 20 km | vlak neprojede |
| 2800 - 2600 | vlak projede | pod 20 km | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | pod 20 km | vlak neprojede |
| 2500 | vlak projede | pod 20 km | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | pod 20 km | vlak neprojede |
| 2400 | vlak projede | okolo 20 km/h | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | pod 20 km | vlak neprojede |
| 2300 | vlak projede | okolo 20 km/h | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | pod 20 km | vlak neprojede |
| 2200 | vlak projede | vlak projede | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | pod 20 km | vlak neprojede |
| 2100 - 1800 | vlak projede | vlak projede | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | pod 20 km | vlak neprojede |
| 1700 | vlak projede | vlak projede | pod 20 km | vlak neprojede | vlak neprojede | pod 20 km | vlak neprojede |
| 1600 | vlak projede | vlak projede | okolo 20 km/h | vlak neprojede | vlak neprojede | pod 20 km | vlak neprojede |
| 1500 | vlak projede | vlak projede | okolo 20 km/h | vlak neprojede | vlak neprojede | okolo 20 km/h | vlak neprojede |
| 1400 | vlak projede | vlak projede | okolo 20 km/h | vlak neprojede | vlak neprojede | okolo 20 km/h | vlak neprojede |
| 1300 | vlak projede | vlak projede | vlak projede | vlak neprojede | vlak neprojede | vlak projede | pod 20 km |
| 1200 - 900 | vlak projede | vlak projede | vlak projede | vlak neprojede | vlak neprojede | vlak projede | pod 20 km |

V základním stavu, kdy je neutrální pole sepnuté, projedou všechny vlaky .

Ve stavu n-1, kdy je neutrální pole rozepnuté, projede vlak vyšší rychlostí než 20 km/h o hmotnosti 2200 t. Vlaky s větší hmotností neutrální pole projedou ale nižší rychlostí než 20 km/h. I tak průjezd nákladních vlaků neutrálním polem při poklesu pod 20 km/h není možné v reálném provozu garantovat.

Ve stavu n-2, kdy je neutrální pole rozepnuté a přejezd je v poruše (rozkaz OP), projede vlak vyšší rychlostí než 20 km/h o hmotnosti 1300 t. Vlaky s větší hmotností neutrální pole projedou ale nižší rychlostí než 20 km/h.

Ve stavu n-3, kdy je neutrální pole rozepnuté, přejezd je v poruše (rozkaz OP) a vyloučená staniční kolej č. 2 je v obou variantách z 1SK – 2TK a z 6SK – 2TK výsledek analýzy totožný. Vlaky uvážnou místě mezi děličem 2 (z 1 SK na 2 TK) nebo děličem 3 (z 6 SK na 2TK) mezi výhybkou a začátek neutrálního pole.

V případě že by byl přejezd bez poruchy a ale neutrální pole by bylo rozepnuté a staniční kolej je vyloučena a platí stejné varianty u vyloučené staniční koleje č.2, tak výsledek analýzy vyjde lepe. Lepší výsledek je u varianty z 1 Sk na 2TK. Vlak projede vyšší rychlostí než 20 km/h o hmotnosti 1300 t. Vlaky s větší hmotností neutrální pole projedou ale nižší rychlostí než 20 km/h.

4. 6. Závěr s posouzení dynamického průjezdu

Při simulovaných stavech, kdy bylo simulováno vypnuté neutrální pole v záhlaví stanice (n-1) a dále bylo simulována porucha přejezdu P 8160 v poruše ve zhlaví stanice (rozkaz OP, stav n-2), simulace průjezdu vlaků v závislé trakci přes tyto simulované situace prokázala, že vlaky přes zhlaví a záhlaví stanice projedou v obou směrech.

Dále do simulace byl přidán další stav, kdy byla vyloučená staniční kolej č. 2 (n-3). Vlaky v závislé trakci musí v první simulaci projet ze Starého Města u Uh. Hrad. do Moravského Písku z traťové koleje č. 2 přes kolejovou spojku 3 a 5 na staniční kolej č. 1. Tato trasa platí i pro opačný směr. V druhé simulaci musí vlaky v závislé trakci projet ze Starého Města u Uh. Hrad. do Moravského Písku z traťové koleje č. 2 přes kolejovou spojku 4 a 6 na staniční kolej č. 6. Tato trasa platí i pro opačný směr.

Ve směru ze Starého Města u Uh. Hrad. do Moravského Písku vlaky v závislé trakci ve dvou simulacích o třech simulovaných stavech projedou. V opačném směru v obou simulacích (n-3) z Moravského Písku do Starého Města u Uh. Hrad neprojel přes tři simulované stavy žádný vlak. Je nutné udělat dopravně technologické opatření, které zabezpečí neuvážnutí vlaků závislé trakce. Uvážnutí vlaků hlavně hrozí od děličů mezi kolejovými spojkami 3 a 5 nebo 4 a 6 po začátek neutrální pole. Tedy navrhuje zavedení dopravního opatření vést vlaky po staniční koleji č. 1 a 3 při zajištění průjezdu kolem odjezdového návěstidla S1 resp. S3 a dále po traťové koleji č. 1.

V dokumentu je i analýza průjezdu vlaků neutrálním polem. Hmotnost byla určena od 3500 t maximální normativ na trati Přerov – Břeclav v úseku trati Říkovice – Břeclav až po hmotnost vlaku 900 t. V analýze je i zahrnut základní stav, kdy je neutrální pole sepnuté. Z analýzy vyplývá, že v základním stavu všechny vlaky základním stavem projedou. Oproti současnému stavu, kdy je neutrální pole vypnuté, **navrhované neutrální pole zlepší průjezdnost všech vlaků neutrálním polem v základním stavu.**

5. Závěr

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

V první kapitole jsou uvedeny základní údaje o stavbách. V další kapitole je popsána současná železniční infrastruktura tratě Přerov os.n. – Břeclav os.n. s upřesněním popisu ŽST Nedakonice a problematiky výměny kolejových obvodů v úseku trati 316A mezi ŽST Nedakonice (mimo) – ŽST Břeclav (mimo). Součástí dokumentace je i změna ukolejnění TP a OS ve stanicích mezi ŽST Nedakonice (mimo) – ŽST Břeclav (mimo). Ukolejnění TP a OS vyvolá velké množství dopravních opatření z důvodu nutnosti vést drážní dopravu v mezistaničních úsecích po jedné koleji. Dále je jeden stavební postup záměrně dán víkend. Jedná se o stavební postup MoP4 v ŽST Moravský Písek. Stavební postup je záměrně posunut oproti ostatním postupům na 21:20 a zkrácen o 20 min tak by nebyla nutnost zavádět NAD za Os vlaky linky S61 v úseku Moravský Písek – Bzenec.

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

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

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

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

V Brně 15. 5. 2024

Ing. Petr Loucký

[illegible]

| ID | Text1 | Název úkolu | Doba trvání | Zahájení | Dokončení | | Půlrok 2, 2024 | Půlrok 1, 2025 | Půlrok 2, 2025 | Půlrok 1, 2026 | Půlrok 2, 2026 | Půlrok 1, 2027 | Půlrok 2, 2027 | |
|----|-------|---|-------------|-----------|-----------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
| 29 | | Výstavba základů a nových objektů, připravenost pro montáž technologie instalace provizorního oplocení R110kV, demontáž technologického zařízení R110kV - 2. část | 32 dny | 3.7. 27 | 3.8. 27 | | | | | | | | | |
| 30 | | kanalizace, vodovod, kabelovody, elektrické rozvody | 32 dny | 3.7. 27 | 3.8. 27 | | | | | | | | | |
| 31 | | Instalace nového technologického zařízení - 2. část | 90 dny | 4.8. 27 | 1.11. 27 | | | | | | | | | |
| 32 | | Zprovoznění | 14 dny | 2.11. 27 | 15.11. 27 | | | | | | | | | |
| 33 | | Dokončovací práce, včetně zkoušení měničů, technologie | 30 dny | 16.11. 27 | 15.12. 27 | | | | | | | | | |
| 34 | | příjezdová komunikace, zpevněné plochy, chodníky, oplocení | | | | | | | | | | | | |
| 35 | | zemní práce a spodní stavba průběžně během stavby | 275 dny? | 19.4. 26 | 18.1. 27 | | | | | | | | | |
| 36 | | svrchní vrstvy | 32 dny? | 3.7. 27 | 3.8. 27 | | | | | | | | | |
| 37 | | | | | | | | | | | | | | |
| 38 | N10 | Demontáž vlečkové koleje TNS a vynětí výhybkы č.9 | 379 dny | 15.9. 25 | 28.9. 26 | | | | | | | | | |
| 39 | | Demontáž vlečkové koleje uvnitř areálu bez vyluky | 14 dny | 15.9. 25 | 28.9. 25 | | | | | | | | | |
| 40 | | Demontáž výhybkы č. 9 a náhrada kolejovým polem 8h | 1 den | 15.9. 25 | 15.9. 25 | | | | | | | | | |
| 41 | | Posunové návěstidlo Se9, Výkolejka NVk1 8h | 1 den | 16.9. 25 | 16.9. 25 | | | | | | | | | |
| 42 | N11 | Přehrání softwaru v DK žst. Nedakonice, CDP Přerov, PPV Břeclav, | 1 den? | 17.9. 25 | 17.9. 25 | | | | | | | | | |
| 43 | | přehrání software 2 hodiny v noci | 1 den | 17.9. 25 | 17.9. 25 | | | | | | | | | |
| 44 | | Odkoušení software 2 hodiny v noci | 1 den | 17.9. 25 | 17.9. 25 | | | | | | | | | |
| 45 | | P8157, P8158, P8159 | 1 den? | 17.9. 25 | 17.9. 25 | | | | | | | | | |
| 46 | | Úprava neutrální pole žst. Nedakonice | | | | | | | | | | | | |
| 47 | | Stavební postup pro 1. i 2. staniční kolej - víkendy | | | | | | | | | | | | |
| 48 | N20 | Budování základů podpěr TV 1. staniční kolej 10 hodin, současně přesun seřadovacího návěstidla Se1 - 4 hodiny | 1 den | 20.9. 25 | 20.9. 25 | | | | | | | | | |
| 49 | N20 | Budování základů podpěr TV 2. staniční kolej 10 hodin, současně přesun seřadovacího návěstidla Se2 - 4 hodiny | 1 den | 21.9. 25 | 21.9. 25 | | | | | | | | | |
| 50 | N21 | Montáž stožárů podpěr TV 1. staniční kolej 8 hodin | 1 den | 18.10. 25 | 18.10. 25 | | | | | | | | | |
| 51 | N21 | Montáž stožárů podpěr TV 2. staniční kolej 8 hodin | 1 den | 19.10. 25 | 19.10. 25 | | | | | | | | | |
| 52 | N22 | Demontáž a montáž vodičů vneutrálním poli 1. staniční kolej víkend 2 x 10 hodin | 2 dny | 25.10. 25 | 26.10. 25 | | | | | | | | | |
| 53 | N23 | Demontáž a montáž vodičů vneutrálním poli 2. staniční kolej víkend 2 x 10 hodin | 2 dny | 1.11. 25 | 2.11. 25 | | | | | | | | | |
| 54 | N24 | Demontáž a montáž odpojovačů v neutrálním poli 1. staniční kolej 8 hodin | 1 den | 8.11. 25 | 8.11. 25 | | | | | | | | | |
| 55 | N24 | Demontáž a montáž odpojovačů v neutrálním poli 2. staniční kolej 8 hodin | 1 den | 9.11. 25 | 9.11. 25 | | | | | | | | | |
| 56 | N25 | Definitivní regulace 1. staniční kolej 8 hodin | 1 den | 15.11. 25 | 15.11. 25 | | | | | | | | | |
| 57 | N25 | Definitivní regulace 2. staniční kolej 8 hodin | 1 den? | 16.11. 25 | 16.11. 25 | | | | | | | | | |
| 58 | | Úprava neutrální pole žst. Rohatec | | | | | | | | | | | | |

Úkol

Rozdělení

Milník

Souhrnný

Souhrn projektu

Neaktivní úkol

Neaktivní milník

Neaktivní souhrn

Ruční úkol

Pouze s dobou trvání

Ruční úkony zahrnuté v souhrnném úkolu

Ruční souhrn

Pouze zahájení

Pouze s datem dokončení

Vnější úkony

Vnější milník

Konečný termín

Průběh

Průběh ručně zadанého úkolu

Stránka 2

Plán výluk pro rok 2025 "Zvýšení disponibility výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV"

| Pol. čís. | Traťový úsek - ŽST | Kol. čís. | Důvod výluky | Výluka plánována na měsíc | | | | | | | | | | | | Poznámka | | |
|-----------|---|-----------|---|---------------------------|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----------|-----|------------------------------|
| | | | | Poč. | Délka | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. | | 11. | 12. |
| N10 | ŽST. Nedakonice | 6 | Demontáž vyhybky č. 9 a náhrada kolejovým polem 8h | 1 | 8h | | | | | | | | | 1 | | | | 15.9.2025 (po) |
| N10 | ŽST. Nedakonice | 6 | Posunové návěstidlo Se9, Výkolejka NVk1 8h | 1 | 8h | | | | | | | | | 1 | | | | 16.9.2025 (út) |
| N11 | DK žst. Nedakonice, CDP Přerov, PPV Břeclav | DK | Přehrání software 2 hodiny v noci | 1 | 2h | | | | | | | | | 1 | | | | 17.9.2025 (st) noční |
| N11 | DK žst. Nedakonice, CDP Přerov, PPV Břeclav | DK | Odzkoušení software 2 hodiny v noci | | 2h | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Úprava neutrální pole žst. Nedakonice | | | | | | | | | | | | | | | |
| N20 | ŽST. Nedakonice | SK1+TV | Budování základů podpěr TV 1. staniční kolej 10 hodin, současně přesun seřaďovacího návěstidla Se1 - 4 hodiny | 1 | 10h | | | | | | | | | 1 | | | | 20.9.2025 (so) |
| N20 | ŽST. Nedakonice | SK2+TV | Budování základů podpěr TV 2. staniční kolej 10 hodin, současně přesun seřaďovacího návěstidla Se2 - 4 hodiny | 1 | 10h | | | | | | | | | 1 | | | | 21.9.2025 (ne) |
| N21 | ŽST. Nedakonice | SK1+TV | Montáž stožárů podpěr TV 1. staniční kolej 8 hodin | 1 | 8h | | | | | | | | | | 1 | | | 18.10.2025 (so) |
| N21 | ŽST. Nedakonice | SK2+TV | Montáž stožárů podpěr TV 2. staniční kolej 8 hodin | 1 | 8h | | | | | | | | | | 1 | | | 19.10.2025 (ne) |
| N22 | ŽST. Nedakonice | SK1+TV | Demontáž a montáž vodičů vneutrálním poli 1. staniční kolej víkend 2 x 10 hodin | 2 | 8h | | | | | | | | | | | 2 | | 25.10. (so) -26.10.2025 (ne) |
| N23 | ŽST. Nedakonice | SK2+TV | Demontáž a montáž vodičů vneutrálním poli 2. staniční kolej víkend 2 x 10 hodin | 2 | 8h | | | | | | | | | | | 2 | | 1.11. (so) -2.11.2025 (ne) |
| N24 | ŽST. Nedakonice | SK1+TV | Demontáž a montáž odpojovačů v neutrálním poli 1. staniční kolej 8 hodin | 1 | 8h | | | | | | | | | | | 1 | | 8.11.2025 (so) |
| N24 | ŽST. Nedakonice | SK2+TV | Demontáž a montáž odpojovačů v neutrálním poli 2. staniční kolej 8 hodin | 1 | 8h | | | | | | | | | | | 1 | | 9.11.2025 (ne) |
| N25 | ŽST. Nedakonice | SK1+TV | Definitivní regulace 1. staniční kolej 8 hodin | 1 | 8h | | | | | | | | | | | 1 | | 15.11.2025 (so) |
| N25 | ŽST. Nedakonice | SK2+TV | Definitivní regulace 2. staniční kolej 8 hodin | 1 | 8h | | | | | | | | | | | 1 | | 16.11.2025 (ne) |
| | | | Úprava neutrální pole žst. Rohatec | | | | | | | | | | | | | | | |
| R30 | Rohatec - Nedakonice | TK1+TV | Výluka mezistaniční koleje č. 1 víkendová sobota 8 hodin 8:00 - 16:00 | 1 | 8h | | | | | | | | | 1 | | | | 27.9.2025 (so) |
| R31 | Nedakonice - Rohatec | TK2+TV | Výluka mezistaniční koleje č. 1 víkendová neděle 8 hodin 8:00 - 16:00 | 1 | 8h | | | | | | | | | 1 | | | | 28.9.2025 (ne) |

Plán výluk pro rok 2026 "Zvýšení disponibilít výkonu TNS Nedakonice v systému AC 25 kV"

| Pol. čís. | Traťový úsek - ŽST | Kol. čís. | Důvod výluky | Výluka plánována na měsíc | | | | | | | | | | | | Poznámka | |
|-----------|--|---|--|---------------------------|--------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----------|--|
| | | | | Poč. | Délka | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. | | 11. |
| | | | Výměna kolejových obvodů ve stanicích a na trati v úseku Nedakonice – Břeclav | | | | | | | | | | | | | | |
| Hr1 | Výhybna Hrušky | TK1,2+TV | Výhybna Hrušky 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin), nickolejný provoz | 1 | N - 1h | | | | 1 | | | | | | | | ŽP 30.4.2026 (čt) noční |
| Hr2a | Břeclav - Hrušky a 1/2 výh. Hrušky | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | Výhybna Hrušky 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, žst. Břeclav - výh. Hrušky (1/2 TZZ), Zhlaví ze směru Břeclav žst. Hrušky (SZZ na zhlaví) | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 1.5.2026 (pá) - 4.5.2026 (po) omezený provoz vlaků |
| Hr2b | Moravská Nová Ves - Hrušky a 1/2 výh. Hrušky | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | Výhybna Hrušky 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, Zhlaví ze směru Moravská nová Ves (SZZ na zhlaví), výh. Hrušky - žst. Moravská Nová Ves (1/2 TZZ) | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 5.5.2026 (út) - 8.5.2026 (so) omezený provoz vlaků |
| MNV1 | žst. Moravská Nová Ves | TK1,2+TV | žst. Moravská Nová Ves 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin), nickolejný provoz | 1 | N - 1h | | | | | 1 | | | | | | | ŽP 9.5.2026 (ne) noční |
| MNV2a | výh. Hrušky - žst. Moravská Nová Ves a 1/2 žst. Mor. N. V. | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Moravská Nová Ves, 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, výh. Hrušky - žst. Moravská Nová Ves (1/2 TZZ), Zhlaví ze směru Hrušky (SZZ na zhlaví) | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 10.5.2026 (ne) - 13.5.2026 (st) omezený provoz vlaků |
| MNV2b | žst. Moravská Nová Ves - žst. Lužice a 1/2 žst. Mor. N. V. | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Moravská Nová Ves, 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, Zhlaví ze směru Lužice (SZZ na zhlaví), žst. Moravská Nová Ves - žst. Lužice (1/2 TZZ) | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 14.5.2026 (čt) - 17.5.2026 (ne) omezený provoz vlaků |
| L1 | žst. Lužice | TK1,2+TV | žst. Lužice, 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin), nickolejný provoz | 1 | N - 1h | | | | | 1 | | | | | | | ŽP 18.5.2026 (pá) noční |
| L2a | žst. Moravská Nová Ves - žst- Lužice a 1/2 žst. Lužice | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Lužice, 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, žst. Moravská Nová Ves - žst. Lužice (1/2 TZZ), Zhlaví ze směru Moravská Nová Ves (SZZ na zhlaví) | 5 | N | | | | | 5 | | | | | | | 19.5.2026 (út) - 23.5.2026 (pá) omezený provoz vlaků |
| L2b | žst. Lužice - žst- Hodonín a 1/2 žst. Lužice | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Lužice, 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, Zhlaví ze směru Hodonín (SZZ na zhlaví), žst. Lužice - žst- Hodonín (1/2 TZZ) | 5 | N | | | | | 5 | | | | | | | 23.5.2026 (so) - 27.5.2026 (út) omezený provoz vlaků |
| Ho1 | žst. Hodonín | TK1,2+TV | žst. Hodonín, 2 hodiny (noc od 1 - 3 hodiny), Nickolejný provoz | 1 | N - 2h | | | | | 1 | | | | | | | ŽP 28.5.2026 (st) noční |
| Ho3a | žst. Lužice - žst. Hodonín a 1/2 žst. Hodonín | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Hodonín, 7 dní výluky, omezený provoz vlaků, žst. Lužice - žst. Hodonín (1/2 TZZ), Zhlaví ze směru Lužice (SZZ na zhlaví) | 7 | N | | | | | 4 | 3 | | | | | | 29.5.2026 (čt) - 4.6.2026 (st) omezený provoz vlaků |
| Ho3b | Rohatec - žst. Hodonín a 1/2 žst. Hodonín | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Hodonín, 7 dní výluky, omezený provoz vlaků, Zhlaví ze směru Rohatec (SZZ na zhlaví), žst. Hodonín - žst. Rohatec (1/2 TZZ) | 7 | N | | | | | 7 | | | | | | | 5.6.2026 (čt) - 11.6.2026 (st) omezený provoz vlaků |
| R1 | žst. Rohatec | TK1,2+TV | žst. Rohatec, 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin), nickolejný provoz | 1 | N - 1h | | | | | 1 | | | | | | | ŽP 12.6.2026 (čt) noční |
| R2a | žst. Hodonín - žst. Rohatec, a 1/2 žst. Rohatec | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Rohatec, 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, žst. Hodonín - žst. Rohatec (1/2 TZZ), Zhlaví ze směru Hodonín žst. Rohatec (SZZ na zhlaví) | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 13.6.2026 (pá) - 16.6.2026 (po) omezený provoz vlaků |
| R2b | žst. Rohatec - žst. Bzenec přívaz, a 1/2 žst. Rohatec | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Rohatec, 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, Zhlaví ze směru Bzenec přívaz (SZZ na zhlaví), | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 17.6.2026 (út) - 20.6.2026 (pá) omezený provoz vlaků |
| Bz1 | žst. Bzenec přívaz | TK1,2+TV | žst. Bzenec přívaz, 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin), nickolejný provoz | 1 | N - 1h | | | | | 1 | | | | | | | ŽP 21.6.2026 (so) noční |
| Bz2b | žst. Bzenec přívaz - žst. Moravský Písek a 1/2 žst. Bzenec přívaz | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Bzenec přívaz, 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, Zhlaví ze směru Moravský Písek (SZZ na zhlaví), žst. Bzenec přívaz - Moravský Písek (1/2 TZZ) | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 22.6.2026 (čt) - 25.6.2026 (ne) omezený provoz vlaků |
| Bz2a | žst. Rohatec - žst. Bzenec přívaz a 1/2 žst. Bzenec přívaz | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Bzenec přívaz, 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, žst. Rohatec - Bzenec přívaz (1/2 TZZ), Zhlaví ze směru Rohatec (SZZ na zhlaví) | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 26.6.2026 (ne) - 29.6.2026 (st) omezený provoz vlaků |
| MoP1 | žst. Moravský Písek | TK1,2+TV | žst. Moravský Písek, 1 hodina v noci (od 2 do 3 hodin), nickolejný provoz | 1 | N - 1h | | | | | 1 | | | | | | | ŽP 30.6.2026 (po) noční |
| MoP2b | žst. Moravský Písek - žst. Nedakonice a 1/2 žst. Moravský Písek | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Moravský Písek, 4 dny výluky, omezený provoz vlaků, Zhlaví ze směru Nedakonice (SZZ na zhlaví), žst. Moravský Písek - žst. Nedakonice (1/2 TZZ) | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 1.7.2026 (so) - 4.7.2026 (út) omezený provoz vlaků |
| MoP2a | žst. Bzenec přívaz - žst. Moravský Písek a 1/2 žst. Moravský Písek | TK1,2+TV, 1/2 TZZ a SZZ | žst. Moravský Písek, 4 dny výluky, omezený provoz vlaku, žst. Bzenec přívaz - Moravský Písek (1/2 TZZ), Zhlaví ze směru Bzenec přívaz (SZZ na zhlaví) | 4 | N | | | | | 4 | | | | | | | 5.7.2026 (út) - 8.7.2026 (pá) omezený provoz vlaků |
| | | | Ukolejení | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | SO 14-87-01 ŽST Moravský Písek | | | | | | | | | | | | | | |
| UK MoP1 | žst. Moravský Písek | SK2 + TV | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 v km 123,700 – 123,950 (TP č. 68-74) a osvětlovací stožáry v km 124,800 – 125,200 | 4 | 10h | | | | | | | 5 | | | | | 10.7. - 14.7.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK MoP2a | žst. Moravský Písek | SK1 + TV + SK3+ TK 1 Nedakonice - Moravský Písek + TV | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 v km v km 125,100 – 125,700 (TP č. 1 – 23) | 3 | 10h | | | | | | | 4 | | | | | 14.7. - 16.7. 2026 noční 20:00-6:00 |
| UK MoP2b | | SK1 + TV + SK3 + TK1 Moravský Písek - Bzenec přívaz + TV | 3 x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 v km 123,700 – 124,300 (TP č. 51-73) | 3 | 10h | | | | | | | | 4 | | | | |
| UK MoP3 | žst. Moravský Písek | SK3 + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 3 v km 124,280 – 125,130 (TP č. 23- 51) | 2 | 10h | | | | | | | 3 | | | | | 18.7. - 19.7.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK MoP4 | Moravský Písek - Bzenec | TK + TV + TK Moravský Písek - Bzenec | 1x 9h 40 min noční (21:20-7:00 SO-NE vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej Mor. Písek - Bzenec v km 0,750 – 1,200 (TP č. 101 – 109) | 1 | 10h | | | | | | | 2 | | | | | 25.7.-26.7.2026 noční 21:14-7:07 so - ne |
| UK MoP5 | žst. Moravský Písek | SK6 + TV | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 6 | 1 | 10h | | | | | | | 2 | | | | | 26.7. - 27.7.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK MoP6 | žst. Moravský Písek | SK8, 10, 12 + TV | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 8, 10, 12 | 1 | 10h | | | | | | | 2 | | | | | 27.7. -28.7.2026 noční 20:00-6:00 |
| | | | SO 16-87-01 ŽST Bzenec přívaz | | | | | | | | | | | | | | |
| UK Bz1 | žst. Bzenec přívaz | SK2 + TV + TK1 Bzenec přívaz - Rohatec | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 62-86) | 4 | 10h | | | | | | | 4 | 1 | | | | 28.7. - 1.8.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Bz2 | žst. Bzenec přívaz | SK1 + TV + Moravský Písek - Bzenec přívaz | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. a zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 1-23) | 4 | 10h | | | | | | | 5 | | | | | 1.8. - 5.8.2026 noční 20:00-6:08 |
| UK Bz3 | žst. Bzenec přívaz | SK3 + TV | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 3 (TP č. 23-67) | 3 | 10h | | | | | | | 4 | | | | | 5.8. - 8.8.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Bz4 | žst. Bzenec přívaz | SK8 + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 8 (TP č. 24-40) | 2 | 10h | | | | | | | 3 | | | | | 8.8. - 10.8.2026 noční 20:00-6:00 |
| | | | SO 18-87-01 ŽST Rohatec | | | | | | | | | | | | | | |
| UK Ro1a | žst. Rohatec | SK2 + TV + SK4, 6, 8, 10 + TK2 Bzenec přívaz - Rohatec + TV | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 2 – 28) | 3 | 10h | | | | | | | 4 | | | | | 10.8. - 13.8.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Ro1b | | SK2 + TV + Rohatec - Hodonín | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 76-82) | 3 | 10h | | | | | | | | 4 | | | | |
| UK Ro2a | žst. Rohatec | SK1 + TV + SK3, 5, 7 + TK1 Bzenec Přívaz - Rohatec | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 1 – 11) | 3 | 10h | | | | | | | 4 | | | | | 16.8. - 19.8.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Ro2b | | SK1 + TV +SK3, 5, 7 + TK1 Rohatec - Hodonín + TV | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 61 -81) | 3 | 10h | | | | | | | | 4 | | | | |
| UK Ro3 | žst. Rohatec | SK3 + TV, SK1 + TV | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 3 (TP č. 39-61) | 1 | 10h | | | | | | | 2 | | | | | 22.8. - 23.8.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Ro4 | žst. Rohatec | SK6, 8, 10 + TV | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 6, 8, 10 (TP č. 30-54) | 1 | 10h | | | | | | | 2 | | | | | 23.8. - 24.8.2026 noční 20:00-6:00 |
| | | | SO 19-87-01 T.ú. Rohatec - Hodonín | | | | | | | | | | | | | | |
| UK Ro Ho1 | t.ú. Rohatec - Hodonín | TK2 + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 v km 109,200 – 109,500 (TP č. 20 – 30) | 2 | 10h | | | | | | | 3 | | | | | 24.8. -26.8.2026 noční 20:00-6:00 |

| Pol. čís. | Traťový úsek - ŽST | Kol. čís. | Důvod výluky | Výluka plánována na měsíc | | | | | | | | | | | | Poznámka | | |
|------------|---------------------------------|--|--|---------------------------|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----------|-----|--------------------------------------|
| | | | | Poč. | Délka | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. | | 11. | 12. |
| UK Ro Ho2 | L.ú. Hodonín - Rohatec | TK1 + TV | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 vkm 108,750 – 109,500 (TP č. 19 – 29 a 33-41) | 4 | 10h | | | | | | | | | 5 | | | | 26.8. - 30.8.2026 noční 20:00-6:00 |
| | | | SO 20-87-01 ŽST Hodonín | | | | | | | | | | | | | | | |
| UK Ho1a | žst. Hodonín | SK1 + TV + TK1 Rohatec - Hodonín + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 1-13) | 2 | 10h | | | | | | | | | 2 | 1 | | | 30.8. - 1.9.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Ho1b | | SK1 + TV + TK1 Hodonín - Lužice + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 77-85) | 2 | 10h | | | | | | | | | | | | 3 | |
| UK Ho2 | žst. Hodonín | SK2 + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 30 – 44B) | 2 | 10h | | | | | | | | | | | 3 | | 3.9. - 5.9.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Ho3 | žst. Hodonín | SK6 a 10 + TV + TK Hodonín - Mutěnice | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 6 a č. 10 (TP č. 8-22 a č. 60A-72) | 4 | 10h | | | | | | | | | | | 5 | | 5.9. - 9.10.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Ho4 | žst. Hodonín | SK12 až 20 + TV | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 12-20 (TP č. 24 - 54A) | 4 | 10h | | | | | | | | | | | 5 | | 9.9. - 13.9.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Ho5 | žst. Hodonín | SK7 a 9 + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 7 a č. 9 (OS 9-14) | 2 | 10h | | | | | | | | | | | 3 | | 13.9.-15.9.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Ho6 | žst. Hodonín | SK2 a 5 + TV | 6x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 3-5 (TP č. 41C – 61) | 6 | 10h | | | | | | | | | | | 7 | | 15.9. -21.9.2026 noční 20:00-6:00 |
| | | | SO 22-87-01 ŽST Lužice | | | | | | | | | | | | | | | |
| UK Lu1 | žst. Lužice | SK2 + TV +Lužice – TK2 Moravská Nová Ves | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 60-70) | 2 | 10h | | | | | | | | | | | 3 | | 21.9. - 23.9.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Lu2a | žst. Lužice | SK1 + TV + SK, 3, 5 + TK1 Hodonín - Lužice + TV | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 1-17) | 3 | 10h | | | | | | | | | | | 4 | | 23.9. - 26.9.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Lu2b | | SK1, 3, 5 + TV + TK1 Lužice - Moravská Nová Ves + TV | 3x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 49 – 69) | 3 | 10h | | | | | | | | | | | | 4 | |
| UK Lu3 | žst. Lužice | SK5 + TV | 6x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 5 (TP č. 17 – 49) | 6 | 10h | | | | | | | | | | | 2 | 5 | 29.9. - 5.10.2026 noční 20:00-6:00 |
| | | | SO 24-87-01 ŽST Moravská Nová Ves | | | | | | | | | | | | | | | |
| UK MNV1a | žst. Moravská Nová Ves | SK2, 4 + TV + TK2 Lužice – Moravská Nová Ves + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 2-14) | 2 | 10h | | | | | | | | | | | | 3 | 5.10. - 7.10.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK MNV1b | | SK2, 4 + TV + TK2 Moravská Nová Ves - Hrušky + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 (TP č. 44-58) | 2 | 10h | | | | | | | | | | | | | 3 |
| UK MNV2 | žst. Moravská Nová Ves | SK1 + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 (TP č. 37-45 a TP č. 23-25) | 2 | 10h | | | | | | | | | | | | 3 | 9.10. - 11.10.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK MNV3 | žst. Moravská Nová Ves | SK4 + TV | 6x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 4 (TP č. 14-42) | 6 | 10h | | | | | | | | | | | | 7 | 11.10. - 17.10.2026 noční 20:00-6:01 |
| | | | SO 25-87-01 Moravská Nová Ves - Hrušky | | | | | | | | | | | | | | | |
| UK MNV Hru | L.ú. Hrušky - Moravská Nová Ves | TK1 + TV | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 v km 90,800 – 91,700 (TP č. 65 – 93) | 5 | 10h | | | | | | | | | | | | 5 | 17.10. - 21.10.2026 noční 20:00-6:00 |
| | | | SO 26-87-01 ŽST Hrušky | | | | | | | | | | | | | | | |
| UK Hru1 | žst. Hrušky | SK2 + TV + TK2 Moravská Nová Ves - Hrušky | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 2 vkm 88,500 – 89,000 | 2 | 10h | | | | | | | | | | | | 3 | 21.10. - 23.10.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Hru2 | žst. Hrušky | SK1 + TV + TK1 Hrušky - Břeclav | 4x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 1 | 4 | 10h | | | | | | | | | | | | 5 | 23.10. - 27.10.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Hru3 | žst. Hrušky | SK5 + TV | 2x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 5 | 2 | 10h | | | | | | | | | | | | 3 | 27.10. - 29.10.2026 noční 20:00-6:00 |
| UK Hru4 | žst. Hrušky | SK4 + TV | 1x 10h noční (20:00-6:00 vč. vyp. A zap. Napájení) kolejová a napětová výluka pro kolej č. 4 | 1 | 10h | | | | | | | | | | | | 2 | 29.10.-30.10.2026 noční 20:00-6:00 |

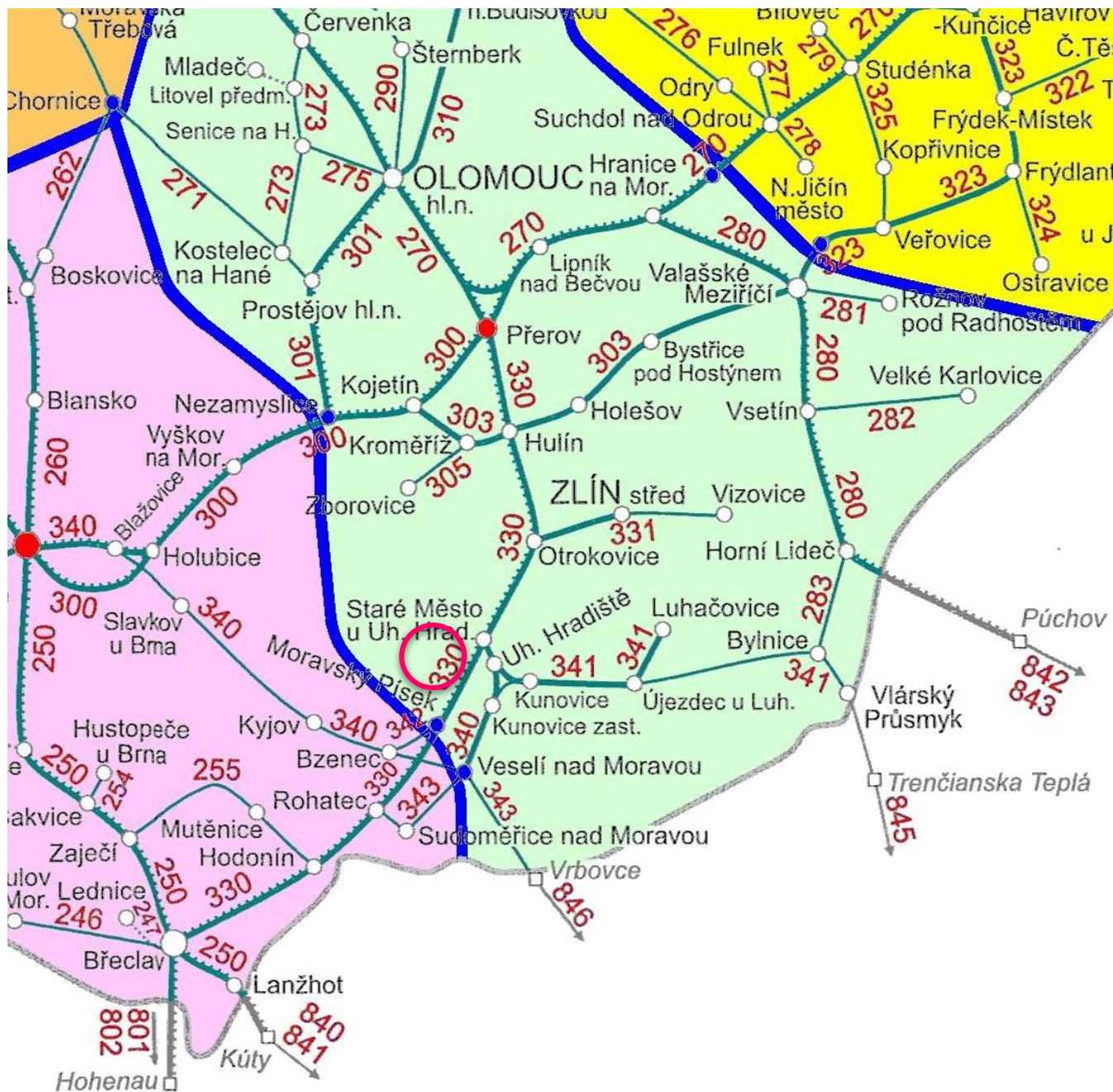
i) zásady požárně bezpečnostního řešení:

Jednotkou, které přináleží zasahovat v případě této stavby je:

HZS SŽ - JPO Přerov, Tovární 463, 750 02 Přerov.

Telefonní kontakt na ohlašovnu požáru – operační středisko HZS SŽ JPO Přerov je: 972 734 150.

Výřez z mapy zásahových obvodů JPO HZS SŽ je uveden níže:



Dojde-li v souvislosti s výkonem stavebních prací v okolí plynového vedení popř. v jeho blízkosti k úniku plynu, je stavebník/zhotovitel stavby povinen zejména:

- ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239
- informovat územně příslušné operační a informační středisko hasičského záchranného sboru č. tel. 112
- informovat prostřednictvím operačního střediska **HZS SŽ - JPO Přerov** provozního dispečera pro řízení provozu Centrálního dispečerského pracoviště, který řídí provoz v předemných traťových úsecích
- zastavit práce, vypnout motory strojů
- neužívat otevřený oheň, elektrické spotřebiče a jiné iniciační zdroje (zejména mobilní telefony, radiostanice, fotoaparáty) v místě vzniku výbušné atmosféry (nebezpečí zapálení výbušné směsi)
- zabránit přístupu nepovolaným osobám na staveniště s únikem plynu

g. vyrozumět uživatele bezprostředně ohrožených – přilehlých nemovitostí o úniku plynu

Hasičský záchranný sbor musí dostat situaci se zákresem stavby a jednotlivými zařízeními staveniště s přístupovými trasami.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasícími přístroji a soupravou ručních hasebních prostředků. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější. Staveniště bude vybaveno požárními informačními značkami:



Požární hadice

Požární žebřík

Hasicí přístroj

Ohlašovna požáru

Požární výťah



Směrovka(dolů, vlevo, vpravo nahoru)
k zařízení požární ochrany
(lze použít s dodatkovou tabulkou)

Stavba je z hlediska zabezpečení požární ochrany posuzována podle platných norem a předpisů PO, zejména ČSN EN 50110-1, ČSN 73 0802, ČSN 73 0834, TNŽ 34 2612 Ochrana zabezpečovacích zařízení před požárem, ČSN 73 0873, ČSN 65 0201, SŽ R 14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zásady činností při vzniku mimořádné události.

Při zpozorování požáru, nebo jiné mimořádné události je každý povinen:

- provést nutná opatření k likvidaci události a zamezení jejího šíření (vyprostit zraněné osoby a poskytnout první pomoc, vypnout zařízení, uzavřít uzávěry, zasáhnout hasícími přístroji, hydranty, ohraničit únikové cesty, být nápomocen členům požární hlídky). Dle svých schopností a možností poskytnout pomoc při evakuaci a poskytnout jinou pomoc při hasebním zásahu, nebo vyproštění osoby.
- Varovat osoby v okolí místa události – vyhlásit poplach, provést nutná opatření k záchraně ohrožených osob.
- Ohlásit událost nadřízeným a havarijním službám (hasiči, policie, zdravotní záchranná služba), případně zajistit ohlášení prostřednictvím pověřené osoby na ohlašovnu požárů, policii, zdravotní záchrannou službu.

Způsob a místo ohlášení mimořádné události:

Mimořádnou událost, nebo úraz je třeba ohlásit neprodleně osobně, nebo prostřednictvím osoby pověřené, nebo pomocí mobilního telefonu.

Telefonní čísla jednotek záchranného systému jsou následující:

| | |
|-----|-------------------------------|
| 150 | Hasičský záchranný sbor |
| 155 | Lékařská záchranná služba |
| 158 | Policie ČR |
| 112 | Integrovaný záchranný systém. |

V HLÁŠENÍ UVEĎTE: KDO VOLÁ, KDO JSTE, CO SE STALO, ROZSAH UDÁLOSTI A OHROŽENÍ OSOB, ČÍSLO SVÉ TELEFONNÍ STANICE.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhl. č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhl. č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhl. 246/2001 Sb., vyhláška o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů.

Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování.“

Před zahájením provozu musí být do dokumentace požární ochrany správce zařazeny:

- zpráva o revizi elektrických zařízení a zpráva o kontrole, zabezpečené ve stanoveném termínu nebo lhůtě osobou, která je oprávněna revize kontroly, údržbu a opravy provádět,
 - doklady o kontrolách provozuschopnosti všech instalovaných požárně bezpečnostních zařízení obsahující náležitosti §7 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů tj. nejen ucpávek (nátěry, nástřiky, obklady, zdvojené podlahy, podhledy, nouzové/protipanické osvětlení, TOTAL STOP, požární uzávěry, apod.) a související průvodní dokumentaci jejich výrobce (§1 písm. k) vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů);
 - doklady o kontrole provozuschopnosti instalovaného přenosného hasicího přístroje obsahující náležitosti §9 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů včetně dokladu výrobce o stanovení počtu, hasicí schopnosti a jeho doporučeném umístění;
- Tyto doklady budou zhotovitelem předány správci objektu a stanou se nedílnou součástí dokumentace požární ochrany.

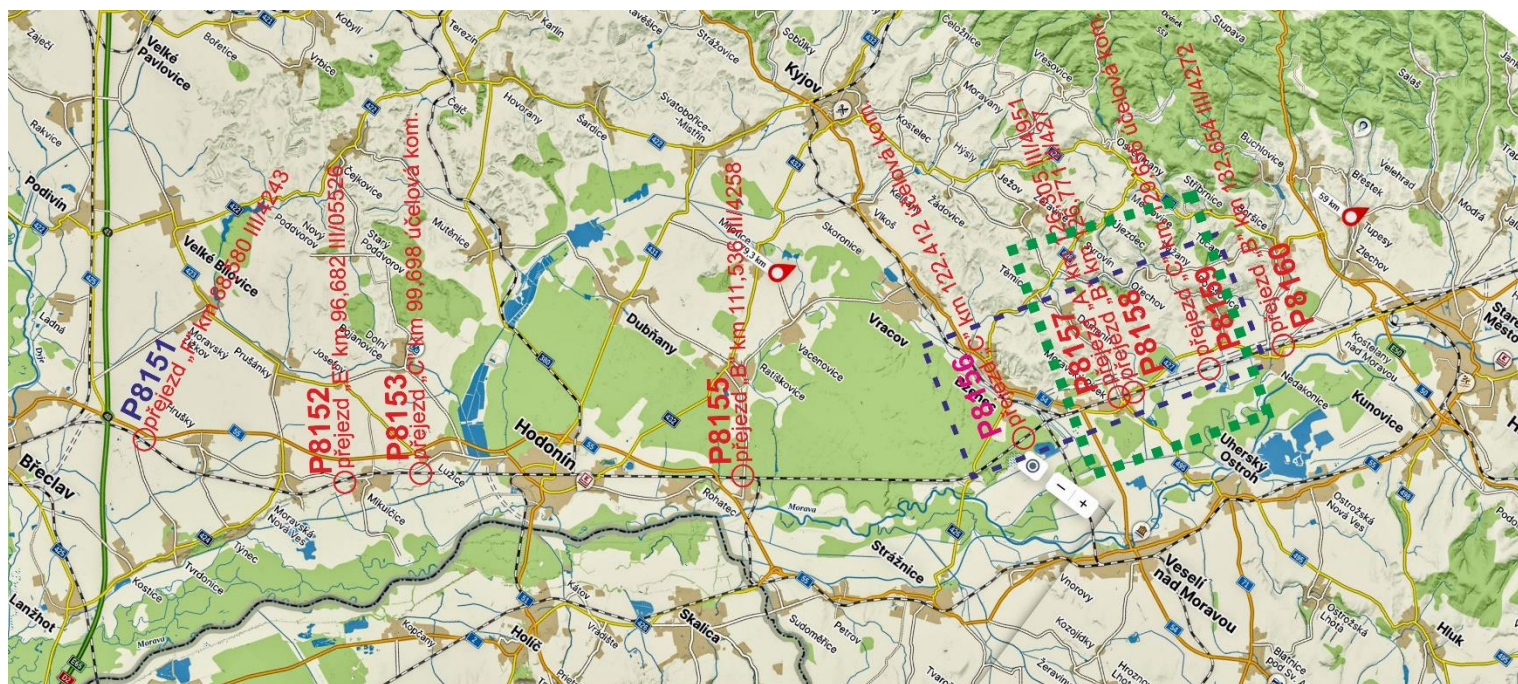
j) popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.);

Podrobné technické řešení provizorních stavů je součástí dokumentace příslušných stavebních objektů a provozních souborů a v odpovídající míře respektuje požadavky na rozsah a obsah příloh dokumentace těchto objektů.

Při realizaci prací souvisejících s přehráním softwaru v DK Nedakonice a výměnami kolejových obvodů bude nutné vypínat přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdů, aby při jednokolejných výlukách bylo možno práce zajistit, a vlaky přitom nemusely prostorem přejezdů jezdit pouze rychlostí 10 km/h jako přes nezabezpečený přejezd. Toto by jinak znamenalo zahlcení jediné volné koleje během výluky.

Přejezdy staniční budou uzavřeny dispečerem. Byť nebudou mít kontrolu svých KO, ale díky výlukové zásuvce budou při uzavření blikat (červeně) + uzavřené závory. ŘIDIČI NA SILNICI POJEDOU 30KM/H.

Přejezdy na trati uvedené v tabulce, časovém harmonogramu a vyobrazeních, bude nutné při uzávěře opatřit po obou stranách trati bet. panely New Jersey a bude nutno vyznačit objízdovou trasu viz vyobrazení:



P8157, P8158, P8159 - společná objíždka přejezdů u výluky přehrání sotvaru v DK Nedakonice: N11 (17.9.2025)

P8151 - objíždka přejezdu u výluk: MNV1, MNV2a, MNV2b, L1, L2a, L2b (9.5.2026 - 27.5.2026)

P8156 - samostatné uzavření přejezdu u výluk: Bz1, Bz2b, MoP2b (21.6.2026 - 25.6.2026 a 5.7.2026 - 8.7.2026)

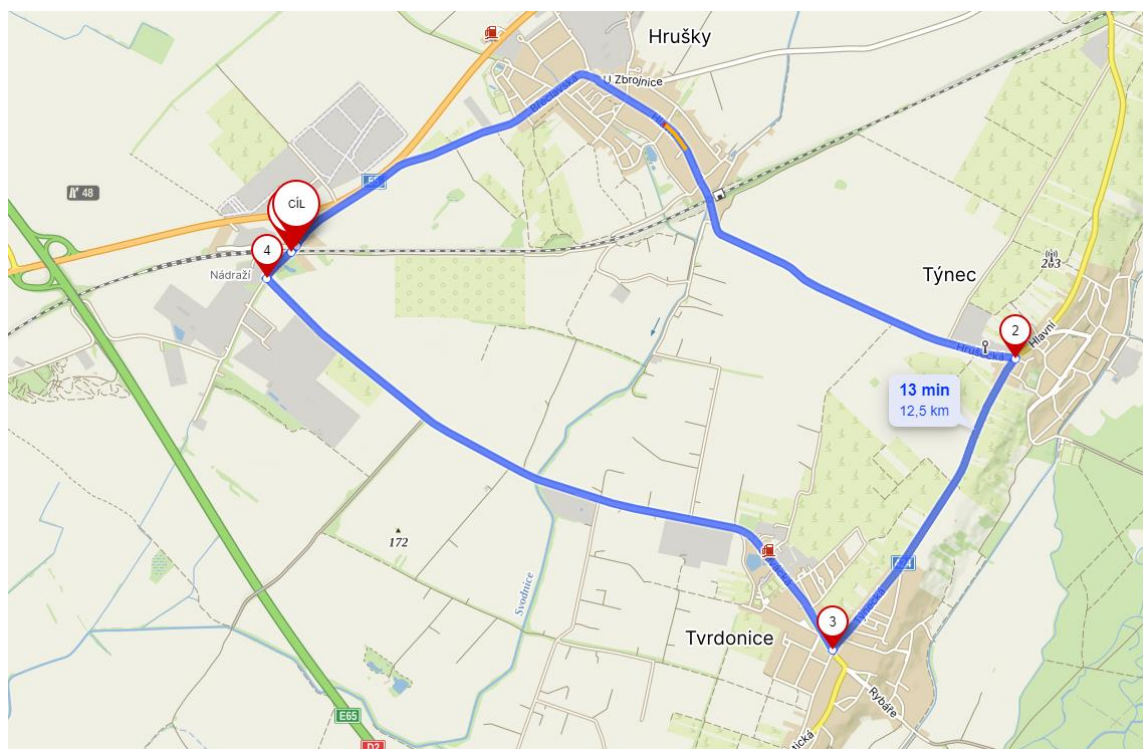
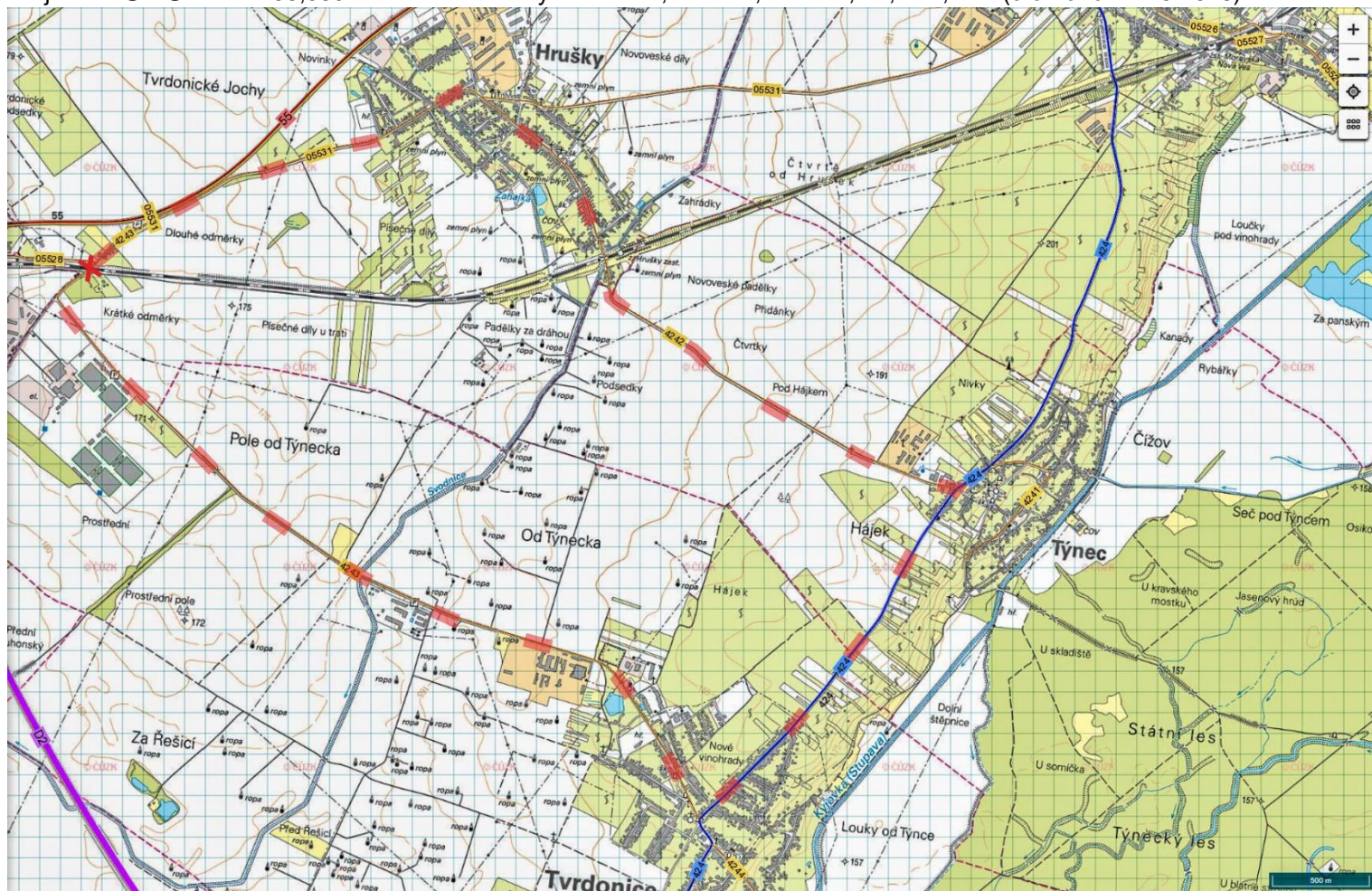
P8156, P8157, P8158, P8159 - společná objíždka přejezdů u výluk: MoP1, MoP2b (30.6.2026 - 4.7.2026)

Níže je uvedena tabulka přejezdů dotčených výlukami s nutností uzávěr přejezdů a objížděk s popisem objízdných tras a vyobrazení objížděk u jednotlivých přejezdů:

TNS Nedakonice - tabulka přejezdů s popisy objízdných tras

| | | | | |
|---------|-------|--|--|---------|
| 88,580 | P8151 | Přejezd silnice III/4243 ve zhlaví nákladového nádraží Hrušky. | Jedná se o vjezd do průmyslových areálů. Objíždka: směr Hrušky III/4243 - III/05531 (Břeclavská, Hlavní) - III/4242 (Týnecká, Hruševská) - II/424 (Hlavní, Týnecká) - III/4243 (Slovácká). Kromě toho je možný příjezd do areálů od Břeclavi po zadní (východní) účelové komunikaci podél žst. Břeclav (Břetislavova, Mládežnická, Železniční, Přednádraží, podjezd pod D2,...) | 12,5 km |
| 122,412 | P8156 | Přejezd účelové komunikace z Bzenec k "Samotě" u rybníka Stolařka. | Přejezd bude nutné krátkodobě uzavřít. Příjezd k "Samotě" je krátkodobě možný po polních cestách po západní straně toku Nové Moravy od sjezdu ze silnice I/54. | |
| 126,305 | P8157 | Přejezd silnice III/4951 (ul. Sportovní v zastávce Moravský Písek mezi nástupišti) | Oba tyto přejezdy bude nutné vzhledem k přibližovacím úsekům uzavřít současně. Objízdna trasa bude zavedena po silnicích vyšších tříd: II/272 (Velkomoravská), I/54 (ve Veselí n. Moravou Zámecká), I/55 (tř. Masarykova, Ostrožská, Veselská, Hradišská, Osvobození, Dědina, Kunovská, Novoveská, Husitská, Pekařská, Na Rynku, třída Vítězství), I/50, II/472 přes Nedakonice. Silnice III/4951 Těmice - Domanín - Moravská Písek bude uzavřena, automobily využijí trasu přes Bzenec (II/426 - I/54). | 38,1 km |
| 126,755 | P8158 | Přejezd silnice II/427 (ul. Velkomoravská v zastávce Moravský Písek na jejím severním konci) | | |
| 129,656 | P8159 | Přejezd účelové komunikace od ulice Salajka (sil. č. I/427) do pískovny. | Přejezd bude nutné krátkodobě uzavřít. Příjezd do pískovny je možný po vyježděných polních cestách od Nedakonice s odpojením od silnice II/427 nejprve východně podél trati. Jiná objízdna trasa není k dispozici. | |

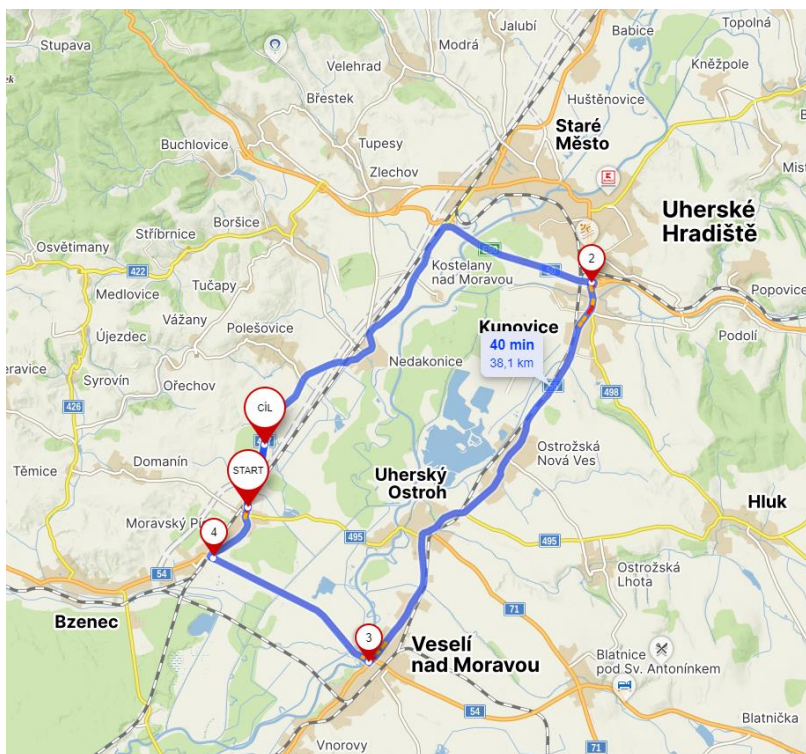
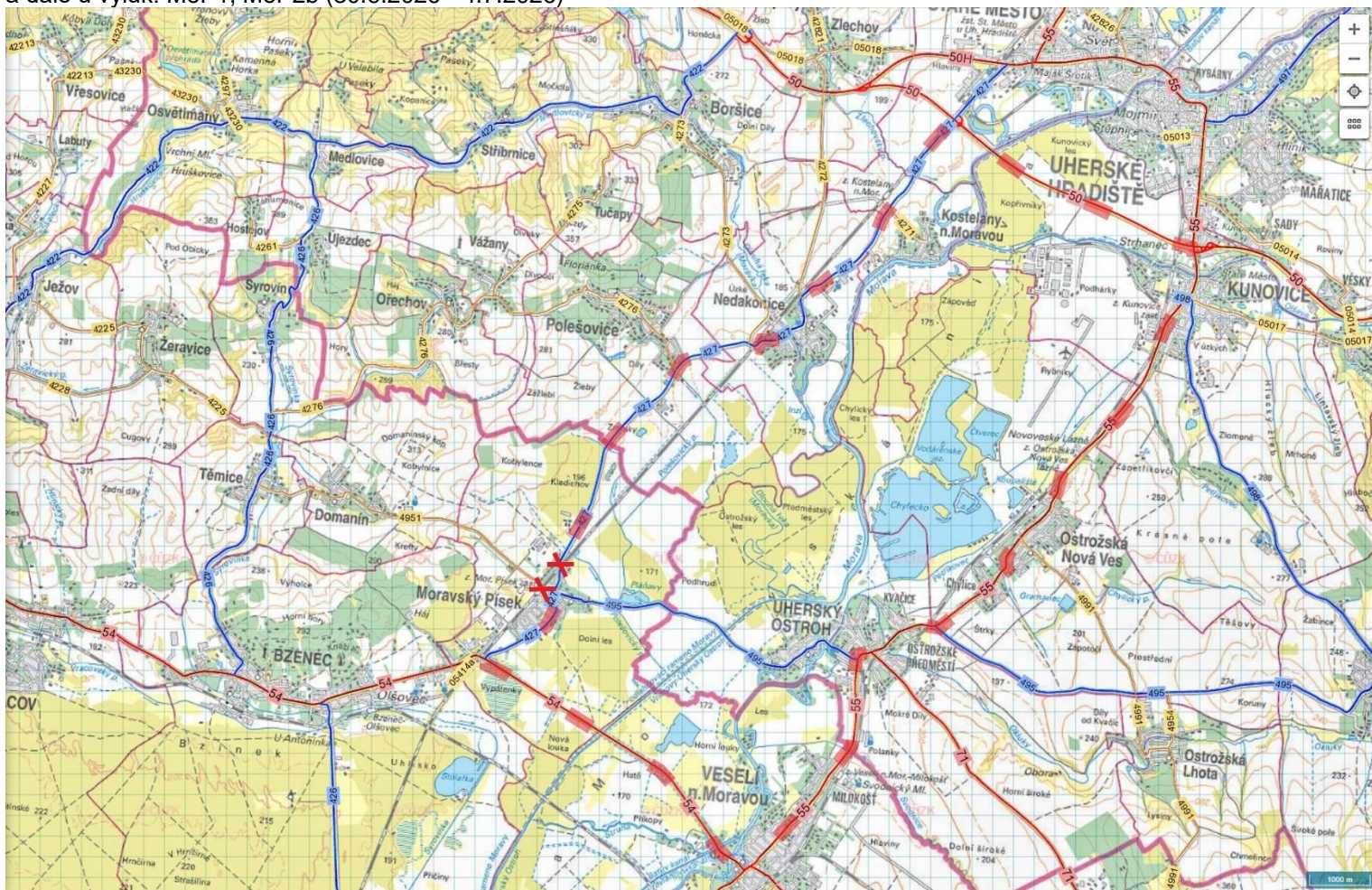
Přejezd **P8152** v km 88,580 bude uzavřen u výluk: MNV1, MNV2a, MNV2b, L1, L2a, L2b (9.5.2026 - 27.5.2026)



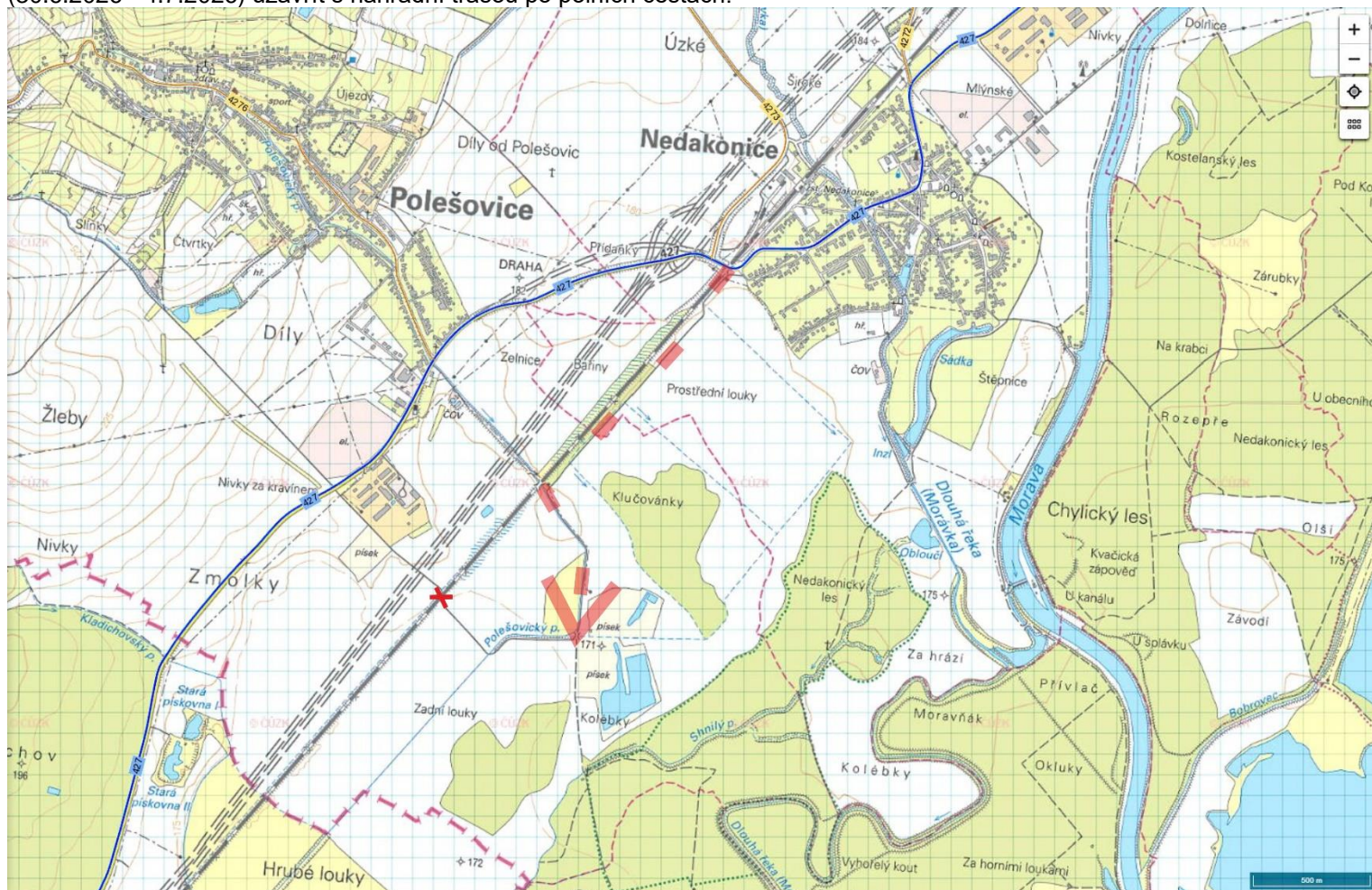
Přejezd **P8156** v km 122,412 Samostatná výluka přejezdu bude realizována 2x u výluk: Bz1, Bz2b, MoP2b (21.6.2026 - 25.6.2026 a 5.7.2026 - 8.7.2026) s náhradní trasou po polních cestách:



Přejezdy **P8156, P8157, P8158, P8159** budou mít společnou objížďku přejezdů u výluk: N11 (17.9.2025) a dále u výluk: MoP1, MoP2b (30.6.2026 - 4.7.2026)



Přejezd **P8159** v km 129,656 – přejezd do pískovny bude nutné po dobu výluk: N11 (17.9.2025) a MoP1, MoP2b (30.6.2026 - 4.7.2026) uzavřít s náhradní trasou po polních cestách:



k) popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení;

Jediným vlečkařem na staveništi je vlastní Trakční a napájecí stanice Nedakonice. Vlečka není v současnosti ani s výhledem do budoucnosti pro obsluhu areálu TNC využívána. Vlečka bude v rámci stavby bez náhrady snesena.

l) návrh objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší, včetně průchodů pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO);



Stávající veřejné dopravní trasy pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší nebudou stavbou dotčeny. Objízdné trasy proto nebudou po dobu stavby zřizovány. Průchod pěších areálem TNS Nedakonice je v současné době zakázán a během bude během stavby rovněž vstup na staveniště cizím osobám zakázán. Staveniště bude oploceno vybaveno značkou Nepovoláným vstup zakázán. Žádné průchody pěších nebudou na stavbě zřizovány.

m) návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, stanovení rozsahu a typu výlukové činnosti potřebné pro výstavbu s důrazem na nepřetržité výluky a výluky vyžadující dopravní opatření, schéma postupu výstavby).

Viz kapitola h)

n) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Vzhledem k tomu, že dodavatelské zajištění bude předmětem konkurzního řízení, nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že plochu zařízení staveniště si dodavatel, nebo dodavatelé, zřídí podle vlastního uvážení, a to v prostoru stavby na ploše navržené v této PD. Umístění vedení stavby se předpokládá rovněž na některé z těchto ploch v kancelářských buňkách.

Umístění a rozmístění plochy zařízení staveniště je v optimální blízkosti stavby tak, aby bylo možno realizovat jednotlivé stavební objekty. Technické i sociální vybavení plochy zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Plocha zařízení staveniště je zakreslena v koordinační situaci a vyobrazeních zelenou barvou. Tento areál bude sloužit pro krátkodobé skládání materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Rovněž tak zde budou buňky jako kancelář a šatna, případně jídelna. Areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasicími přístroji. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízné počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

Plocha zařízení staveniště bude vybavena kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

Nebudou zde parkoviště pro nákladní automobily či stavební stroje. Ty budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách ve stavebních dvorech dodavatelů, kde kromě lepší ochrany životního prostředí bude zajištěna i jejich lepší ostraha. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízení staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Pro krátkodobá stání automobilů či techniky bude v každém areálu potřebný počet zachytých plechových nádob proti zamezení úkapů ropných látek. Rovněž tak bude ve skladištní buňce zajištěno několik balení Vapexu pro likvidaci nenadálých úniků při případné poruše mechanismů.

Vjezd pro automobily a vstup pro pěší do oploceného areálu ZS budou samostatné a pro bezpečnost pracovníků ještě odděleny zábradlím.

Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel.

Kriteriem pro výběr subdodavatelů je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou k dispozici v Uherském Hradišti, případně ve Veselí nad Moravou. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení.

Zřízení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních a přístupových komunikací je navrženo provádět před započítáním prací ve stanici.

Návoz materiálu je uvažován silniční dopravou.

Plochy narušené stavbou a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení modernizace uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovňají, zkyprí a osejí travním semenem.

Plocha ZS a komunikace, zpevňované pro potřeby stavby, mohou, po dohodě s investorem v zájmu správců nebo uživatelů, zůstat ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).

Při realizaci stavby nesmí být znečišťovány místní a silniční komunikace, materiál nelze skladovat na vozovce. Při realizaci stavby je třeba zabezpečit minimální prašnost zavedením vhodných opatření (zkrápění, čištění komunikací a použité mechanizace).

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a v dalších stávajících ochranných pásmech inženýrských sítí a pozemních komunikací. Před zahájením stavby budou veškeré stávající inženýrské sítě vytýčeny a během stavby budou chráněny v celém obvodu staveniště, na plochách ZS a komunikacích, vhodným a se správcem sítě dohodnutým technickým opatřením (zapanelování, obednění, informační tabule o podjíždění vzdušného vedení s uvedením ochranného pásma, instalace varovných desek se šikmým žlutočerným vzorem v podjezdové výšce pod vzdušným vedením, ochranné sítě, tabule „trasa inženýrských sítí“, závory, zábrany apod. viz ilustrační obr.)



Příklad brány a výstražných značek na staveništi jako ochrana vzdušného vedení proti vjezdu nákladních automobilů se zdviženou korbou a jiných vysokých technických vozidel, kterou vyžaduje jako podmínku pro realizace u jiných staveb ZSE Západoslovenská distribučná, a.s.

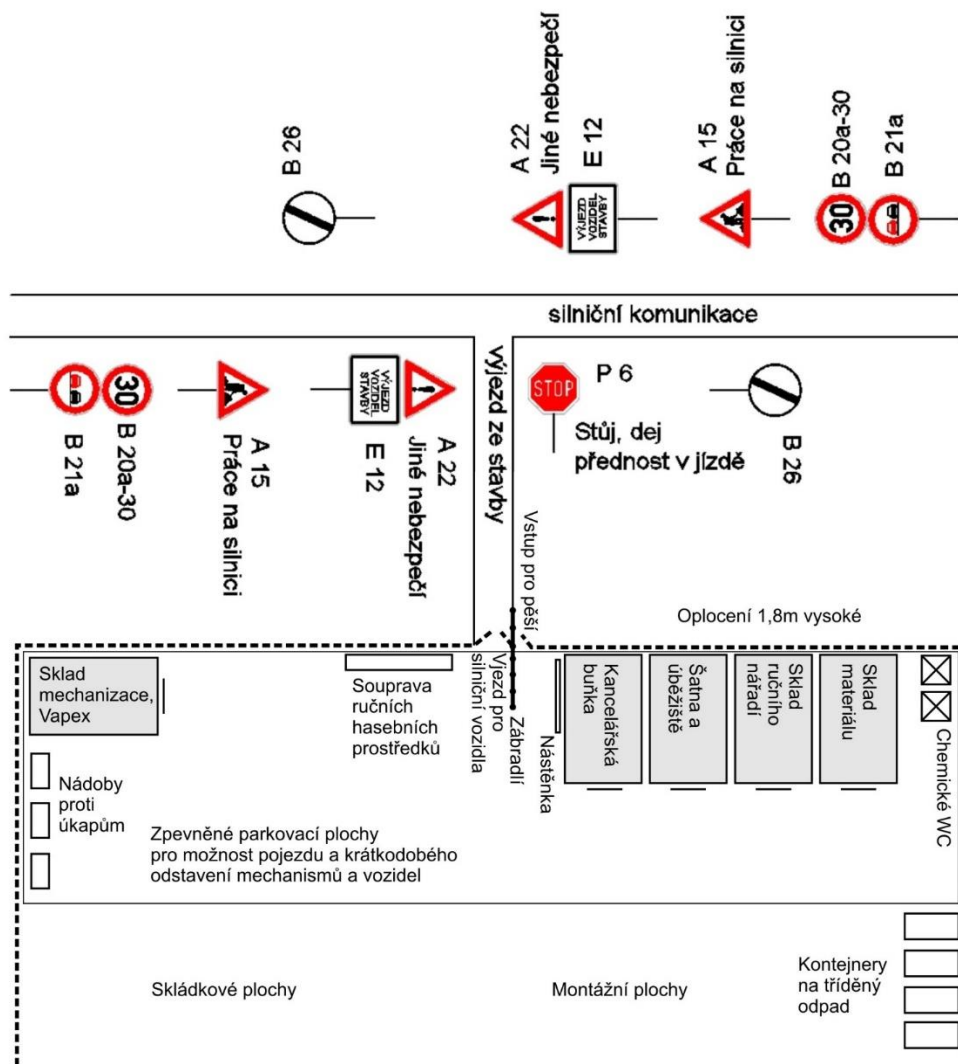
V průběhu stavby musí být zajištěna bezpečnost osob pohybujících se v okolí stavby. Stavba musí být řádně označena informační tabulí s uvedením investora, zhotovitele, jména a kontaktu na stavbyvedoucího a s uvedením dalších informací.

V bezprostřední blízkosti u vchodu bude umístěna kancelářská buňka s ostrahou, kde bude evidence přítomnosti pracovníků. Na této buňce budou vyvěšeny identifikační údaje o stavbě, požární a evakuační plán pro toto staveniště, seznam členů požární hlídky, veškerá potřebná telefonní čísla jednotek záchranného systému. Dále zde bude vyvěšeno oznámení o zahájení prací zaslané oblastnímu inspektorátu práce, a tabule „Stavba povolena“ ze stavebního povolení.

Vzor nástěnky:



Typické uspořádání plochy areálu zařízení staveniště (uvedený obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje a dopravní značení projedná s příslušným DI PČR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace):



Popis plochy zařízení staveniště:

ZS TNS Nedakonice

Určení: **plocha ZS, skládková a montážní plocha.**

Pozemek: nedrážní, Obec Nedakonice

Plocha: 949,6 m²

Charakter plochy: nezpevněná, zpevněná

Dopravní napojení: se silnice III/4273, odbočující ze silnice II/427 (Moravský Písek – Staré Město).

Katastrální území: Nedakonice [702145]

Č. parcely: 1090/4

Číslo LV: 1

Výměra: 2870 m²

Typ parcely: Parcela katastru nemovitostí

Druh pozemku: orná půda

Pozemek: Obec Nedakonice

Souřadnice lomových bodů plochy ZS:

| | | |
|---|------------|-----------|
| 1 | 1184613.92 | 544471.78 |
| 2 | 1184602.53 | 544484.78 |
| 3 | 1184563.68 | 544461.18 |
| 4 | 1184580.25 | 544442.27 |



Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení

Počet pracovníků na stavbě je věcí dodavatelů, jejich sociální zabezpečení si zajišťují dodavatelé svými kapacitami.

Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby

Provádění jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude realizováno různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Provádění jednotlivých PS a SO stavby bude probíhat za částečně nebo úplně vyloučeného železničního provozu.

Při výstavbě je nutné rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací, apod.

Stavební objekty a provozní soubory mají v projektové dokumentaci stanoveny technologické postupy výstavby, které je nutno dodržovat, i specifické požadavky na bezpečnost práce. Důležitá je požární

bezpečnost při svařování kovů i PVC, či jiných izolací a podobně. Při výkopech rýh je třeba dbát na kvalitu bednění, pažení a průběžnou kontrolu jejich stavu.

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, nákoleníky, obuv s kovovými špičkami apod. dle charakteru jednotlivých prací.

Na každém pracovišti vždy bude stanovena bezpečnostní hlídka, která bude vizuálně střežit pohyb pracovníků a železniční, silniční či strojní techniky.

Realizace jednotlivých PS a SO bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Při souběhu prací těchto dodavatelů není nutné provádět z hlediska bezpečnosti práce zvláštní opatření, kromě zapínání elektrického vedení do provozu. Zde je nutná vzájemná koordinace postupu prací.

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací je nutné brát zřetel na stávající podzemní inženýrské sítě.

S velkou odpovědností je nutné zabezpečit při předávání stavení vytýčení všech podzemních inženýrských sítí. Bez vytýčení nesmí být zahájeny jakékoliv zemní práce. Vzhledem k tomu, že existující podzemní řády většinou nejsou u správců řádně výškopisně a polohopisně zdokumentovány, je nutné před zahájením stavby, nejpozději při předávání stavení, tyto vytýčit.

Při výstavbě je nutné respektovat ochranná pásma:

- organizací spojů
- vodáren, kanalizací
- energetických podniků
- pozemních komunikací
- vodních toků
- pozorovacích objektů ČHMÚ

Při manipulaci s jeřábem v blízkosti silnoprůdových elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele.

Ochrana pásma el. vedení (venkovních) od krajního vodiče na každou stranu:

do 35 kV – 10m

do 110kV – 15m

do 220kV – 20m.

Souběh prací a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí zhotovitele a stavebního dozoru investora.

Při provádění stavebních prací platí všechny obecně platné předpisy OBP (vlastní stavení se nachází na drážním pozemku, kde platí předpisy SŽ Bp1. Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají příslušná oprávnění a proškolení. Svářeči státní svářečskou zkoušku, řidiči a strojníci mechanismů příslušná oprávnění, totéž strojníci posunujících lokomotiv, strojníci kolejových jeřábů a mechanismů.

Při provádění stavebních a montážních prací je nutno dodržovat zejména tyto bezpečnostní předpisy:

Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6

zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon)

silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace např.:

- SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
- SŽ D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace
- SŽ D6 Předpis pro tvorbu a zpracování technologických pomůcek ke grafikonu vlakové dopravy
- SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu
- SŽ D7-2 Organizování výlukových činností

- **SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí**
- **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 organizace“, dále předpisem**
- **SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“**
- SŽ (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽ (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽ (ČD) Z 11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení
- **SŽ S8 Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel**
- **SŽ S3 „Železniční svršek“**
- **SŽ S4 „Železniční spodek“**
- **SŽ Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“**
- SŽ Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt.
- SŽ R 14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.
- SŽ T1 Telefonní provoz
- SŽ T7 Rádiový provoz
- **SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení.**
- SŽ T113 Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení“.
- SŽ T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽ SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- **SŽ SM118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách**
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽ Směrnice SM108 o postupu při užívání kamerových systémů
- SŽ PO-01/2019-GŘ Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“
- SŽ S5 Správa mostních objektů
- **SŽ SM100 Směrnice pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a na zastávkách**
- **SŽ SM103 Řešení ekologických škodných událostí**
- SŽ E2 Předpis pro obsluhu a údržbu zařízení pro elektrický ohřev výhybek
- SŽ E3 „Předpis pro trakční napájecí a spínací stanice“
- SŽ E4 Předpis pro provoz náhradních zdrojů elektrické energie
- SŽ E6 „Předpis pro činnost elektrodyspečinků“;
- SŽ E8 „Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení“
- SŽ E10 Předpis pro provoz, obsluhu a údržbu trakčního vedení
- SŽ E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽ
- Předpis SŽ (ČSD) T123 Údržba reléových zabezpečovacích zařízení
- **SŽ Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“**
- **služební rukověť SŽ SR70 „Číselník železničních stanic a dopravně významných míst“**

- TNŽ_34_3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
- *Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi* (MŽP Praha, srpen 2018)
- *Metodický návod pro řízení vzniku odpadů s obsahem azbestu při provádění a odstraňování staveb a pro nakládání s nimi* /MŽP Praha, 2018/.

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Cílem zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci předmětné stavby je stanovit a koordinovat základní podmínky k zajištění bezpečnosti práce a požární ochrany.

Základním předpokladem pro dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je, že práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

Jelikož se jedná se o stavbu s významným podílem prací spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb a pracích na elektrickém zařízení představuje tato stavba zejména následující činnosti spojené s potencionálními riziky ohrožení zdraví z hlediska posouzení o přijetí Plánu BOZP:

- rizika práce s elektrickými zařízeními
- rizika práce na elektrickém zařízení
- rizika při vykonávání zemních prací, při výkopech základových konstrukcí a inženýrských sítí
- rizika práce železářské, betonářské
- rizika práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb
- rizika při vykonávání svářečských prací
- rizika práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení
- rizika práce v kolejišti
- rizika vznikající při práci s mechanizací
- a další

Na základě zhodnocení BOZP při přípravě a při výstavbě budou prováděny tyto práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5;

- odst. 6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.
- odst. 11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných, určených pro trvalé zabudování do staveb.

V bezprostřední blízkosti u vchodu na staveniště bude umístěna kancelářská buňka s ostrahou, kde bude evidence přítomnosti pracovníků. Na této buňce budou vyvěšeny identifikační údaje o stavbě, požární a evakuační plán pro toto staveniště, seznam členů požární hlídky, veškerá potřebná telefonní čísla jednotek záchranného systému:

| | |
|-----|--|
| 150 | Hasičský záchranný sbor |
| 155 | Zdravotnická záchranná služba |
| 158 | Policie ČR |
| 156 | Obecní (městská) policie |
| 112 | Jednotné evropské číslo tísňového volání |

Dále zde bude vyvěšeno oznámení o zahájení prací zaslané oblastnímu inspektorátu práce, a tabule „Stavba povolena“ ze stavebního povolení.

Při realizaci bude na stavbě z praktického pohledu celá řada rizik z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

- 1) Zejména se jedná o pracoviště, kde na se budou pracovníci pohybovat v kolejišti, kde se budou pohybovat železniční kolejová vozidla – a to jak trakční prostředky s vagóny, tak také železniční technika. Všichni pracovníci na stavbě musí před zahájením prací absolvovat školení a prozkoušení z 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 organizace“, dále předpisem SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“ a musí důsledně dodržovat veškerá ustanovení tohoto předpisu. Na staveništi při práci musí být všichni pracovníci vybaveni potřebnými osobními ochrannými prostředky s reflexními prvky, zejména reflexními vestami. U každé pracovní skupiny musí být vždy vyčleněn jeden pracovník jako bezpečnostní hlídka, který neustále kontroluje, zda se nepřibližuje železniční kolejová technika k místu pracoviště. Bezpečnostní hlídka je vybavena dvouhlasou trubkou, na jejíž signál musí všichni pracovníci opustit pracovní místo a odejít do bezpečného prostoru, se kterým musí být seznámeni ještě před zahájením práce. V obvodu železniční stanice jsou pracovníci rovněž varováni staničním rozhlasem, případně radiopojítky. V případě prací v blízkosti trakčního vedení je nutné toto vedení vypnout a pořídít o tom záznam do stavebního deníku. Práce není možné provádět bez platného Rozkazu o výluce (ROV).
- 2) Dalšími riziky na této stavbě jsou ohrožení technikou a stroji, při jejich nakládání, vykládání i pracovní činnosti, ohrožení padajícími, nebo vymrštěnými předměty nebo materiály při práci těchto mechanismů.
- 3) Pracovníci na této stavbě se pohybují v nerovném terénu, mohou být ohroženi pádem, zřícením, nebo uklouznutím na nerovném povrchu.
- 4) Dalším rizikem je riziko elektrické – možný kontakt s elektrickými kabelem, nebo elektrickým zařízením
- 5) Riziko tepelné – při svařování ocelových prvků železničního svršku, práci se živici
- 6) Riziko prašnosti jemných částic materiálů – na celé stavbě. K tomuto patří i riziko styku s materiály s nebezpečnými vlastnostmi, např. s azbestem (azbestocementové trubky a tepelně izolační materiály odstraňované během odbourání komínových těles, izolační materiály v prostoru elektrických rozvodů, opláštění vzduchotechnických rozvodů, desky pro zvýšení protipožární odolnosti, apod.) a dalšími nebezpečnými odpady (asfaltové směsi obsahují dehet, dehtokorek, PCB, apod.)
- 7) Riziko nevhodných klimatických podmínek. Stavba může být prováděna během celého kalendářního roku, tedy i za extrémního chladu, tepla a vlhkosti
- 8) Riziko hluku, vibrací při práci se speciálními mechanismy
- 9) Riziko požární je na této stavbě méně významné, přesto je nutné jej nepodceňovat

Před zahájením jakýchkoliv prací na stavbě je stavbyvedoucí povinen všechna rizika se všemi pracovníky vyhodnotit, učinit opatření k minimalizaci těchto rizik, vybavit pracovníky potřebnými OOPP a během prací navržená opatření kontrolovat.