

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



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



SAGASTA, s.r.o.
Novodvorská 1010/14
142 00 Praha 4

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ (organizační jednotka)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUČÍ PROF. SKUPINY Ing. Petr Rotschein	GENERÁLNÍ ŘEDITEL Ing. Kamil Chmela	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Miroslav Polák	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Josef Ferenc <i>Ferenc</i>	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Josef Ferenc <i>Ferenc</i>	KONTROLOVAL Ing. Miroslav Pösel	
KRAJ: Jihomoravský	POVĚŘENÝ OÚ: Úřad m.č.m. Brna, Brno–Královo Pole		STUPEŇ: DUR	
REKONSTRUKCE ŽST. BRNO - KRÁLOVO POLE			ZAK. ČÍSLO 17003–01–1217	ARCH. ČÍSLO 2017230005
			MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ 77 x A4
			DATUM: 03/2018	
Plán organizace výstavby			ČÁST DOKUM. B.5.1	PŘÍLOHA

Rekonstrukce žst. Brno – Královo Pole

B.5.1 Plán organizace výstavby

1.1 Plochy zařízení staveniště

Dodavatelské zajištění této stavby bude předmětem konkurzního řízení, proto nelze předem stanovit potřeby dodavatelů v rámci zařízení staveniště. Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení a to v prostoru stavby „**Rekonstrukce žst. Brno - Královo Pole**“ na plochách navržených v této PD. Umístění vedení stavby se předpokládá mimo prostory výpravní budovy žst. Brno-Královo Pole, poněvadž tato bude předmětem stavebních úprav. Staveništní kancelářské buňky budou umístěny v bezprostřední blízkosti stávající V.B., a ploše nákladiště, vlečce DpmB.

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

Jednotlivé areály zařízení staveniště jsou zakresleny v situacích POV zelenými plochami. Tyto areály budou sloužit pro krátkodobé skládování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Rovněž tak budou v těchto areálech buňky jako úběžiště, kancelář a šatna, případně jídelna. Každý 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 nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější.

Každý areál zařízení staveniště bude vybaven kontejnery ke shromažďování a separaci odpadů.

V areálech nebudou parkoviště pro nákladní automobily či stavební stroje. Ty budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách v jednotlivých žst., kde kromě lepší ochrany životního prostředí bude zajištěna i jejich lepší ostraha. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízeních staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Pro krátkodobá stání automobilů či techniky bude v každém areálu potřebný počet záchytných 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.

Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku.

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 a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku.

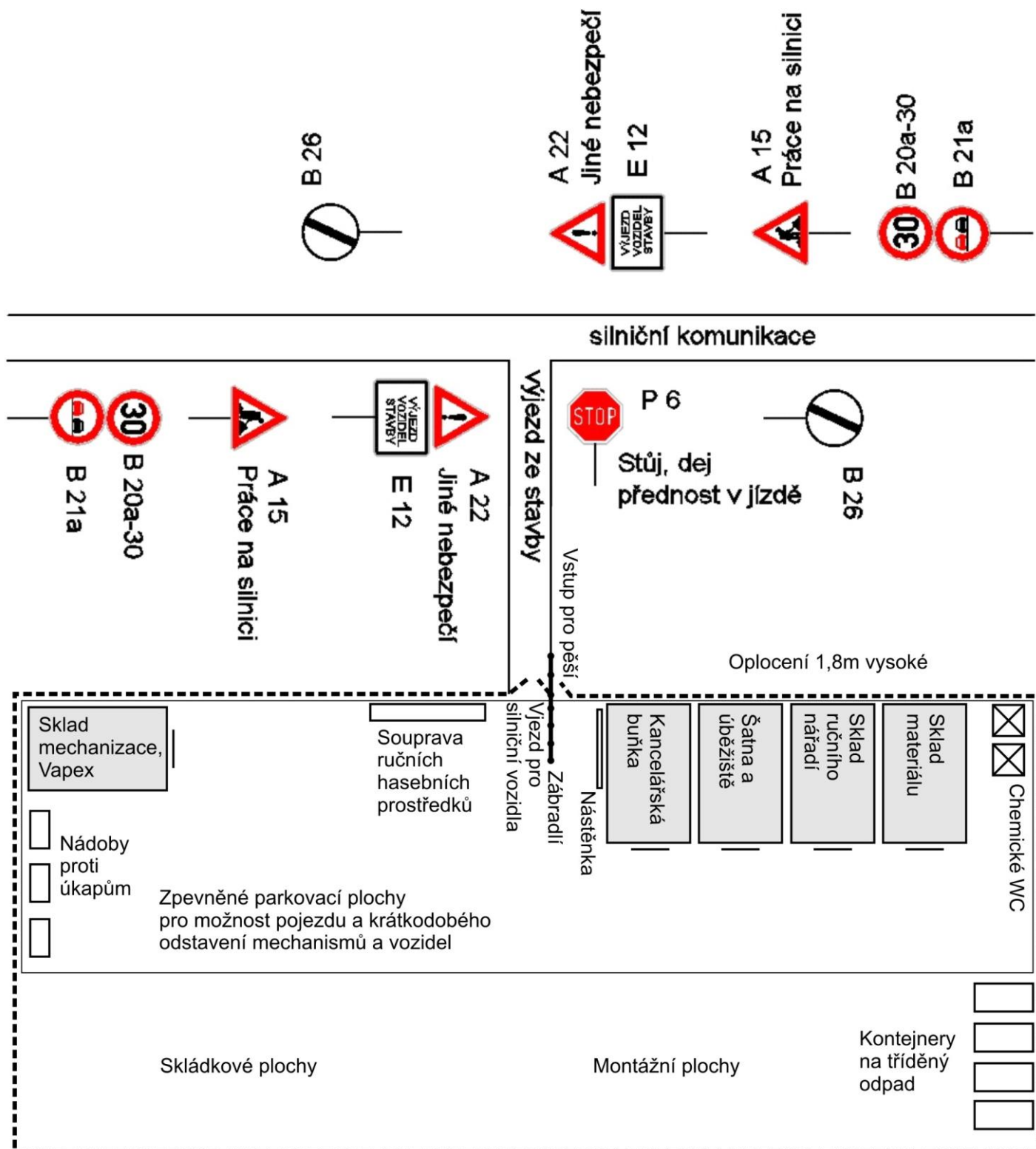
Kriteriem pro výběr subdodavatelských firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Ubytovací kapacity jsou v potřebném množství v Brně. 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 konkrétních modernizačních prací v koleji na trati.

Návoz materiálu je uvažován převážně po železnici, vlastní staveništní doprava je pak umožněna v převážné většině případů silniční dopravou.

Plochy 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. Některé plochy 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).

Typické uspořádání plochy areálu zařízení staveniště:



Kromě vytipovaných ploch zařízení staveniště budou v blízkosti upravovaných mostních objektů krátkodobě zřizovány plochy pro složení materiálu a techniky, potřebných pro stavební práce na spodních a nosných konstrukcích mostů a propustků. Tyto plochy budou definovány v dalším stupni PD, kdy bude detailně zpracována technologie prací na jednotlivých mostních objektech.

Popis jednotlivých ploch zařízení staveniště:

Jako plochy a prostory vhodné pro zřízení areálů zařízení staveniště byly vytipovány následující plochy:

ZS km 160,4

Určení: **skládková a montážní plocha. Nutno ponechat průchod pěším na nadchodovou lávku**

Plocha: 2 225 m²

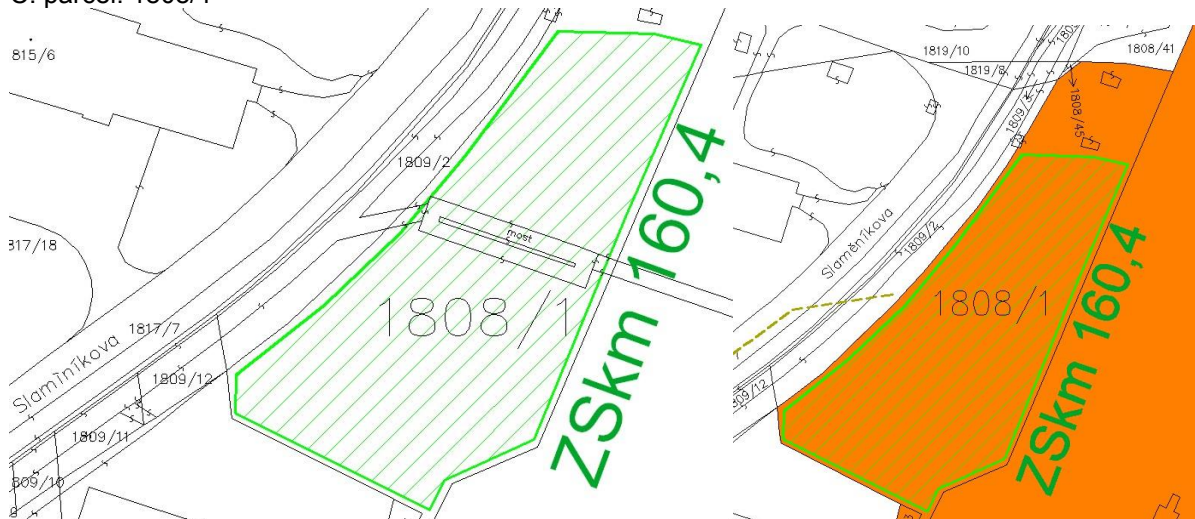
Charakter plochy: nezpevněná

Pozemek: drážní, nutnost kácení náletových dřevin

Dopravní napojení: od ulice Slaměnickova

Katastrální území: Maloměřice

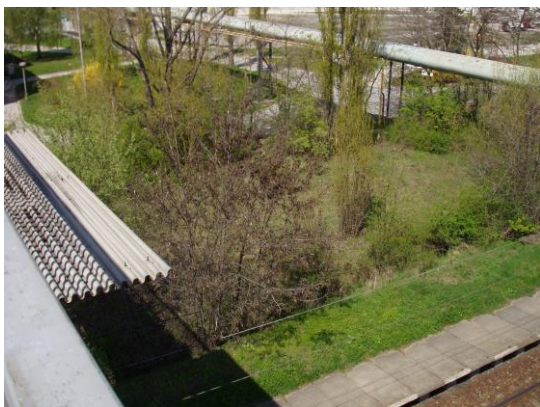
Č. parcel: 1808/1



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 160,4

X=-594889.2716	Y=-1158177.2155
X=-594876.3500	Y=-1158166.8443
X=-594865.1905	Y=-1158156.2773
X=-594855.4015	Y=-1158144.5363
X=-594841.6969	Y=-1158126.1419
X=-594827.6006	Y=-1158126.5333
X=-594820.5524	Y=-1158128.0988
X=-594831.7119	Y=-1158153.7334
X=-594845.2208	Y=-1158186.8040
X=-594858.5339	Y=-1158192.8703
X=-594860.6875	Y=-1158197.3710
X=-594889.4674	Y=-1158182.8904





ZS km 161,2

Určení: **skládková a montážní plocha**

Plocha: 1 012 m²

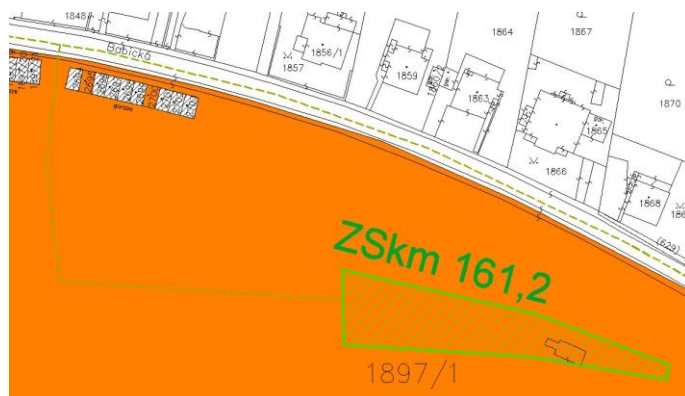
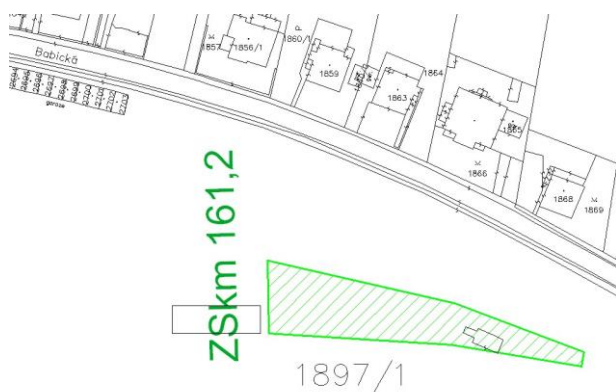
Charakter plochy: nezpevněná

Pozemek: drážní

Dopravní napojení: od ulice Babická

Katastrální území: Maloměřice

Č. parcel: 1897/1



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 161,2

X=-594331.3702 Y=-1157642.5507

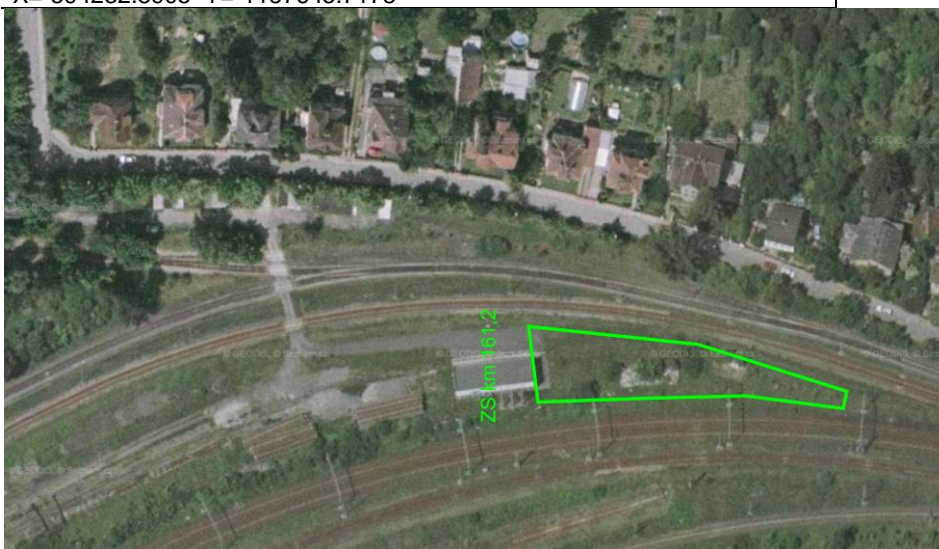
X=-594331.6871 Y=-1157623.2316

X=-594281.9398 Y=-1157634.6331

X=-594247.7188 Y=-1157647.6181

X=-594248.3526 Y=-1157651.4185

X=-594282.8905 Y=-1157645.7178





ZS km 3,4

Určení: **buňky úběžiště, nářadí, pohotovostní skládka**

Plocha : 573 m²

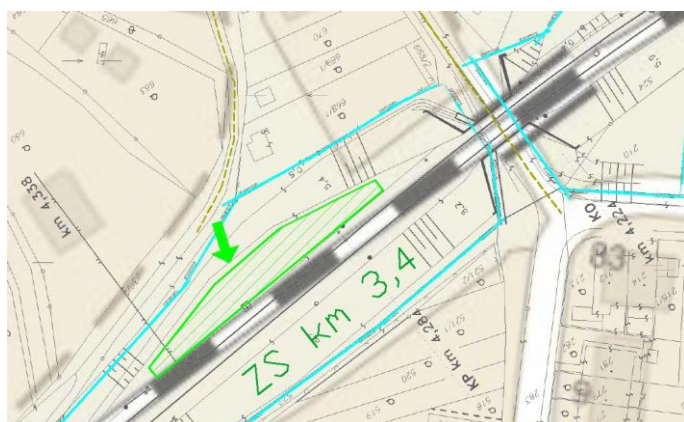
Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : od koleje č. 2 a od zahrádek od ulice Zázmolí

Katastrální území: Obřany

Č. parcel: 523



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 3,4

X=-595383.3571 Y=-1157234.1379

X=-595365.9750 Y=-1157212.1935

X=-595348.7454 Y=-1157197.4115

X=-595323.4346 Y=-1157184.6106

X=-595321.3000 Y=-1157187.3536

X=-595381.0700 Y=-1157236.7286

ZS km 5,7 u Husovického tunelu

Určení: **buňky úběžiště, nářadí, pohotovostní skládka**

Plocha : 93 m²

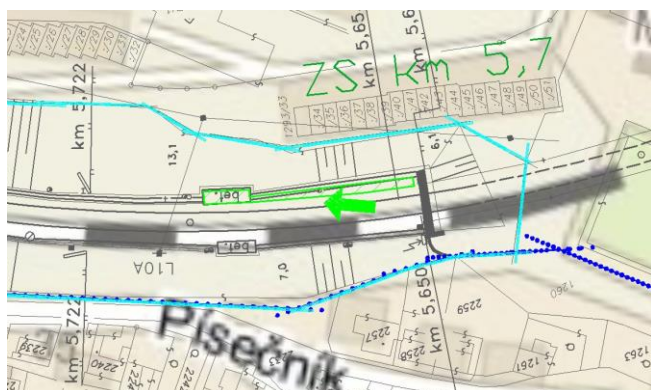
Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : od koleje č. 2

Katastrální území: Lesná

Č. parcel: 1298/1



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 5,7

X=-596180.2317	Y=-1158200.5720
X=-596180.4090	Y=-1158197.8533
X=-596170.4152	Y=-1158197.4395
X=-596170.3561	Y=-1158199.0353
X=-596134.5796	Y=-1158194.6617
X=-596134.2838	Y=-1158196.6712
X=-596145.7559	Y=-1158198.2079
X=-596170.4152	Y=-1158200.2174
X=-596180.2317	Y=-1158200.5720

ZS km 5,9 u zastávky Lesná

Určení: **buňky šatnové, úběžiště, nářadí**

Plocha : 471 m²

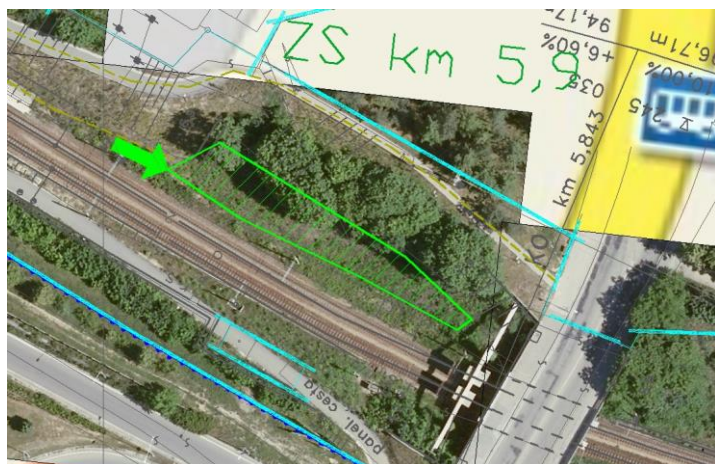
Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : od Merhautovy a zastávky Lesná

Katastrální území: Lesná

Č. parcel:1298/1



Rekonstrukce žst. Brno – Královo Pole



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 5,9

X=-596387.9778 Y=-1158132.3950
X=-596378.2749 Y=-1158127.4408
X=-596343.6817 Y=-1158148.6281
X=-596331.2365 Y=-1158160.2232
X=-596334.0842 Y=-1158162.2260
X=-596352.5409 Y=-1158152.1066
X=-596374.2671 Y=-1158141.5657

ZS km 8,7 Královo Pole

Určení: **všeobecná skládková plocha**

Plocha : 13 852 m²

Charakter plochy : částečně nezpevněná, částečně zpevněná a kolejiště

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z přednádražního prostoru z ulice Myslínova

Katastrální území: Královo Pole

Č. parcel: 3869



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 8,7

X=-598637.4815 Y=-1156635.4425
X=-598651.7685 Y=-1156606.4621
X=-598665.0552 Y=-1156577.9100
X=-598672.7704 Y=-1156561.9207
X=-598663.3411 Y=-1156556.9242
X=-598644.9110 Y=-1156596.4689
X=-598634.0528 Y=-1156629.3038
X=-598634.1957 Y=-1156633.5866

Rekonstrukce žst. Brno – Královo Pole

ZS km 9,4 Královo Pole

Určení: **všeobecná skládková plocha, montážní základna**

Plocha : 13 852 m²

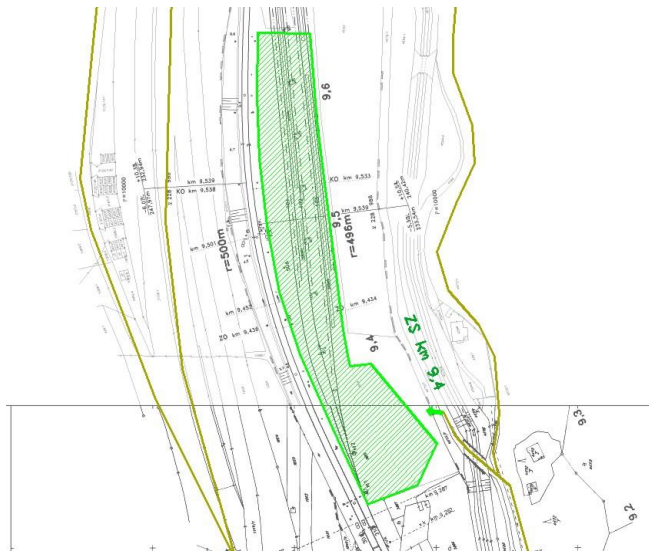
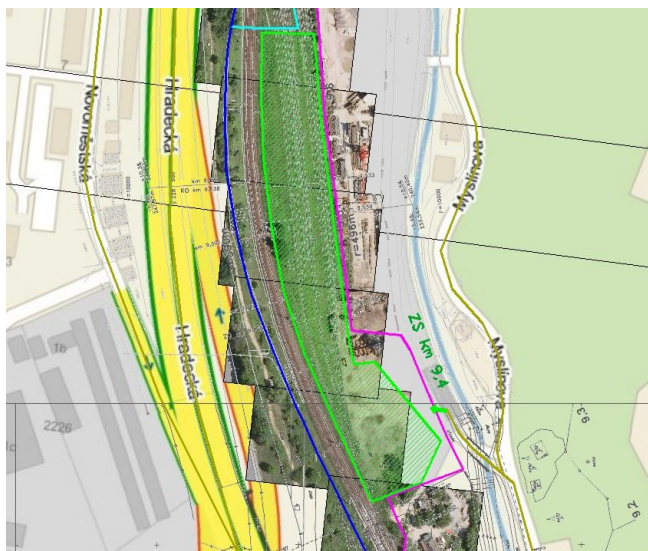
Charakter plochy : částečně nezpevněná, částečně zpevněná a kolejiště

Pozemek : drážní

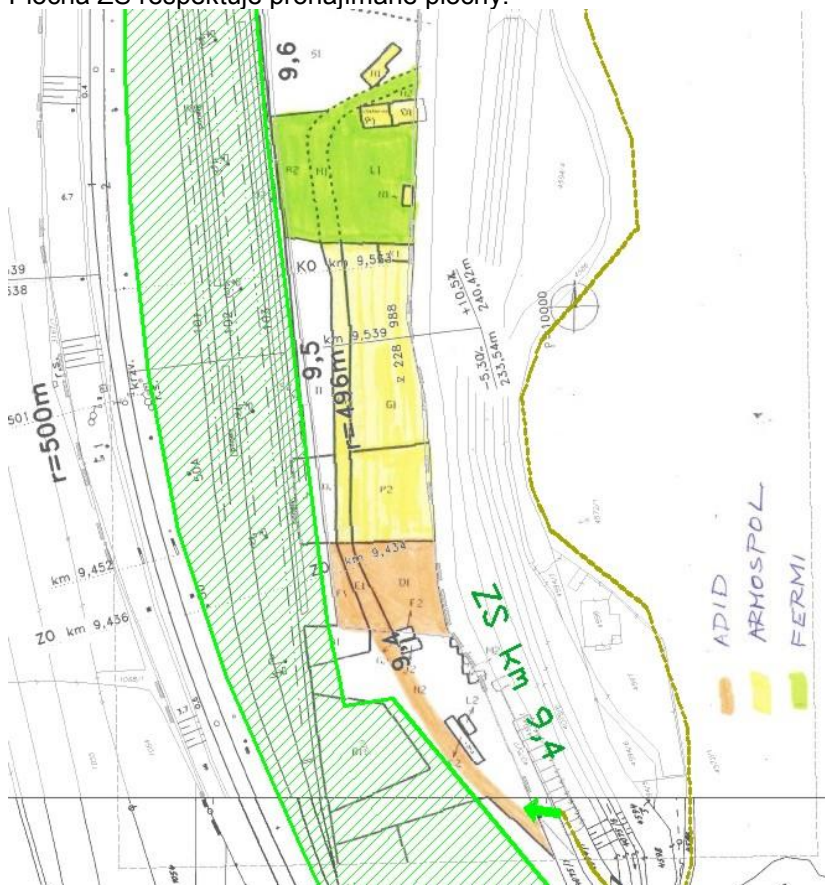
Dopravní napojení : z přednádražního prostoru z ulice Myslínova

Katastrální území: Královo Pole

Č. parcel: 3869



Plocha ZS respektuje pronajímané plochy:





Myslínova – vjezd na plochu ZS
km 9,4 v žst. Brno Královo Pole







Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 9,4	
X=-598813.2242	Y=-1156055.5120
X=-598799.7992	Y=-1156026.5914
X=-598846.4213	Y=-1155970.4917
X=-598860.6611	Y=-1155972.4164
X=-598862.4528	Y=-1155964.4727
X=-598865.9670	Y=-1155946.7767
X=-598884.4049	Y=-1155800.7254
X=-598889.2508	Y=-1155738.2256
X=-598926.1265	Y=-1155737.7871
X=-598926.5654	Y=-1155782.0848
X=-598924.8094	Y=-1155826.3827
X=-598919.5415	Y=-1155873.3121
X=-598910.7424	Y=-1155920.1748
X=-598896.2555	Y=-1155964.0341
X=-598873.4278	Y=-1156015.7880
X=-598848.6746	Y=-1156069.1340

ZS km 10,5 Řečkovice

Určení: **všeobecná skládková plocha**

Plocha : 29 m²

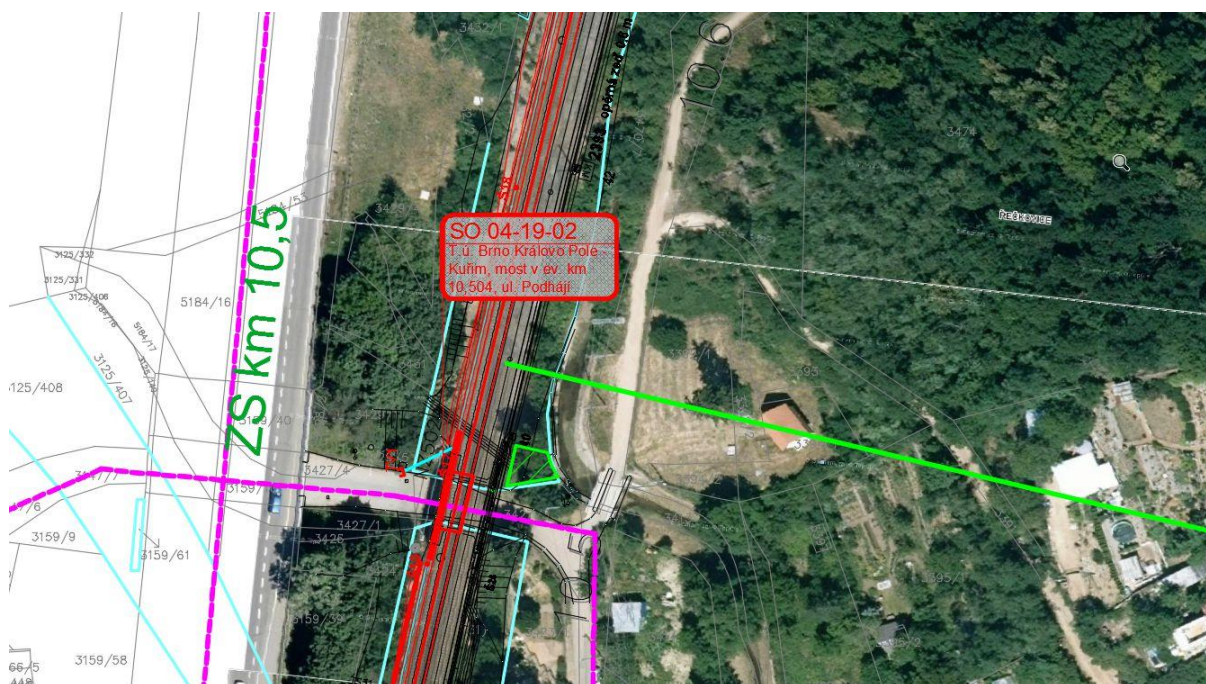
Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z přednádražního prostoru z ulice Podhájí

Katastrální území: Řečkovice

Č. parcel: 3435/1



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 10,5	
X=-598808.0679	Y=-1154495.0629
X=-598789.5514	Y=-1154499.5533
X=-598793.7720	Y=-1154518.5360
X=-598808.0679	Y=-1154514.9300
X=-598806.6385	Y=-1154508.3303
X=-598810.9952	Y=-1154507.1055

Rekonstrukce žst. Brno – Královo Pole

ZS km 10,9 Řečkovice

Určení: **všeobecná skládková plocha**

Plocha : 341 m²

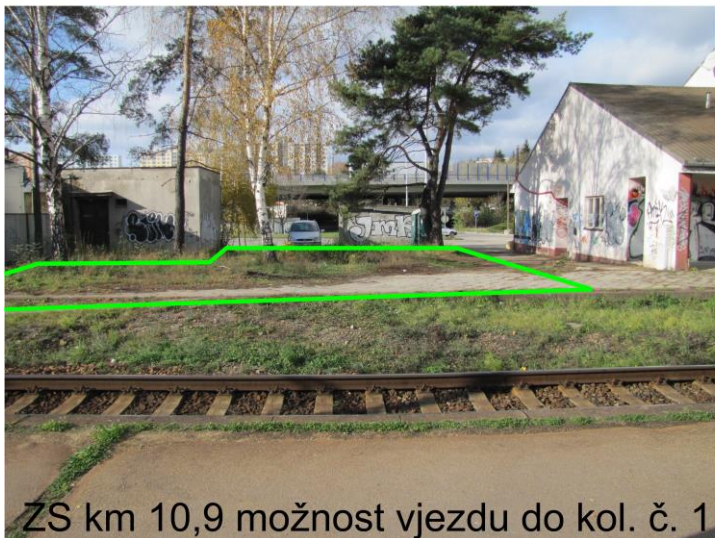
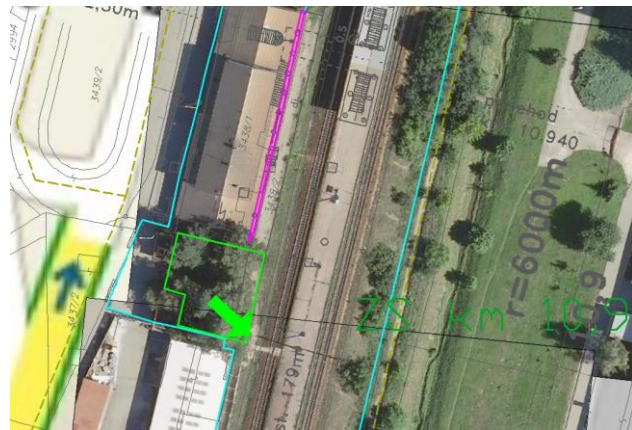
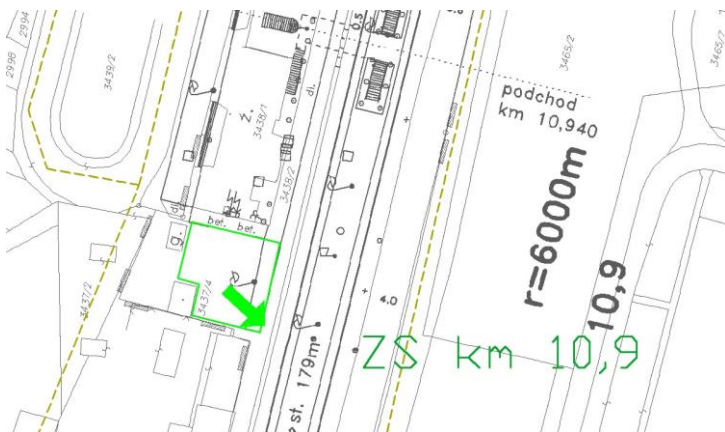
Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : mimodrážní

Dopravní napojení : z přednádražního prostoru z ulice Gromešovy

Katastrální území: Řečkovice

Č. parcel: 3434/4



ZS km 10,9 možnost vjezdu do kol. č. 1

Rekonstrukce žst. Brno – Královo Pole

Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 10,9

X=-598808.0679 Y=-1154495.0629

X=-598789.5514 Y=-1154499.5533

X=-598793.7720 Y=-1154518.5360

X=-598808.0679 Y=-1154514.9300

X=-598806.6385 Y=-1154508.3303

X=-598810.9952 Y=-1154507.1055

ZS km 11,0 Řečkovice

Určení: **všeobecná skládková plocha**

Plocha : 341 m²

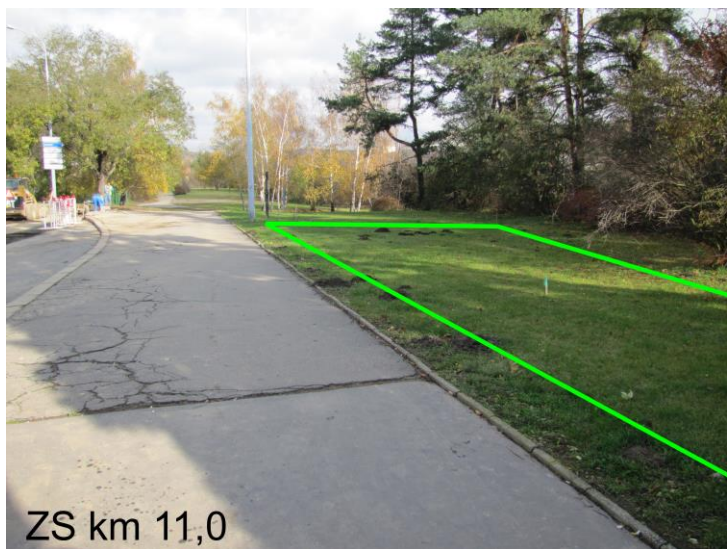
Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : mimodrážní

Dopravní napojení : z přednádražního prostoru z ulice Gromešovy

Katastrální území: Řečkovice

Č. parcel: 3939/5



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 11,0

X=-598794.9068 Y=-1154438.1910

X=-598783.3917 Y=-1154387.0295

X=-598767.0609 Y=-1154391.1098

X=-598784.4384 Y=-1154440.8066

Rekonstrukce žst. Brno – Královo Pole

ZS km 11,6 Řečkovice

Určení: **všeobecná skládková plocha**

Plocha : 263 m²

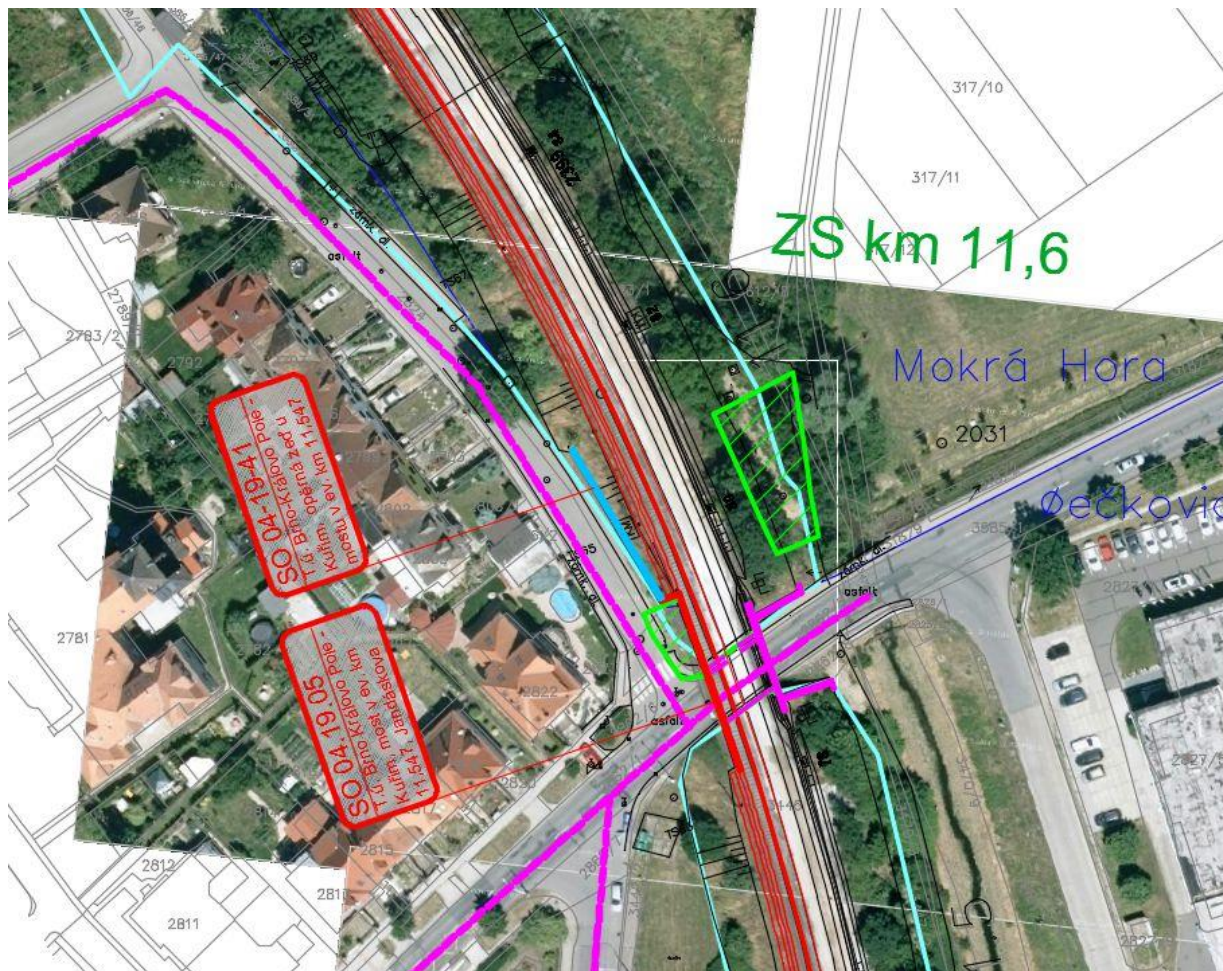
Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : mimodrážní

Dopravní napojení : z přednádražního prostoru z ulice Jandáskovy

Katastrální území: Mokrá Hora

Č. parcel: 613/1



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 11,6

X=-598706.9705 Y=-1153831.5662
X=-598705.8252 Y=-1153833.9718
X=-598702.8866 Y=-1153840.7633
X=-598700.9232 Y=-1153844.7563
X=-598694.2800 Y=-1153841.9750
X=-598695.6700 Y=-1153835.0600
X=-598696.8150 Y=-1153826.9930

X=-598716.3078 Y=-1153851.7871
X=-598711.7475 Y=-1153864.1798
X=-598716.0700 Y=-1153864.5300
X=-598720.7300 Y=-1153857.4600
X=-598722.1081 Y=-1153854.3948
X=-598719.1336 Y=-1153853.0575
X=-598719.1336 Y=-1153853.0575

Rekonstrukce žst. Brno – Královo Pole

ZS km 13,5

Určení: **všeobecná skládková plocha**

Plocha : 186 m²

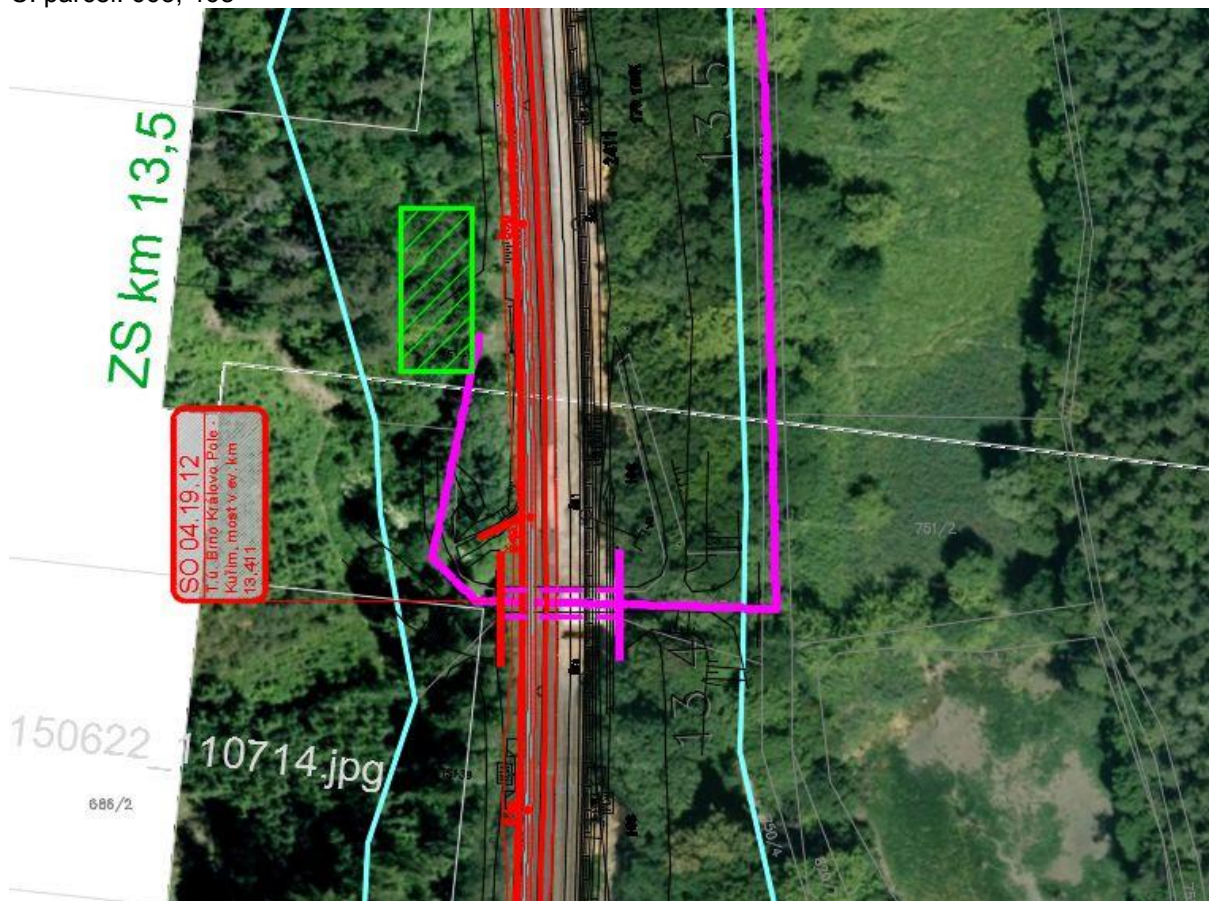
Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z účelové polní cesty

Katastrální území: Česká

Č. parcel: 663, 468



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 13,5
X=-599116.8040 Y=-1152283.4703
X=-599109.0658 Y=-1152276.6922
X=-599109.0658 Y=-1152304.4927
X=-599116.4934 Y=-1152304.5745

ZS km 15,7 Česká

Určení: **všeobecná skládková plocha**

Plocha : 2 877 m²

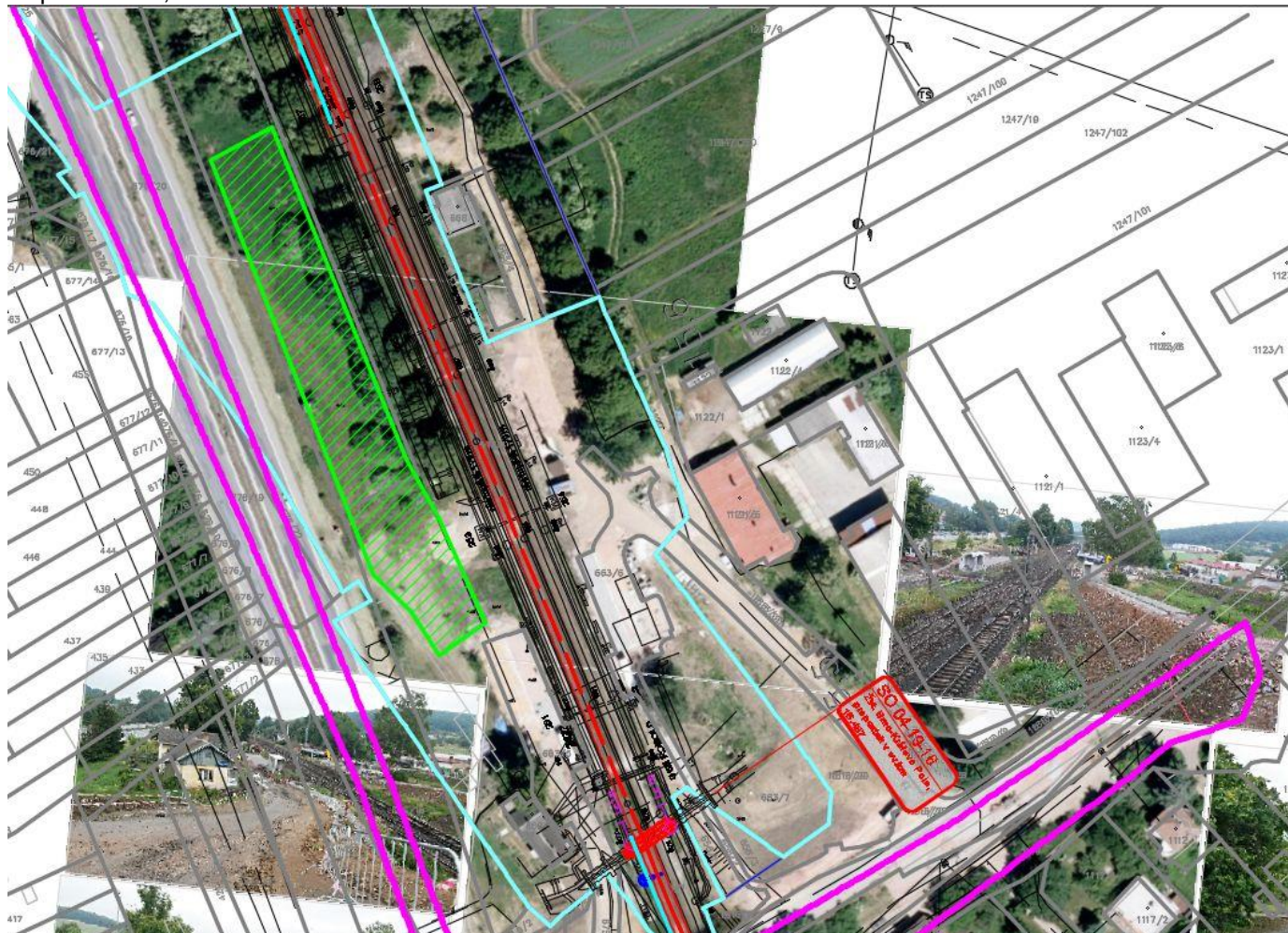
Charakter plochy : nezpevněná

Pozemek : drážní

Dopravní napojení : z přednádražního prostoru z ulice Hlavní, z koleje

Katastrální území: Česká

Č. parcel: 663, 468





Příchod z Hlavní ke koleji č. 1

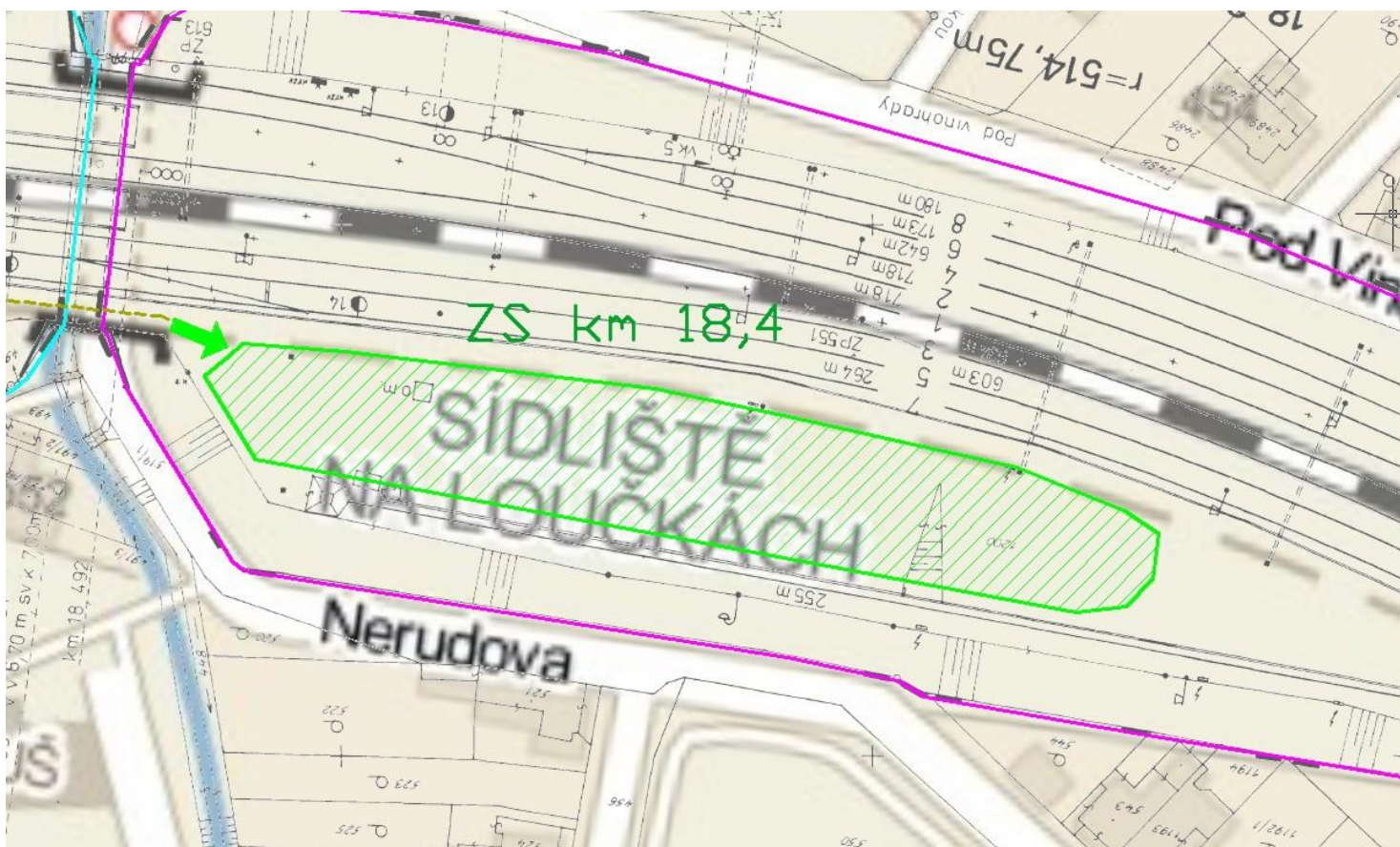


Výjezd na Hlavní od koleje č. 2



Nájezd z Hlavní ke koleji č. 2

Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 15,7kol.č.1
X=-600102.0627 Y=-1150562.1019
X=-600091.5455 Y=-1150555.1863
X=-600108.7057 Y=-1150516.7358
X=-600116.7323 Y=-1150502.0749
X=-600151.0735 Y=-1150417.6212
X=-600166.5731 Y=-1150425.9199
X=-600125.3330 Y=-1150531.5893
X=-600115.6457 Y=-1150540.9944



Rekonstrukce žst. Brno – Královo Pole



Souřadnice lomových bodů plochy ZS km 18,4

X=-602021.5132	Y=-1148524.2837
X=-602026.2582	Y=-1148528.0795
X=-602016.5152	Y=-1148543.7433
X=-601861.8921	Y=-1148572.6952
X=-601852.6247	Y=-1148571.5073
X=-601847.4041	Y=-1148566.2860
X=-601846.4531	Y=-1148557.7441
X=-601852.8675	Y=-1148553.4731
X=-601859.5146	Y=-1148550.8652
X=-601873.0516	Y=-1148545.4063
X=-601917.2339	Y=-1148535.4389
X=-601941.2221	Y=-1148530.4552
X=-601999.6598	Y=-1148523.5709
X=-602018.8928	Y=-1148521.9133

Pracovní vlaky dodavatelů budou umístěny v blízkosti stavby po dohodě jednotlivých dodavatelů s jednotlivými železničními stanicemi v železničním uzlu Brno.

Vzhledem k danému rozsahu demontážních a montážních prací železničního svršku stavby "Rekonstrukce koleje č.2 Brno-Královo Pole – Kuřim" a "Rekonstrukce koleje č.2 Brno-Maloměřice - Brno-Královo Pole" budou kolejová pole odvážena k demontáži do žst. Brno dolní, případně na montážní základnu v žst. Brno-Královo Pole.

Skládková plocha s případnou stanicí recyklace štěrkového lože se navrhuje rovněž na montážní základně v žst. Brno-Královo Pole. Recyklační linka se skládá z předtřídícího stroje, rotačního drtiče a

sítového stroje. Stroje jsou napájeny z vlastního dieselagregátu, plnění stroje je prováděno kolovým nakladačem. Při provozu je podle potřeby možné skrápění podávaného materiálu vodou. Výkon stroje se pohybuje od 80-150t/h podle druhu zpracovávaného materiálu. Předtřídící stroj zbavuje vytěžený štěrk nežádoucích příměsí jako je zemina, patníky, balvany, malé stromky, drny, kování z pražců, části pražců. Drtiče jsou buď odrazové, nebo kuželové. Hmotnost strojů je cca 40t, při přepravě mají výšku cca 4 – 4,05m.

Potřebná plocha pro recyklační linku je cca 900m², což pro tuto plochu vyhovuje.

Z 50% budou využity pouze frakce 32 - 63 mm do štěrkového lože, ze 30% bude frakce 32 - 8 mm použita jako štěrkodrt do podkladních vrstev zapuštěného kolejového lože (před znovupoužitím bude provedena nová analýza na obsah NEL v sušině) a 20% ze zpracovávaného štěrkového lože - jemná frakce 0 - 8 mm bude od třídiče odvezena ke zneškodnění - do násypů, ke zpevnění cest apod.

Možnosti zdrojů vody a energií

V žst. Brno Královo Pole a zastávkách Řečkovice a Česká jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace, elektrické energie a telefonu. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správcí těchto zařízení. Ve většině zařízení stavenišť SO a PS mimo obvod železniční stanice je zajištění elektrické energie a záměsové, ošetřovací i pitné vody problematické. Proto v případě těchto zařízení stavenišť se počítá s dovozem vody, zajištění elektrické energie se předpokládá především pomocí elektrocentrál. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Betonová směs bude na stavbu dovážena.

Využití stávajících objektů

V železničních stanicích a zastávkách jsou v provozu telefony ČD, které však zpravidla mají pouze místní spojení a tyto linky jsou používány pro potřeby dopravy. Proto 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 a mají vybudovány dílny a sklady v jednotlivých žst. a využijí je pro stavbu.

Demontážní a montážní základny:

Vzhledem k danému rozsahu demontážních a montážních prací železničního svršku obou staveb se budou montáže a demontáže železničního svršku provádět v žst Brno – Dolní, případně na montážní základně v žst. Brno – Královo Pole.

Povodňový plán na dobu výstavby

Tato část dokumentace je samostatnou přílohou.

Předpokládané lhůty výstavby

Lhůta výstavby vychází z termínů přípravy stavby a stavebních postupů. Viz příložený časový harmonogram.

1.2. Společné objekty a sdružené zařízení staveniště

S vybudování společných objektů pro účely zařízení staveniště se neuvažuje. Každý další případný dodavatel si zřizuje své vlastní zařízení staveniště dle vlastního uvážení na výše uvedených plochách. Umístění hlavního vedení stavby se uvažuje v prostorách žst. Brno Královo Pole.

1.3. Voda, kanalizace, energie, telefon

V žst. Brno Královo Pole a zastávkách Řečkovice a Česká jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace, elektrické energie a telefonu. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správcí těchto zařízení. Ve většině zařízení stavenišť SO a PS mimo obvod železniční stanice je zajištění elektrické energie a záměsové, ošetřovací i pitné vody problematické. Proto v případě těchto zařízení stavenišť se počítá s dovozem vody, zajištění elektrické energie se předpokládá především pomocí elektrocentrál. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem

odběrného místa. Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích v průběhu výstavby připojeno 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. s SDC Brno, 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. Nejlepší telefonické spojení je pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

1.4. Dopravní trasy

Převážná část materiálu pro stavbu, zejména kolejová pole, výhybky, materiál pro montáž trakčního vedení a kabelového vedení, vnější prvky sděl. a zab. zař., veškeré prefabrikáty pro mosty, propustky, nástupiště apod. bude přepravována na stavbu přímo po železnici. Některé plochy ZS jsou přístupny silničním motorovým vozidlům. Pro realizaci stavby se počítá i s použitím stávající uliční sítě v prostoru stavby.

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

Možnosti příjezdů ke staveništi a zemníkům

Celá stavba je dobře přístupná pro silniční dopravu. Leží v blízkosti páteřních silničních tepen:

V oblasti Brno – Maloměřice jsou to ulice Selská, Obřanská, Fryčajova, vedlejší ulice, které budou využívány jsou ulice Slaměnkova (příjezd k zařízení staveniště), Krasová, Mlýnské nábřeží, Hlaváčova, Zázmolí, Zlatníky, Cacovická, Cihelní, Bílovická, Faulhabrova, Kmochova, Soběšická, Vyhlídka (příjezd k mostním objektům)

V oblasti Husovic a Lesné jsou páteřními tepnami ulice Porgesova, třída gen. Píky, Merhautova a Okružní. Pro příjezd ke staveništi budou použity ulice Studená, Marie Majerové, Lozibky, Písečník, Soběšická, Míčkova a účelové komunikace.

V oblasti ukončení stavby Brno Maloměřice – Brno Královo Pole na katastrech Královo Pole a Sadová jsou páteřními komunikacemi Porgesova, Sportovní a zejména Křížíkova a Okružní. Pro příjezd ke staveništi jsou v tomto prostoru použitelné ulice Trískalova, Zvonková, Trtílkova a Kociánka.

V úseku žst. Brno Královo Pole - Kuřim je páteřní tepnou komunikace Sportovní – Hradecká – II/386 - ul.Tyršova v Kuřimi. Pro příjezd k zařízení staveniště na montážní základně v žst. Brno Královo Pole, kde bude umístěna i stanice recyklace štěrkového lože, budou používány pro obě stavby účelové komunikace v železniční stanici a ulice Myslínova. Pro příjezd ke staveništi a mostním objektům budou používány ulice Novoměstská, Myslínova, Podhájí v katastru Královo Pole, ulice Gromešova, Jandáskova, Karásek, Hapalova, Sněžná, Dolnice, Cupáková, Karásek, Jehnická, Maříkova, Královka a účelové komunikace v katastru Řečkovice. V katastru Mokré Hory se bude příjezd ke staveništi a mostním objektům uskutečňovat po účelových a polních komunikacích, komunikaci podél rybníků a Podávky U Vránova mlýna, která se propojí polní cestou do ulice Tišnovka v obci Česká. Ke sjezdu na zařízení staveniště v zastávce Česká budou používány účelové komunikace a ulice Hlavní. Úsek z České po zástavbu Kuřimi je pro obsluhu silničními vozidly možný pouze po polních cestách, které se napojují v Kuřimi na ulici Pod Vinohrady, která je souběžná se železničním tělesem konce stavby. Pro příjezd ke staveništi budou v Kuřimi dále používány ulice Hybešova, Malá Česká, B. Němcové, Nerudova, Nádražní, Farského.

Vzhledem ke členitému terénu a železničnímu tělesu uloženému v hlubokých zářezech a na náspech, bude přístup k některým objektům možný pouze po koruně železničního tělesa.

Možnosti nájezdů do pláně železničního tělesa

Na následujících stranách je uveden podrobnější obrazový popis těchto možností nájezdu do pláně železničního tělesa:





1.5. Pracovníci, jejich počet a sociální zabezpečení

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

1.6. Údaje o zvláštních opatřeních po dobu stavby

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

Provádění stavby a zejména pak výstavba trakčního vedení bude prováděna za částečně nebo úplně vyloučeného železničního provozu.

Rozsah výlukové činnosti pro stavební a montážní práce je uveden v části Dopravní technologie.

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací pro základy trakčního vedení a pro kabelové trasy, je nutné brát zřetel na stávající pozemní sítě a tyto je nutné před předáním staveniště řádně vytyčit.

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

Při provádění stavebních prací platí všechny obecně platné předpisy OBP (vlastní staveniště se nachází na drážním pozemku, kde platí předpisy SŽDC (ČD) Op16)). 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 i s poznáním trati.

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.

Práce v blízkosti TV je možno provádět pouze za proudové výluky tohoto trakčního vedení.

Rozsah výlukové činnosti pro stavební a montážní činnost je popsán v dopravní technologii. U mostních objektů je výluková činnost a způsob provádění zmíněn v technických zprávách jednotlivých stavebních objektů.

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 stavenišť 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 staveniště, 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 silnoprůdých 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 realizaci stavby, je nutné brát zřetel na stávající pozemní sítě a tyto je nutné před předáním staveniště řádně vytyčit.

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

Při provádění stavebních prací platí všechny obecně platné předpisy OBP (vlastní staveniště se nachází na drážním pozemku, kde platí předpisy SŽDC (ČD) Op16). Všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně proškoleni a přezkoušeni. Veškeré práce musí provádět pracovníci, kteří mají patřičná oprávnění a proškolení. Svářeči státní svářečskou zkoušku, řidiči a strojníci mechanismů příslušná oprávnění, totéž strojníci posunujících lokomotiv, strojníci kolejových jeřábů a mechanismů i s poznáním trati a železniční stanice.

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

- Bezpečnostní předpisy ve stavebnictví B1 – B6
- základní předpis SŽDC (ČD) Op16,
- zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon)
- silniční zákon, zákon o drahách a zákon o telekomunikacích.

Všichni pracovníci na stavbě budou vybaveni ochrannými a pracovními pomůckami, jako jsou bezpečnostní přilby, ochranné vesty, rukavice, náhleníky, 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.

Stavba probíhá v některých úsecích za současného provozu v sousední koleji, která bude pojížděna rychlostí 50 km/hod. Proto musí být prokazatelně postavena bezpečnostní hlídka zajišťující pracovní místo po dobu výkonu prací. Práce, kdy v době mimo výluky pojížděné koleje mohou mechanizační prostředky zasahovat do průjezdného průřezu této koleje, musí být sjednány s výpravčími sousedních železničních stanic. Protože práce budou probíhat i pod trakčním vedením, je nutno zajistit dohled jmenovaného pracovníka ČD a SŽDC. V žádném případě nesmí dojít k narušení systému trakčních opěr při provádění prací.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

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.

Na závěr prací na železničním svršku každého stavebního postupu je nutné realizovat plynulé výškové napojení nivelety všech realizovaných kolejí a výhybek do stávajícího stavu.

Sociální náležitosti

- lékařská služba v Brně
- policejní stanice v Brně
- hasičská záchranná stanice v Brně

Požární bezpečnost

Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku.

Při zahájení stavby musí hlavní stavbyvedoucí zajistit spolupráci s hasičským požárním sborem Jihomoravského kraje v Brně a získat potřebná povolení od požárního rady. Hasičský záchranný sbor musí dostat situaci se zákresem stavby a jednotlivými zařízeními staveniště s přístupovými trasami.

Na každém pracovišti musí být secvičena požární hlídka a bude zde vedena požární kniha, kde budou vedeny veškeré informace o stavu a kontrolách hasebních prostředků a veškerých hasebních zásazích. Knihu kontroluje Technický dozor investora a musí být vždy k dispozici kontrolám ze strany požárních orgánů. Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasicími 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.

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. Dále je postupováno dle „Opatření MV ČSR HSPO“ ze dne 3.1.1984.

1.7. Vliv stavby na životní prostředí

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.

Pro eliminaci těchto vlivů 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. Seřazené motory musí mít normové hodnoty kouřivosti (seřazením vstřikovacích čerpadel), nulové hodnoty úkapů olejů, seřazené brzdy produkující minimum prachového azbestu. Proto o použití vozidel na stavbě musí dodavatelé požádat stavební dozor investora na stavbě po předložení dokladu o garanční prohlídce vozidla. O těchto dokladech bude na stavbě vedena kniha, která může být veřejně kontrolovatelná. Parkování vozidel a mechanizace musí být prováděno s dodržáním všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí a to na zpevněných plochách zařízení staveniště viz předchozí kapitoly, zajištěné proti úniku olejů a pohonných hmot nádobami. Tyto parkovací plochy budou dodavatelům smluvně určeny a stavební dozor investora bude dbát na jejich dodržování. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek.

Každý areál zařízení staveniště bude vybaven 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 na veřejné komunikace je nutné zajistit čištění veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy.

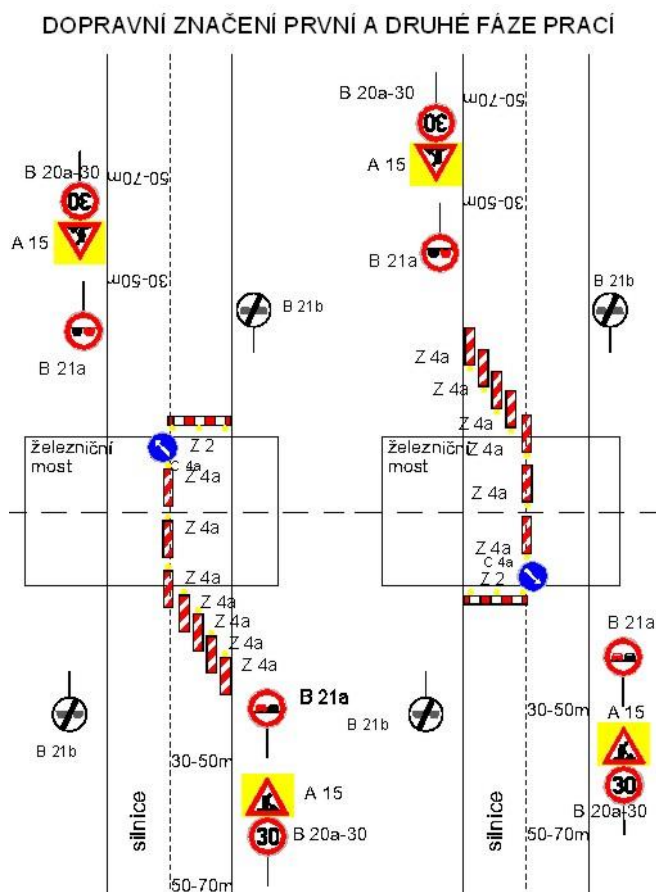
Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částic do volného terénu při jízdě.

Dobrou organizací práce je možné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízdy 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 investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

Při potřebě uzávěr komunikace pod mosty po polovinách se použije dopravní značení, které bude součástí objektu mostu: **uvedený obecný vzor dopravního značení je pouze návodem a podkladem pro zhotovitele, který konkrétní dopravní značení vypracuje, dopravní značení projedná s příslušným DI PCR a příslušným silničním správním úřadem při jednání o zvláštním užívání komunikace.**



Při potřebě prací na obou opěrách současně se vytvoří jízdní pruh a pruh pro chodník uprostřed komunikace, vyznačí vodorovným značením a případně se opatří světelnou signalizací.

Ing. Josef Ferenc

1 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY

V rámci stavby „Rekonstrukce žst. Brno-Královo Pole“ se předpokládají následující činnosti, které budou nárokovat omezení nebo vyloučení drážní dopravy v obvodu ŽST Brno-Královo Pole a mezistančních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

1.1 Základní informace o průběhu výstavby

1.1.1 Termíny zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby:	1. 1. 2020
Ukončení stavby:	30. 6. 2021
Doba výstavby:	547 dní
Doba výstavby spojená s výlukami:	395 dní






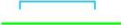

1.1.2 Koordinace s jinými stavbami

Požadavky na koordinaci s podmiňujícími nebo souvisejícími stavbami nejsou prozatím známy.

1.1.3 Členění stavebních prací

Stavební práce, které budou probíhat v kalendářních letech 2020 a 2021, jsou z hlediska stavebních postupů rozčleněny do 10 stavebních postupů označených SP0 až SP9.

V rámci popisu prací jsou v textu vložena schémata, kde je význam barev shodný, jako u ostatních staveb, viz legenda:

	koleje provozované
	koleje a nástupiště stávající
	koleje, nástupiště a objekty rušené
	koleje a nástupiště realizované v rámci SP
	koleje a nástupiště realizované v rámci souběžného SP
	koleje a nástupiště hotové, provozuschopné
	provizorní objekty

1.2 Souhrnný časový harmonogram stavby

Kr. Pole a 1. kolej		rok/měsíc r. 2020												rok/měsíc r. 2021												rok/měsíc r. 2022												
etapa	náplň	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
S.P.0	Kácení, provizorní čekárny, pokladna a sociální zařízení pro cestující vč. přístupového chodníku v ose koleje DPmB, zřízení ploch zařízení staveniště.																																					
S.P.1	Práce, které je možné a nutné provádět ještě za stávajícího železničního provozu: možné přeložky inženýrských sítí, postupné demolice výpravní budovy pro umožnění výstavby budovy nové, zemní práce pro základy zárubní zdi u koleje č. 1 na Kuřimském zhlaví, rozšíření mostu přes potok Střelnice pod novou kolejí 5a, základy trakčních podpěr, návozy materiálu, montáže kolejových polí a výhybek na montážní základně.																																					
S.P.2	Lichá skupina žst. Brno Královo Pole - ke jmenovaným činnostem z prvního období stavby do konce dubna se začátkem května započne výluka liché skupiny tak, že obě dvojité kolejové spojky stanice - na Maloměřice i na Kuřim budou prozatím do začátku prázdnin v provozu. Tím bude na obou traťových úsecích normální dvoukolejný provoz. Omezení do prázdnin se dotkne odbavování osobní dopravy a příchodu cestujících k ostrovnímu nástupišti u kolejí stáv. čís. 2 a 6. Cestující se budou od provizorního objektu odbavování cestujících dostávat přes stavební jámu liché skupiny provizorním přechodem se zábradlím a přes provozovanou kolej č. 2. Proto zde bude zřízena funkce dozorce nástupiště, který i pomocí fyzické zábrany bude cestující pouštět přes tuto kolej na/z nástupiště.																																					
S.P.3	Kolej č. 1 směr Kuřim: se začátkem prázdnin se vyloučí i kolej č. 1 ve směru na Kuřim, kde se kromě svršku a spodku této koleje se realizují práce na mostech a propustcích této koleje. V závěru prací se definitivně položí spojkové výhybky nové číselování 21 a 22 a dočasně se zprovozní staniční kolej č. 1 a část nástupištní hrany u této koleje. Provizorně se propojí do stávající dvoukolejné spojky (výhybka stáv. číslo 3).																																					
S.P.4	Výhybka č. 19. V tomto vikendovém stavebním postupu se položí výhybka vjezdové spojky nového číselování 19 s propojením do stávající koleje č. 2 v tomto prostoru. Tím bude na závěr SP opět zprovozněna stávající sudá skupina ze směru od Kuřimi. Sudá skupina stanice bude o tomto víkendu přístupna kuse ve směru od Brna Maloměřic.																																					
S.P.5	Této výluky koleje č. 2 mezistaničního úseku Brno Královo Pole - Kuřim bude využito pro vložení výhybky nového číselování 23 a tím zkompletování vjezdových traťových spojek žst. Brno Královo Pole ve směru na Kuřim. Dále se tento stavební postup využije na náhradu prefabrikátů a izolace propustků km 15,487 a km 17,837 pod kolejí č. 2.																																					
S.P.6	kolej č. 1 směr Maloměřice: V tomto stavebním postupu se v období dokončování liché skupiny stanice realizují práce na železničním svršku, spodku, propustků a mostů u této koleji. Posledními pracemi před dokončením liché skupiny žst. Brno Královo Pole a celé koleje č. 1 je položení nových výhybek č. 1 a 3 nové dvojité kolejové spojky.																																					
S.P.7	Kolej č. 2 směr Maloměřice: v těsné návaznosti na předchozí položení výhybek č. 1 a 3 se v tomto stavebním postupu doplní výhybky č. 2 a 4, aby následně byly zprovozněny kolejové spojky i na tomto zhlaví žst. Brno Královo Pole. Současně se v tomto 1 měsíc trvajícím stavebním postupu realizuje nová izolace klenutého mostu km 4,234 přes ulici Hlaváčova a propustek km 8,366 pod kolejí č. 2. Z tohoto důvodu bude dostatek času na přesné položení a rektifikaci nové DSK. Současně v tomto období započne výluka sudé skupiny stanice (SP9). Odbavování cestujících bude probíhat v liché skupině ještě za provozu provizorní čekárny, pokladen a sociálního zařízení pro cestující vč. přístupového chodníku v ose koleje DPmB.																																					
S.P.8	Na položení středové části DSK bude nutná víkendová nickolejná výluka. Žst. Brno Královo Pole bude kuse provozovatelné ve své liché skupině ve směru od Kuřimi. Odbavování cestujících bude probíhat v liché skupině ještě za provozu provizorní čekárny, pokladen a sociálního zařízení pro cestující vč. přístupového chodníku v ose koleje DPmB.																																					
S.P.9	Tento stavební postup začíná již v období SP7. Po zprovoznění dvojité kolejové spojky již budou až do skončení stavby oba traťové úseky - na Kuřim i na Maloměřici - provozovány dvoukolejně. Jedná se o závěrečný stavební postup, kdy po vybudování kolejíště sudé skupiny, nástupiště mezi kolejemi, nového číselování 2 a 4 a podchodu s vyústěním za kolejíštěm bude dokončena i nová provozní a výpravní budova s přednádražním prostorem.																																					
dokonč. práce, kompl. vyzkouš., kolaudace-1měsíc																																						
zkušební provoz - 6 měsíců																																						

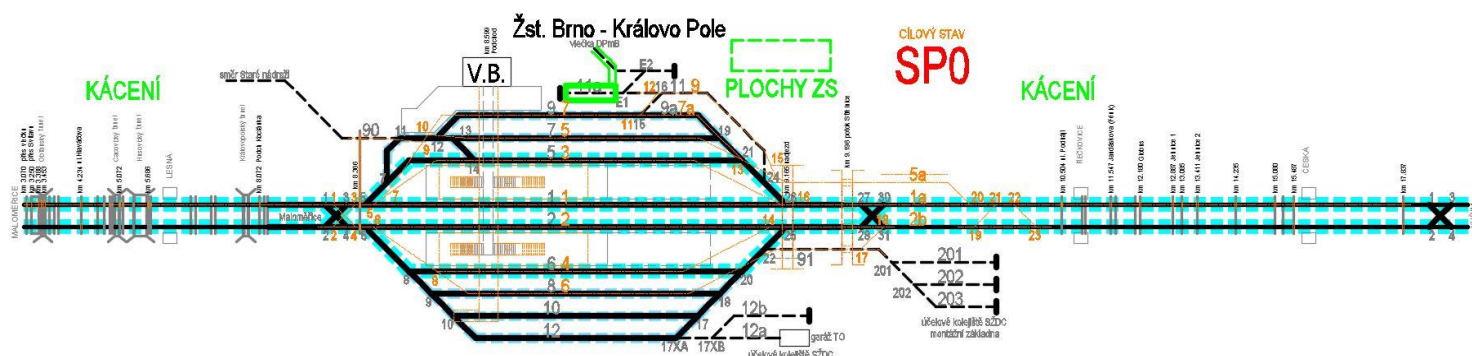
1.3 Přehled stavebních postupů

1.3.1 Stavební postup SP0

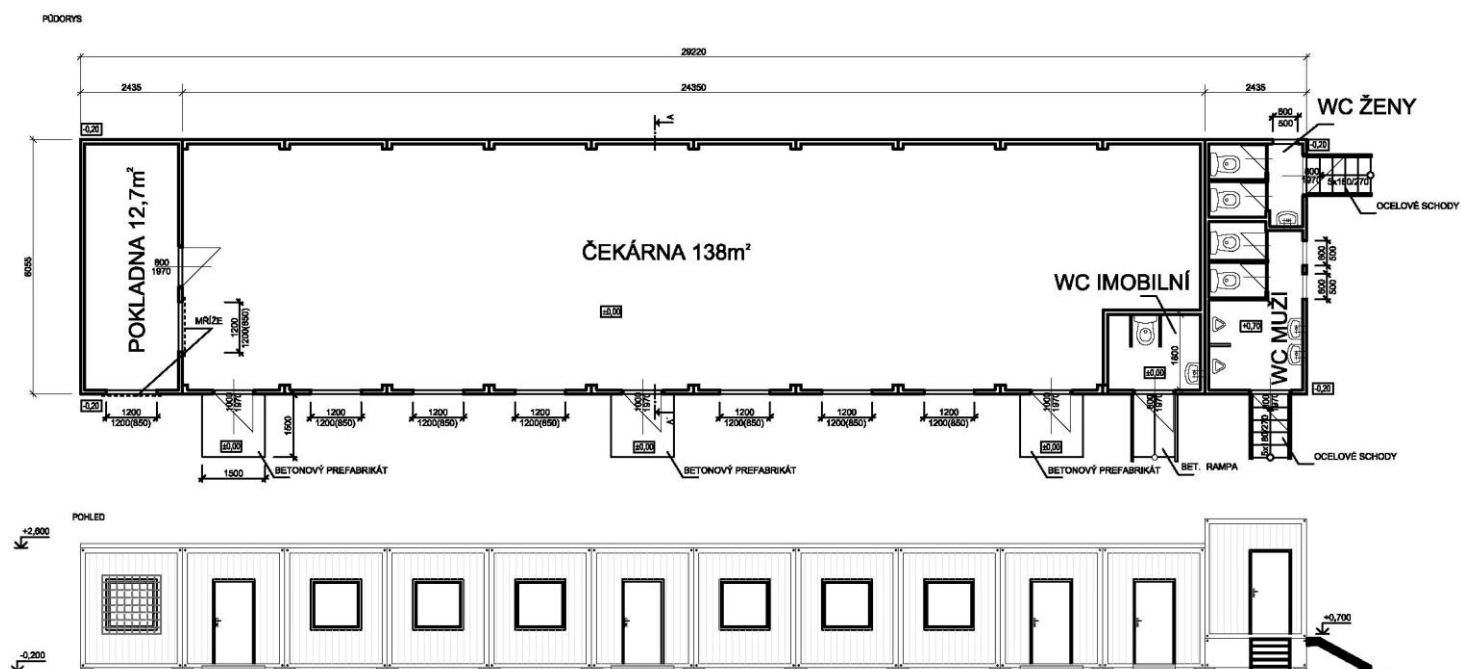
1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Brno-Královo Pole a v mezistaničních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

2. Rozsah prací:



V úvodu stavebního postupu SP0 se nejprve vybudují areály zařízení stavenišť – zbuduje oplocení, zpevní se skládkové a komunikační plochy, přivezou skladovací i kancelářské buňky, materiál na stavbu, zajišťuje se a navází technika potřebná pro realizaci všech stavebních činností. Budou provedeny kroky nutné pro zřízení objížděky, zejména pak osazení komunikací dopravním značením. Dále zde dojde také k přesnému vytýčení stávajících inženýrských sítí, jenž nemohou být stavbou jakkoliv narušeny.



POZNÁMKA

SESTAVA : 11 X KANCELÁŘSKÝ KONTEJNER
1 X SANITÁRNÍ KONTEJNER, KAPACITA 8M3
1 X FEKÁLNÍ TANK VÝŠKY 700MM
2 X VENKOVNÍ OCELOVÉ SCHODY
ZÁSOBNÍK NA VODU UMÍSTĚNÝ NA STŘEŠE MÁ KAPACITU 5M3

OBJEKT JE VYBAVEN ELEKTROINSTALACÍ:
24 X ZÁŘIVKOVÉ SVĚTLO
8 X ZÁSUVKA

VYTÁPĚNÍM: 13 X ELEKTROKONVEKTOR 2KW

WC PRO IMOBILNÍ JE VYBAVENO CHEMICKÝM WC
(ODPAD NELZE ZAÚSTIT DO FEKÁLNÍHO TANKU)

KONTEJNERY JSOU VŽDY V ROZÍCH A UPROSTŘED DELŠÍ STRANY
PODEPRĚNY DVĚMA NA SEBE POLOŽENÝMI BETONOVÝMI DLAŽDICEMI
500x500x50mm

Při stavebních úpravách železničních stanic a zastávek je zhotovitel stavby povinen zajistit na stavbou dotčených plochách, komunikacích případně jiných objektech, které jsou užívány veřejností, dostatečnou orientaci pro veřejnost (např. značení objízdných tras, osazení provizorních orientačních tabulí pro přístup k vlakům v prostorech rekonstruovaných stanic nebo k náhradní dopravě atd.), a to tak, aby provedené značení zajistilo bezpečný pohyb veřejnosti ve vymezeném prostoru stavby.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 60 dní, od 1. 1. 2020 do 29. 2. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka X1 – kolejová vlečky č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 60 dní, od 1. 1. 2020 do 29. 2. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Stávající SZZ AŽD-71 a stávající TZZ ABE-1 a AB-3/74.

Instalace a příprava mobilního zabezpečovacího zařízení (MPZZ) v kontejnerech.

8. Omezení rychlosti:

Bez požadavků na omezení rychlosti.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky X1:

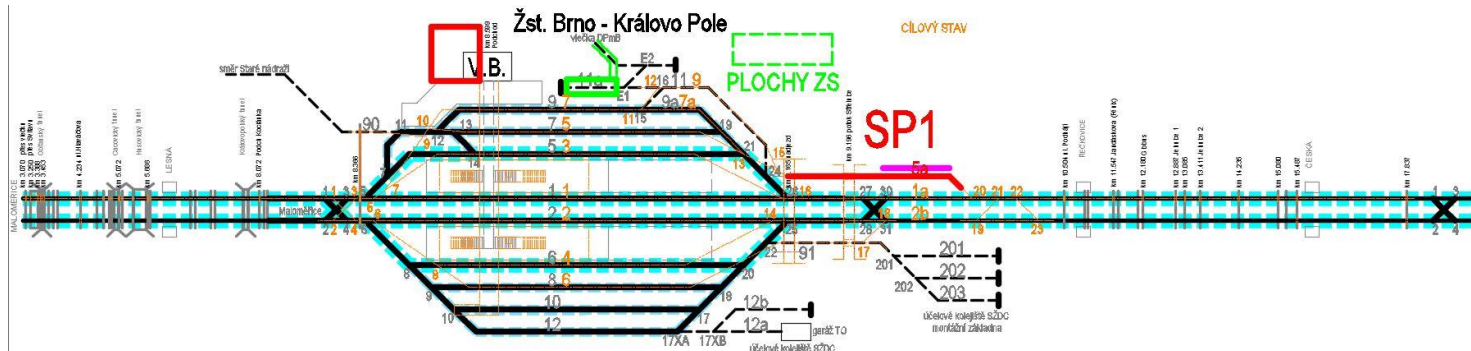
Vlečka č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“ bude po celou dobu vyloučena z provozu, nebude ji možné obsluhovat ve směru ze sítě SŽDC. Pro vlečku bude vydán zákaz nakládky.

1.3.2 Stavební postup SP1

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Brno-Královo Pole a v mezistaničních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

2. Rozsah prací:



Budou se realizovat práce, které je možné a nutné provádět ještě za stávajícího železničního provozu: možné přeložky inženýrských sítí, postupné demolice výpravní budovy pro umožnění výstavby budovy nové, zemní práce pro základy zárubní zdi u koleje č. 1 na kuřimském zhlaví, rozšíření mostu přes potok Střelnice pod novou kolejí 5a, základy trakčních podpěr, návozy materiálu, montáže kolejových polí a výhybek na montážní základně.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 90 dní, od 1. 2. 2020 do 30. 4. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka X1 – kolejová vlečky č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 61 dní, od 1. 3. 2020 do 30. 4. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Stávající SZZ AŽD-71 a stávající TZZ ABE-1 a AB-3/74.

Instalace a příprava mobilního zabezpečovacího zařízení (MPZZ) v kontejnerech.

8. Omezení rychlosti:

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

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky XI:

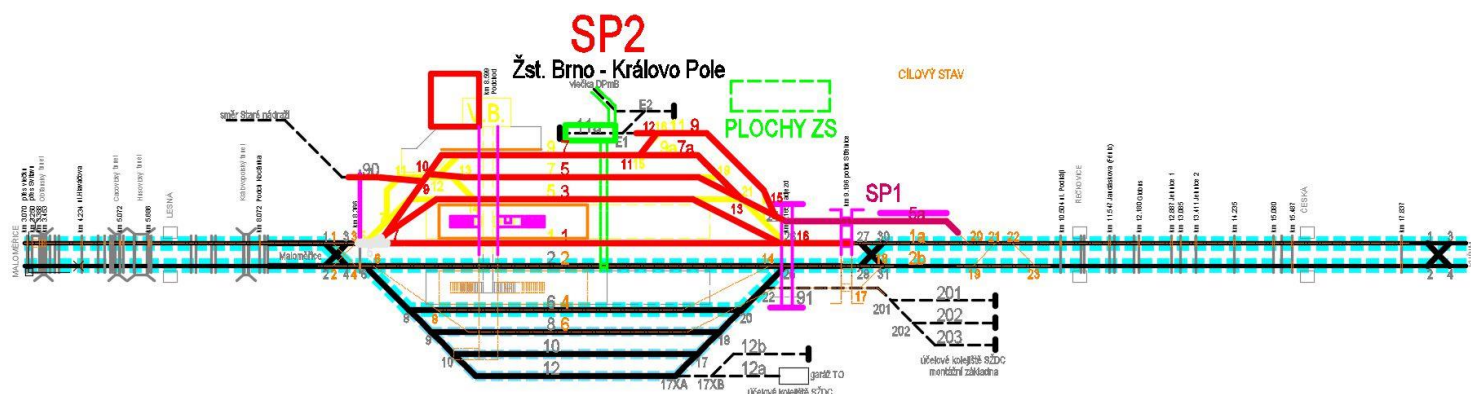
Vlečka č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“ bude po celou dobu vyloučena z provozu, nebude ji možné obsluhovat ve směru ze sítě SŽDC. Pro vlečku bude vydán zákaz nakládky.

1.3.3 Stavební postup SP2

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Brno-Královo Pole a v mezistaničních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

2. Rozsah prací:



V tomto stavebním postupu se realizuje lichá skupina ŽST Brno-Královo Pole – ke jmenovaným činnostem z prvního období stavby do konce dubna se začátkem května započne výluka liché skupiny tak, že obě dvojité kolejové spojky stanice – na Brno-Maloměřice i na Kuřim budou prozatím do začátku prázdnin v provozu. Tím bude na obou traťových úsecích normální dvukolejný provoz. Omezení do prázdnin se dotkne odbavování osobní dopravy a příchodu cestujících k ostrovnímu nástupišti u kolejí stávajících čísel 2 a 6. Cestující se budou od provizorního objektu odbavování cestujících dostávat přes stavební jámu liché skupiny provizorním přechodem se zábradlím a přes provozovanou kolej č. 2. Pro-

to zde bude zřízena funkce dozorce nástupiště, který i pomocí fyzické zábrany bude cestující pouštět přes tuto kolej na/z nástupiště.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 61 dní, od 1. 5. 2020 do 30. 6. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A1 – kolejová a napět'ová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 1 od hrotu výhybky č. 3 po hrot výhybky č. 27,
 - staniční koleje č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a, 11 v celé délce,
 - staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11,
 - výhybky na vyloučené části kolejiště,
 - trakční vedení nad staničními kolejemi č. 1, 5 + 5a, 7, 9 + 9a.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 61 dní, od 1. 5. 2020 do 30. 6. 2020.

Výluka X1 – kolejová vlečky č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 61 dní, od 1. 5. 2020 do 30. 6. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Před zahájením stavebních prací vypnutí stávajícího SZZ a aktivace MPZZ s vazbou na stávající TZZ.

Při přepínání v činnosti dvě provizorní výhybkářská stanoviště.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V průběhu SP v činnosti MPZZ ovládaná z provizorní DK.

8. Omezení rychlosti:

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

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky A1:

Provoz v železniční stanici Brno-Královo Pole bude možný pouze po kolejích sudé kolejové skupiny. Lichá kolejová skupina bude z provozu vyloučena.

Kolej VNVK bude z provozu vyloučena pro ŽST Brno-Královo Pole bude vydán zákaz nakládky.

Jízda do staničního obvodu Staré nádraží nebude možná. Obsluha vleček do něj zaústěných (č. 5026 „Královopolská“ a vlečka č. 5023 „Teplárny Brno, a. s. – provoz Červený mlýn“) nebude možná. Bude pro ně vydán zákaz nakládky. Účelové kolejiště SŽDC (koleje č. 12a/12b) a účelové kolejiště SŽDC Montážní základna budou kolejově dostupné.

Provoz na obou navazujících mezistaničních úsecích bude možný bez omezení.

Během výluky X1:

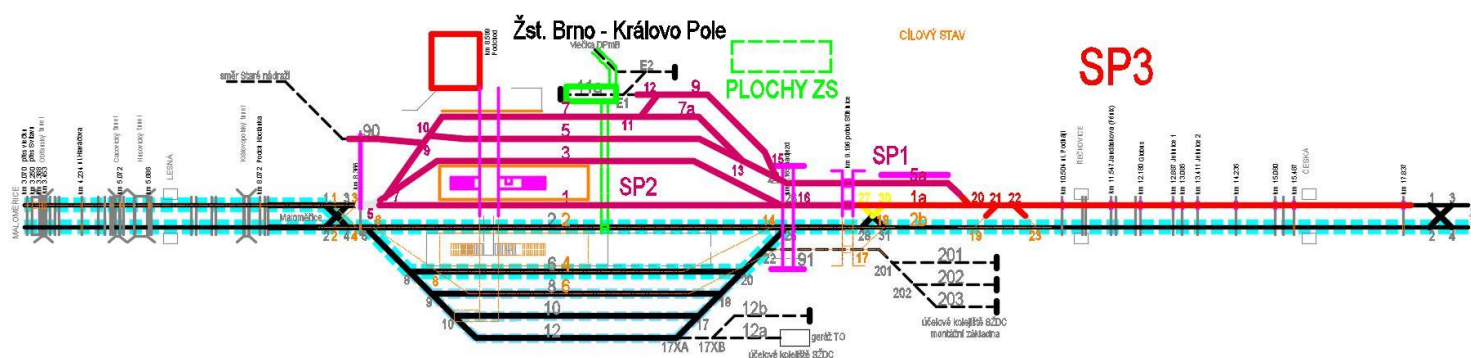
Vlečka č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“ bude po celou dobu vyloučena z provozu, nebude ji možné obsluhovat ve směru ze sítě SŽDC. Pro vlečku bude vydán zákaz nakládky.

1.3.4 Stavební postup SP3

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Brno-Královo Pole a v mezistaničních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

2. Rozsah prací:



Kolej č. 1 směr Kuřim: Se začátkem prázdnin se vyloučí i kolej č. 1 ve směru na Kuřim, kde se kromě svršku a spodku této koleje se realizují práce na mostech a propustcích této koleje. V závěru prací se

definitivně položí spojkové výhybky nové číslování 21 a 22 a dočasně se zprovozní staniční kolej č. 1 a část nástupištní hrany u této koleje. Provizorně se propojí do stávající dvoukolejně spojky (výhybka stávajícího čísla 3).

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 73 dní, od 1. 7. 2020 do 11. 9. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A1 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 1 od hrotu výhybky č. 3 po hrot výhybky č. 27,
 - staniční koleje č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a, 11 v celé délce,
 - staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11,
 - výhybky na vyloučené části kolejiště,
 - trakční vedení nad staničními kolejemi č. 1, 5 + 5a, 7, 9 + 9a.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 73 dní, od 1. 7. 2020 do 11. 9. 2020.

Výluka A2 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole a v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 27 a 30,
 - záhlaví traťové koleje č. 1,
 - traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim v celé délce,
 - trakční vedení nad traťovou kolejí č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 73 dní, od 1. 7. 2020 do 11. 9. 2020.

Výluka X1 – kolejová vlečky č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 73 dní, od 1. 7. 2020 do 11. 9. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

MPZZ dle SP2 s výlukou TZZ 1. TK ve směru Kuřim.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V průběhu SP v činnosti MPZZ ovládaná z provizorní DK.

8. Omezení rychlosti:

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

Vzhledem ke stavebním pracím na celém úseku traťové koleje č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude pomalá jízda 50 km/h stanovena v celém úseku traťové koleje č. 2.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Kombinace výluk A1 + A2:

Provoz v železniční stanici Brno-Královo Pole bude možný pouze po kolejích sudé kolejové skupiny. Lichá kolejová skupina bude z provozu vyloučena.

Kolej VNVK bude z provozu vyloučena pro ŽST Brno-Královo Pole bude vydán zákaz nakládky.

Jízda do staničního obvodu Staré nádraží nebude možná. Obsluha vleček do něj zaústěných (č. 5026 „Královopolská“ a vlečka č. 5023 „Teplárny Brno, a. s. – provoz Červený mlýn“) nebude možná. Bude pro ně vydán zákaz nakládky. Účelové kolejiště SŽDC (koleje č. 12a/12b) a účelové kolejiště SŽDC Montážní základna budou kolejově dostupné.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude možný bez omezení.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude pouze jednokolejný, navíc sjízdný jen sníženou rychlostí 50 km/h. Je nutno přijmout opatření v osobní a nákladní dopravě. Blíže je popsáno v samostatné kapitole „Dopravně-technologická opatření pro průvoz vlaků“.

Během výluky XI:

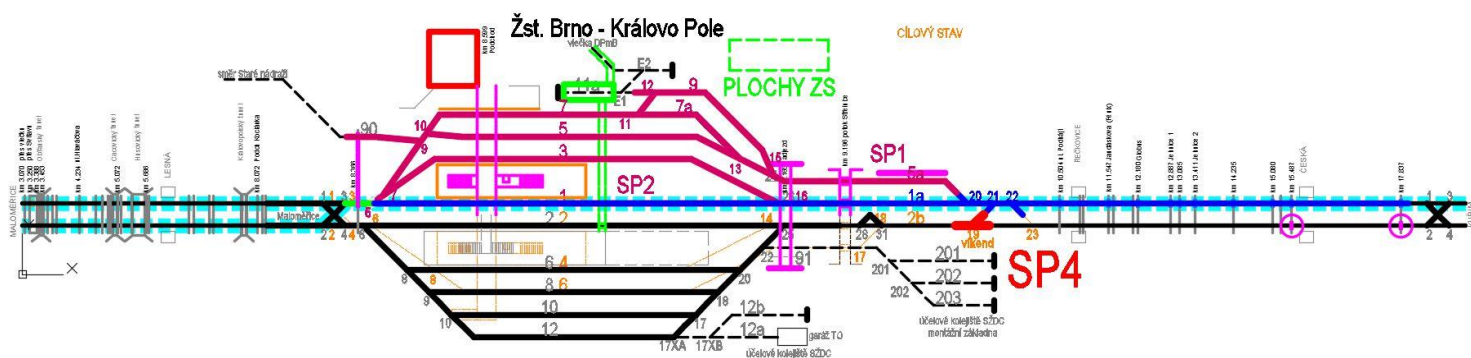
Vlečka č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“ bude po celou dobu vyloučena z provozu, nebude ji možné obsluhovat ve směru ze sítě SŽDC. Pro vlečku bude vydán zákaz nakládky.

1.3.5 Stavební postup SP4

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Brno-Královo Pole a v mezistaničních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

2. Rozsah prací:



Výhybka č. 19: V tomto víkendovém stavebním postupu se položí výhybka vjezdové spojky nového číslování 19 s propojením do stávající koleje č. 2 v tomto prostoru. Tím bude na závěr SP opět zprovozněna stávající sudá skupina ze směru od Kuřimi. Sudá skupina stanice bude o tomto víkendu přístupna kuse ve směru od Brna-Maloměřic.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 2 dny, od 12. 9. 2020 do 13. 9. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A3 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 5 + 5a od hrotu výhybky č. 5 po hrot výhybky č. 25,
 - staniční koleje č. 7, 9 + 9a, 11 v celé délce,
 - staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11,
 - výhybky na vyloučené části kolejiště,
 - trakční vedení nad staničními kolejemi č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a.

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 12. 9. 2020 do 13. 9. 2020.

Výluka B3 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole a v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybka č. 19,
 - traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim v celé délce,
 - trakční vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 12. 9. 2020 do 13. 9. 2020.

Výluka X1 – kolejová vlečky č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 12. 9. 2020 do 13. 9. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

MPZZ dle aktuální konfigurace.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V průběhu SP v činnosti MPZZ ovládaná z provizorní DK.

8. Omezení rychlosti:

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

V mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude pomalá jízda 50 km/h stanovena v km 15,847 a v km 17,837 (mostní objekty).

9. Dopravní a přepravní opatření:

Kombinace výluk A3 + B3:

Provoz v železniční stanici Brno-Královo Pole bude možný pouze po staniční koleji č. 1 s nástupištěm. Zbylé koleje liché kolejové skupiny budou z provozu vyloučeny. Koleje sudé kolejové skupiny bude možné využívat pouze jako kusé ve směru od Brna. ŽST Brno-Královo Pole bude fungovat pouze jako zastávka bez možnosti křižování a předjíždění vlaků.

Kolej VNVK bude z provozu vyloučena pro ŽST Brno-Královo Pole bude vydán zákaz nakládky.

Jízda do staničního obvodu Staré nádraží nebude možná. Obsluha vleček do něj zaústěných (č. 5026 „Královopolská“ a vlečka č. 5023 „Teplárny Brno, a. s. – provoz Červený mlýn“) nebude možná. Bude pro ně vydán zákaz nakládky. Účelové kolejiště SŽDC (koleje č. 12a/12b) a účelové kolejiště SŽDC Montážní základna budou kolejově dostupné.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude možný bez omezení.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude pouze jednokolejný, ve vybraných úsecích navíc sjízdný jen sníženou rychlostí 50 km/h. Je nutno přijmout opatření v osobní a nákladní dopravě. Blíže je popsáno v samostatné kapitole „Dopravně-technologická opatření pro průvoz vlaků“.

Během výluky XI:

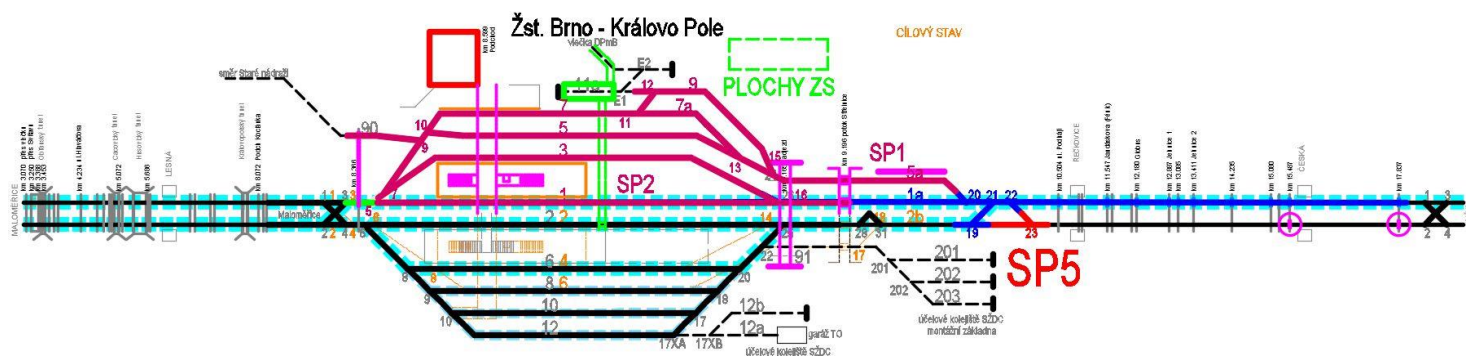
Vlečka č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“ bude po celou dobu vyloučena z provozu, nebude ji možné obsluhovat ve směru ze sítě SŽDC. Pro vlečku bude vydán zákaz nakládky.

1.3.6 Stavební postup SP5

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Brno-Královo Pole a v mezistaničních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

2. Rozsah prací:



Této výluky koleje č. 2 mezistaničního úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude využito pro vložení výhybky nového číslování 23 a tím zkompletování vjezdových traťových spojek ŽST Brno-Královo Pole ve směru na Kuřim. Dále se tento stavební postup využije na náhradu prefabrikátů a izolace proputků km 15,487 a km 17,837 pod kolejí č. 2.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 17 dní, od 14. 9. 2020 do 30. 9. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A4 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 1 od hrotu výhybky č. 3 po km 9,250,
 - staniční koleje č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a, 11 v celé délce,
 - staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11,
 - výhybky na vyloučené části kolejiště,
 - trakční vedení nad staničními kolejemi č. 1, 5 + 5a, 7, 9 + 9a.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 17 dní, od 14. 9. 2020 do 30. 9. 2020.

Výluka B4 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole a v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybka č. 23,
 - záhlaví traťové koleje č. 2,

- traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim v celé délce,
 - trakční vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 17 dní, od 14. 9. 2020 do 30. 9. 2020.

Výluka X1 – kolejová vlečky č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 17 dní, od 14. 9. 2020 do 30. 9. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

MPZZ dle aktuální konfigurace.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V průběhu SP v činnosti MPZZ ovládaná z provizorní DK.

8. Omezení rychlosti:

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

V mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude pomalá jízda 50 km/h stanovena v km 15,847 a v km 17,837 (mostní objekty).

9. Dopravní a přepravní opatření:

Kombinace výluk A4 + B4:

Provoz v železniční stanici Brno-Královo Pole bude možný pouze po kolejích sudé kolejové skupiny. Lichá kolejová skupina bude z provozu vyloučena.

Kolej VNVK bude z provozu vyloučena pro ŽST Brno-Královo Pole bude vydán zákaz nakládky.

Jízda do staničního obvodu Staré nádraží nebude možná. Obsluha vleček do něj zaústěných (č. 5026 „Královopolská“ a vlečka č. 5023 „Teplárny Brno, a. s. – provoz Červený mlýn“) nebude možná. Bude pro ně vydán zákaz nakládky. Účelové kolejiště SŽDC (koleje č. 12a/12b) a účelové kolejiště SŽDC Montážní základna budou kolejově dostupné.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude možný bez omezení.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude pouze jednokolejný, ve vybraných úsecích navíc sjízdňý jen sníženou rychlostí 50 km/h. Je nutno přijmout opatření v osobní a nákladní dopravě. Blíže je popsáno v samostatné kapitole „Dopravně-technologická opatření pro průvoz vlaků“.

Během výluky XI:

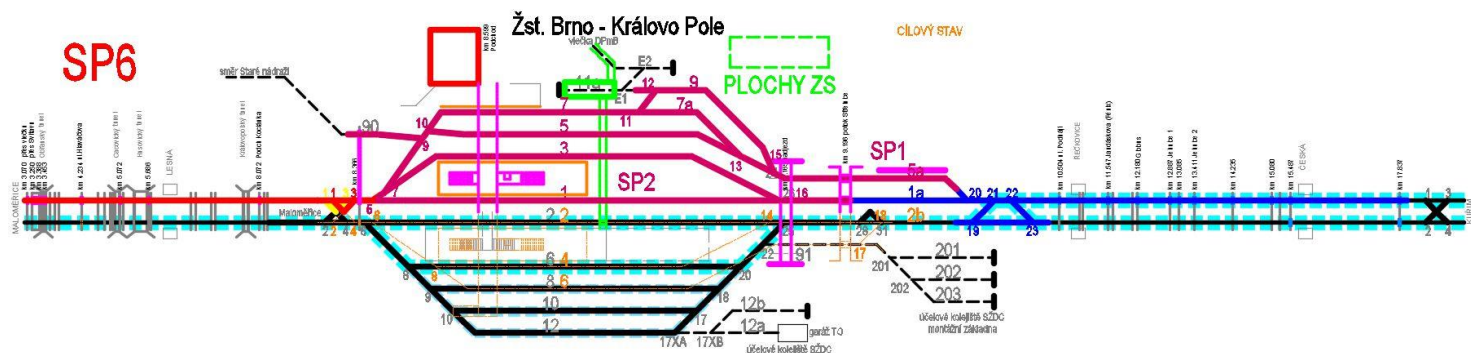
Vlečka č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“ bude po celou dobu vyloučena z provozu, nebude ji možné obsluhovat ve směru ze sítě SŽDC. Pro vlečku bude vydán zákaz nakládky.

1.3.7 Stavební postup SP6

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Brno-Královo Pole a v mezistaničních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

2. Rozsah prací:



Kolej č. 1 směr Brno-Maloměřice: V tomto stavebním postupu se v období dokončování liché skupiny stanice realizují práce na železničním svršku, spodku, propustků a mostů v této koleji. Posledními pracemi před dokončením liché skupiny ŽST Brno-Královo Pole a celé koleje č. 1 je položení nových výhybek č. 1 a 3 nové dvojité kolejové spojky.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 92 dní, od 1. 10. 2020 do 31. 12. 2020.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka A4 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 1 od hrotu výhybky č. 3 po km 9,250,
 - staniční koleje č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a, 11 v celé délce,
 - staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11,
 - výhybky na vyloučené části kolejiště,
 - trakční vedení nad staničními kolejemi č. 1, 5 + 5a, 7, 9 + 9a.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 92 dní, od 1. 10. 2020 do 31. 12. 2020.

Výluka A5 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole a v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 1 a 3,
 - záhlaví traťové koleje č. 1,
 - traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole v celé délce,
 - trakční vedení nad traťovou kolejí č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 92 dní, od 1. 10. 2020 do 31. 12. 2020.

Výluka X1 – kolejová vlečky č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 92 dní, od 1. 10. 2020 do 31. 12. 2020.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

MPZZ dle aktuální konfigurace.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V průběhu SP v činnosti MPZZ ovládaná z provizorní DK.

V závěru tohoto SP přepnutí SZZ a TZZ do nové budovy. Při přepínání budou v činnosti dvě provizorní výhybkářská stanoviště.

8. Omezení rychlosti:

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

Vzhledem ke stavebním pracím na celém úseku traťové koleje č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude pomalá jízda 50 km/h stanovena v celém úseku traťové koleje č. 2.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Kombinace výluk A4 + A5:

Provoz v železniční stanici Brno-Královo Pole bude možný pouze po kolejích sudé kolejové skupiny. Lichá kolejová skupina bude z provozu vyloučena.

Kolej VNVK bude z provozu vyloučena pro ŽST Brno-Královo Pole bude vydán zákaz nakládky.

Jízda do staničního obvodu Staré nádraží nebude možná. Obsluha vleček do něj zaústěných (č. 5026 „Královopolská“ a vlečka č. 5023 „Teplárny Brno, a. s. – provoz Červený mlýn“) nebude možná. Bude pro ně vydán zákaz nakládky. Účelové kolejiště SŽDC (koleje č. 12a/12b) a účelové kolejiště SŽDC Montážní základna budou kolejově dostupné.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude možný bez omezení.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude pouze jednokolejný, navíc sjízdný jen sníženou rychlostí 50 km/h. Je nutno přijmout opatření v osobní a nákladní dopravě. Blíže je popsáno v samostatné kapitole „Dopravně-technologická opatření pro průvoz vlaků“.

Během výluky XI:

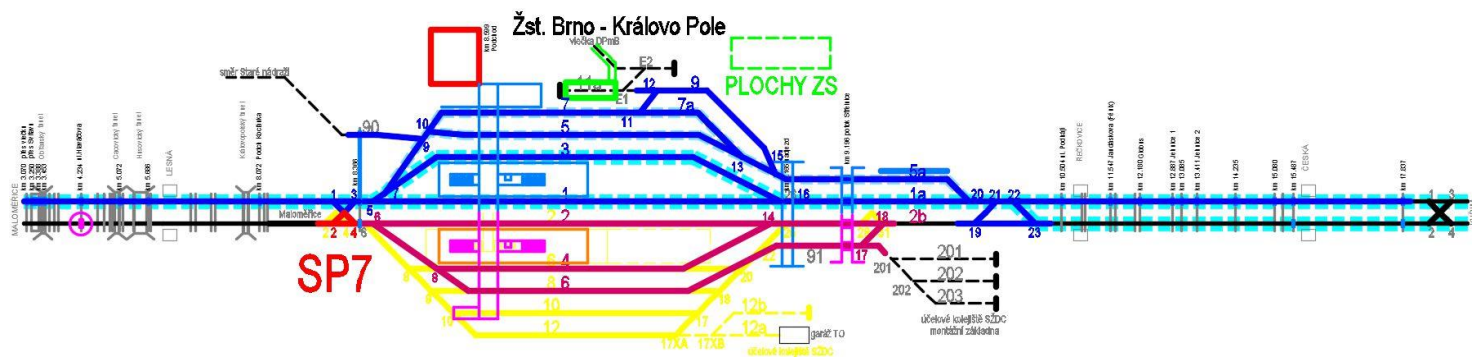
Vlečka č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“ bude po celou dobu vyloučena z provozu, nebude ji možné obsluhovat ve směru ze sítě SŽDC. Pro vlečku bude vydán zákaz nakládky.

1.3.8 Stavební postup SP7

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Brno-Královo Pole a v mezistaničních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

2. Rozsah prací:



Kolej č. 2 směr Brno-Maloměřice: V těsné návaznosti na předchozí položení výhybek č. 1 a 3 se v tomto stavebním postupu doplní výhybky č. 2 a 4, aby následně byly zprovozněny kolejové spojky i na tomto zhlaví ŽST Brno-Královo Pole. Současně se v tomto 1 měsíc trvajícím stavebním postupu realizuje nová izolace klenutého mostu km 4,234 přes ulici Hlaváčova a propustek km 8,366 pod kolejí č. 2. Z tohoto důvodu bude dostatek času na přesné položení a rektifikaci nové DSK. Současně v tomto období započne výluka sudé skupiny stanice (SP9). Odbavování cestujících bude probíhat v liché skupině ještě za provozu provizorní čekárny, pokladen a sociálního zařízení pro cestující vč. přístupového chodníku v ose koleje DPmB.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 29 dní, od 1. 1. 2021 do 29. 1. 2021.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka B1 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejíště:
 - Staniční kolej č. 2 od hrotu výhybky č. 4 po hrot výhybky č. 19 (nové značení),
 - staniční koleje č. 2, 6, 8, 10, 12 v celé délce,
 - výhybky na vyloučené části kolejíště,
 - trakční vedení nad staničními kolejemi č. 2, 6, 8, 10, 12.

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 29 dní, od 1. 1. 2021 do 29. 1. 2021.

Výluka B2 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole a v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 2 a 4,
 - záhlaví traťové koleje č. 2,
 - traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole v celé délce,
 - trakční vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 29 dní, od 1. 1. 2021 do 29. 1. 2021.

Výluka X2 – kolejová účelového kolejiště SŽDC.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Účelové kolejiště SŽDC zaústěné výhybkou č. 17XA v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 29 dní, od 1. 1. 2021 do 29. 1. 2021.

Výluka X3 – kolejová účelového kolejiště SŽDC Montážní základna.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Účelové kolejiště SŽDC Montážní základna zaústěné výhybkou č. 22 v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 29 dní, od 1. 1. 2021 do 29. 1. 2021.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

Výluka pouze na vyloučeném kolejišti.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V činnosti definitivní zabezpečovací zařízení.

8. Omezení rychlosti:

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

V mezistaničním úseku Brno Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude pomalá jízda 50 km/h stanovena v km 4,234 (mostní objekt).

9. Dopravní a přepravní opatření:

Kombinace výluk B1 + B2:

Provoz v železniční stanici Brno-Královo Pole bude možný pouze po kolejích liché kolejové skupiny. Sudá kolejová skupina bude z provozu vyloučena.

Kolej VNVK bude k dispozici a plně sjízdná. Jízda do staničního obvodu Staré nádraží bude možná.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude možný bez omezení.

Provoz na mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude pouze jednokolejný, ve vybraných úsecích navíc sjízdný jen sníženou rychlostí 50 km/h. Je nutno přijmout opatření v osobní a nákladní dopravě. Blíže je popsáno v samostatné kapitole „Dopravně-technologická opatření pro průvoz vlaků“.

Během výluk X2, X3:

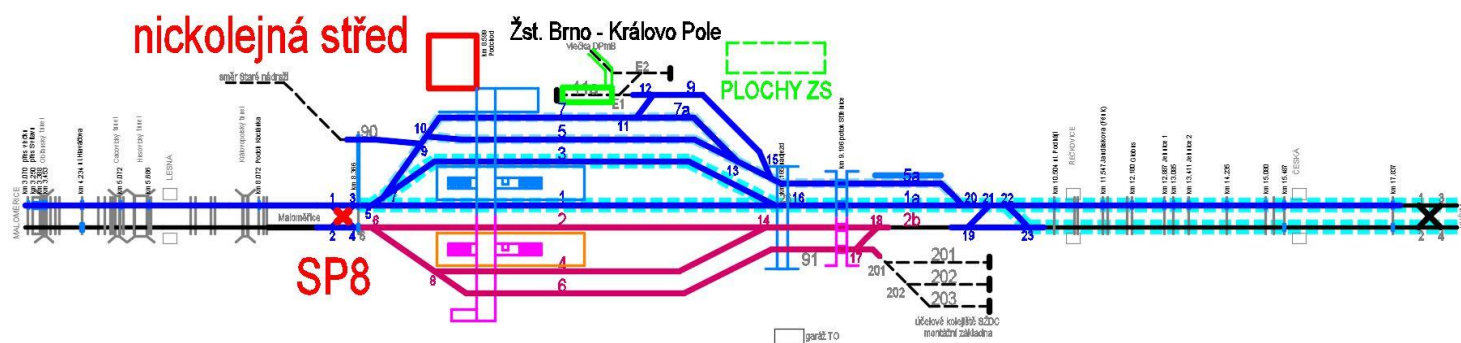
Obě účelová kolejiště SŽDC budou po celou dobu vyloučena z provozu, nebude možné na ně zajíždět.

1.3.9 Stavební postup SP8

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Brno-Královo Pole a v mezistaničních úsecích Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole a Brno-Královo Pole – Kuřim.

2. Rozsah prací:



Na položení středové části DSK bude nutná **víkendová výluka – nickolejný provoz**. ŽST Brno-Královo Pole bude kuse provozovatelné ve své liché skupině ve směru od Kuřimi. Odbavování cestujících bude probíhat v liché skupině ještě za provozu provizorní čekárny, pokladen a sociálního zařízení pro cestující vč. přístupového chodníku v ose koleje DPmB.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 2 dny, od 30. 1. 2021 do 31. 1. 2021.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka B1 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 2 od hrotu výhybky č. 4 po hrot výhybky č. 19 (nové značení),
 - staniční koleje č. 2, 6, 8, 10, 12 v celé délce,
 - výhybky na vyloučené části kolejiště,
 - trakční vedení nad staničními kolejemi č. 2, 6, 8, 10, 12.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 30. 1. 2021 do 31. 1. 2021.

Výluka B2 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole a v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 2 a 4,
 - záhlaví trat'ové koleje č. 2,
 - trat'ová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole v celé délce,

- trakční vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 30. 1. 2021 do 31. 1. 2021.

Výluka C1 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Výhybky č. 1, 2, 3, 4 (středová část DKS),
 - trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 30. 1. 2021 do 31. 1. 2021.

Výluka X2 – kolejová účelového kolejiště SŽDC.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Účelové kolejiště SŽDC zaústěné výhybkou č. 17XA v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 30. 1. 2021 do 31. 1. 2021.

Výluka X3 – kolejová účelového kolejiště SŽDC Montážní základna.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Účelové kolejiště SŽDC Montážní základna zaústěné výhybkou č. 22 v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, od 30. 1. 2021 do 31. 1. 2021.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

Výluka pouze na vyloučeném kolejišti.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

Tento stavební postup začíná již v období SP7. Po zprovoznění dvojité kolejové spojky již budou až do skončení stavby oba traťové úseky – na Kuřim i na Brno-Maloměřice – provozovány dvoukolejně. Jedná se o závěrečný stavební postup, kdy po vybudování kolejiště sudé skupiny, nástupiště mezi kolejemi, nového číslování 2 a 4 a podchodu s vyústěním za kolejištěm bude dokončena i nová provozní a výpravní budova s přednádražním prostorem.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 150 dní, od 1. 2. 2021 do 30. 6. 2021.

4. Výluky:

Kolejové výluky a výluky trakčního vedení:

Výluka B1 – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Brno-Královo Pole.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 2 od hrotu výhybky č. 4 po hrot výhybky č. 19 (nové značení),
 - staniční koleje č. 2, 6, 8, 10, 12 v celé délce,
 - výhybky na vyloučené části kolejiště,
 - trakční vedení nad staničními kolejemi č. 2, 6, 8, 10, 12.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 150 dní, od 1. 2. 2021 do 30. 6. 2021.

Výluka X2 – kolejová účelového kolejiště SŽDC.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Účelové kolejiště SŽDC zaústěné výhybkou č. 17XA v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 150 dní, od 1. 2. 2021 do 30. 6. 2021.

Výluka X3 – kolejová účelového kolejiště SŽDC Montážní základna.

- Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Účelové kolejiště SŽDC Montážní základna zaústěné výhybkou č. 22 v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 150 dní, od 1. 2. 2021 do 30. 6. 2021.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

Výluka pouze na vyloučeném kolejišti.

5. Odstavení mechanismů:

Případné požadavky na koleje pro odstavení mechanismů v obvodu železniční stanice Brno-Královo Pole po dohodě s přednostou PO Brno hlavní nádraží.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V činnosti definitivní zabezpečovací zařízení.

8. Omezení rychlosti:

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

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky B1:

Provoz v železniční stanici Brno-Královo Pole bude možný pouze po kolejích liché kolejové skupiny. Sudá kolejová skupina bude z provozu vyloučena.

Kolej VNVK bude k dispozici a plně sjízdná. Jízda do staničního obvodu Staré nádraží bude možná.

Provoz na obou navazujících mezistaničních úsecích bude možný bez omezení.

Během výluk X2, X3:

Obě účelová kolejiště SŽDC budou po celou dobu vyloučena z provozu, nebude možné na ně zajíždět.

1.4 Přehled dopravních a přepravních opatření

1.4.1 Přehled výluk

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP0	X1	1. 1. 2020 až 29. 2. 2020	60 dní	o Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
Stavební postup SP1	X1	1. 3. 2020 až 30. 4. 2020	61 dní	o Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
Stavební postup SP2	A1	1. 5. 2020 až 30. 6. 2020	61 dní	o Staniční kolej č. 1 od hrotu výhybky č. 3 po hrot výhybky č. 27, o staniční koleje č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a, 11 v celé délce, o staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11, o výhybky na vyloučené části kolejíště, o trakční vedení nad staničními kolejemi č. 1, 5 + 5a, 7, 9 + 9a.
	X1			o Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
Stavební postup SP3	A1	1. 7. 2020 až 11. 9. 2020	73 dní	o Staniční kolej č. 1 od hrotu výhybky č. 3 po hrot výhybky č. 27, o staniční koleje č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a, 11 v celé délce, o staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11, o výhybky na vyloučené části kolejíště, o trakční vedení nad staničními kolejemi č. 1, 5 + 5a, 7, 9 + 9a.
	A2			o Výhybky č. 27 a 30, o záhlaví traťové koleje č. 1, o traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim v celé délce, o trakční vedení nad traťovou kolejí č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.
	X1			o Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
Stavební postup SP4	A3	12. 9. 2020 až 13. 9. 2020	2 dny	o Staniční koleje č. 5 + 5a od hrotu výhybky č. 5 po hrot výhybky č. 25, o staniční koleje č. 7, 9 + 9a, 11 v celé délce, o staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11, o výhybky na vyloučené části kolejíště, o trakční vedení nad staničními kolejemi č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a.
	B3			o Výhybka č. 19, o traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim v celé délce, o trakční vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.
	X1			o Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
Stavební postup SP5	A4	14. 9. 2020 až 30. 9. 2020	17 dní	o Staniční kolej č. 1 od hrotu výhybky č. 3 po km 9,250, o staniční koleje č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a, 11 v celé délce, o staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11, o výhybky na vyloučené části kolejíště, o trakční vedení nad staničními kolejemi č. 1, 5 + 5a, 7, 9 + 9a.
	B4			o Výhybka č. 23, o záhlaví traťové koleje č. 2, o traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim v celé délce, o trakční vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim.
	X1			o Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.
Stavební postup SP6	A4	1. 10. 2020 až 31. 12. 2020	92 dní	o Staniční kolej č. 1 od hrotu výhybky č. 3 po km 9,250, o staniční koleje č. 5 + 5a, 7, 9 + 9a, 11 v celé délce, o staniční kolej č. 90 od km 8,300 po námezník výhybky č. 11, o výhybky na vyloučené části kolejíště, o trakční vedení nad staničními kolejemi č. 1, 5 + 5a, 7, 9 + 9a.
	A5			o Výhybky č. 1 a 3, o záhlaví traťové koleje č. 1, o traťová kolej č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole v celé délce, o trakční vedení nad traťovou kolejí č. 1 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole.
	X1			o Vlečková kolej č. 11a od zarážedla po námezník výhybky č. 16.

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP7	B1	1. 1. 2021 až 29. 1. 2021	29 dní	o Staniční kolej č. 2 od hrotu výhybky č. 4 po hrot výhybky č. 19 (nové značení), o staniční koleje č. 2, 6, 8, 10, 12 v celé délce, o výhybky na vyloučené části kolejiště, o trakční vedení nad staničními kolejemi č. 2, 6, 8, 10, 12.
	B2			o Výhybky č. 2 a 4, o záhlaví traťové koleje č. 2, o traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole v celé délce, o trakční vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole.
	X2			o Účelové kolejiště SŽDC zaústěné výhybkou č. 17XA v celé délce.
	X3			o Účelové kolejiště SŽDC Montážní základna zaústěné výhybkou č. 22 v celé délce.
Stavební postup SP8	C1	30. 1. 2021 až 31. 1. 2021	2 dny	o Výhybky č. 1, 2, 3, 4 (středová část DKS), o trakční vedení nad vyloučenou částí kolejiště.
	B1	30. 1. 2021 až 31. 1. 2021	2 dny	o Staniční kolej č. 2 od hrotu výhybky č. 4 po hrot výhybky č. 19 (nové značení), o staniční koleje č. 2, 6, 8, 10, 12 v celé délce, o výhybky na vyloučené části kolejiště, o trakční vedení nad staničními kolejemi č. 2, 6, 8, 10, 12.
	B2			o Výhybky č. 2 a 4, o záhlaví traťové koleje č. 2, o traťová kolej č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole v celé délce, o trakční vedení nad traťovou kolejí č. 2 v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole.
	X2			o Účelové kolejiště SŽDC zaústěné výhybkou č. 17XA v celé délce.
	X3			o Účelové kolejiště SŽDC Montážní základna zaústěné výhybkou č. 22 v celé délce.
Stavební postup SP9	B1	1. 2. 2021 až 30. 6. 2021	150 dní	o Staniční kolej č. 2 od hrotu výhybky č. 4 po hrot výhybky č. 19 (nové značení), o staniční koleje č. 2, 6, 8, 10, 12 v celé délce, o výhybky na vyloučené části kolejiště, o trakční vedení nad staničními kolejemi č. 2, 6, 8, 10, 12.
	X2			o Účelové kolejiště SŽDC zaústěné výhybkou č. 17XA v celé délce.
	X3			o Účelové kolejiště SŽDC Montážní základna zaústěné výhybkou č. 22 v celé délce.

1.4.2 Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu

Výluka A1

Pro provoz vlaků osobní dopravy budou v obvodu ŽST Brno-Královo Pole k dispozici dvě koleje s nástupištními hranami (č. 2 a 4). Jízda v sousedních mezistaničních úsecích bude umožněna po obou traťových kolejích bez omezení.

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD.

Kombinace výluk A1 + A2

Pro provoz vlaků osobní dopravy budou v obvodu ŽST Brno-Královo Pole k dispozici dvě koleje s nástupištními hranami (č. 2 a 4). Jízda v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude možná pouze po jedné traťové koleji, navíc s omezením rychlosti. Proto je nutné přistoupit k omezení rozsahu dopravy na maximálně celodenní 60minutový interval vlaků osobní dopravy na celém rameni do Brna hl. n. a 120minutový interval rychlíků. Posilové spoje nad rámec rozsahu dopravy, který odpovídá quasi-víkendovému rozsahu dopravy, budou odřeknuty.

V obdobích ranní špičky, kdy nejezdí vlaky dálkové dopravy, lze posílit směr do Brna přidáním dalších jednotlivých spojů regionální dopravy vedených mimo takt.

Cestující z odřeknutých posilových spojů (nad rámec základního intervalu 60 minut) využijí ostatní pravidelné spoje, které budou kapacitně posíleny a budou vedeny podle výlukového jízdního řádu, který je uveden v samostatné kapitole.

Uvedená výluka bude zavedena v období měsíců července, srpna a první poloviny září, kdy je přepravní poptávka obecně nižší, což umožní řešit přepravu cestujících stávajícími posílenými spoji linky S3 bez nutnosti zavádět opatření ve formě NAD za odřeknuté spoje.

Kombinace výluk A3 + B3

Pro provoz vlaků osobní dopravy budou v obvodu ŽST Brno-Královo Pole k dispozici jediná kolej s nástupištní hranou (č. 1). Jízda v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim bude možná pouze po jedné traťové koleji, navíc s omezením rychlosti. Proto je nutné přistoupit k omezení rozsahu dopravy na maximálně celodenní 60minutový interval vlaků osobní dopravy na celém rameni do Brna hl. n. a 120minutový interval rychlíků.

Oproti předchozí výluce A1 + A2 je možné posílit o jednotlivé nepárové spoje v přepravně silnějším směru. Rovněž v obdobích ranní špičky, kdy nejezdí vlaky dálkové dopravy, lze posílit směr do Brna přidáním dalších jednotlivých spojů regionální dopravy vedených mimo takt.

Cestující z odřeknutých posilových spojů (nad rámec výše uvedeného) využijí ostatní pravidelné spoje, které budou kapacitně posíleny a budou vedeny podle výlukového jízdního řádu, který je uveden v samostatné kapitole.

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD. Je nutné kapacitní posílení spojů páteřní sítě linky S3.

Kombinace výluk A4 + B4

V případě kombinace výluk A4 + B4 se jedná o podmnožinu předchozí varianty výluky A3 + B3, kdy propustnost mezistaničního úseku bude shodná, ale v obvodu ŽST Brno-Královo Pole budou k dispozici dvě koleje s nástupištními hranami (č. 2 a 4), což je oproti předchozí variantě příznivější stav.

Kombinace výluk A4 + A5

Pro provoz vlaků osobní dopravy budou v obvodu ŽST Brno-Královo Pole k dispozici dvě koleje s nástupištními hranami (č. 2 a 4). Jízda v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude možná pouze po jedné traťové koleji, navíc s omezením rychlosti. Proto je nutné přistoupit k omezení rozsahu dopravy na maximálně celodenní 30minutový interval vlaků osobní dopravy na jednokolejném úseku a provoz všech rychlíků.

Vlaky doplňkové sítě linky S3 budou během výluky ukončeny v ŽST Brno-Královo Pole, cestující do ŽST Brno hl. n. využijí MHD, případně ostatní pravidelné spoje, které budou vedeny podle výlukového jízdního řádu, který je uveden v samostatné kapitole.

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD. Je nutné tarifní opatření pro možnost využití MHD cestujícími z drážní dopravy.

Kombinace výluk B1 + B2

Pro provoz vlaků osobní dopravy budou v obvodu ŽST Brno-Královo Pole k dispozici tři koleje s nástupištními hranami (č. 1, 3 a 7). Jízda v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude možná pouze po jedné traťové koleji, navíc s omezením rychlosti. Proto je nutné přistoupit k omezení rozsahu dopravy na maximálně celodenní 30minutový interval vlaků osobní dopravy na jednokolejném úseku a provoz všech rychlíků.

Oproti předchozí výluce A4 + A5 je možné posílit o jednotlivé nepárové spoje v přepravně silnějším směru. Rovněž v obdobích ranní špičky, kdy nejezdí vlaky dálkové dopravy, lze posílit směr do Brna přidáním dalších jednotlivých spojů regionální dopravy vedených mimo takt.

Vlaky doplňkové sítě linky S3 budou během výluky ukončeny v ŽST Brno-Královo Pole, cestující do ŽST Brno hl. n. využijí MHD, případně ostatní pravidelné spoje, které budou vedeny podle výlukového jízdního řádu, který je uveden v samostatné kapitole.

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD. Je nutné tarifní opatření pro možnost využití MHD cestujícími z drážní dopravy.

Kombinace výluk B1 + B2 + C1

Pro provoz vlaků osobní dopravy budou v obvodu ŽST Brno-Královo Pole k dispozici tři koleje s nástupištními hranami (č. 1, 3 a 7). Jízda v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude vyloučena, bude zaveden nickolejný provoz. Všechny vlaky ze směru Kuřim budou ukončeny v ŽST Brno-Královo Pole. Cestující do ŽST Brno hl. n. využijí MHD.

Vzhledem k tomu, že koleje liché kolejové skupiny budou sjízdné, ale pouze jako kusé ve směru od Kuřimi, je nutné přijmout opatření z hlediska vozby vlaků osobní dopravy. U končících/výchozích vlaků dálkové osobní dopravy se nebude moci objíždět HV, obrat bude prováděn formou vystřídání hnacích vozidel, k čemuž bude využívána kolej č. 5, kde budou HV vyčkávat na příjezd lichých vlaků a odkud nastoupí na sudé vlaky jako vlakové HV. Po odjezdu sudého vlaku odstoupí i vlakové HV končího vlaku úvratově přes kuřimské zhlaví na kolej č. 5.

U končících/výchozích vlaků regionální dopravy je možné uplatnit obdobnou technologii, případně zajistit provoz s vratnými soupravami (HV na obou koncích soupravy, případně nasazení souprav s řídicími vozy nebo elektrické jednotky).

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD. Je nutné posílení linky č. 6 MHD a tarifní opatření pro možnost využití MHD cestujícími z drážní dopravy.

Během výluky B1

Pro provoz vlaků osobní dopravy budou v obvodu ŽST Brno-Královo Pole k dispozici tři koleje s nástupištními hranami (č. 1, 3 a 7). Jízda v sousedních mezistaničních úsecích bude umožněna po obou traťových kolejích bez omezení.

Stavební postup nenárokuje zavedení NAD.

Opatření pro osobní dopravu a přepravu

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP2	A1	1. 5. 2020 až 30. 6. 2020	61 dní	Omezený počet hran v ŽST Brno-Královo Pole. Bez nutnosti redukce rozsahu dopravy.
Stavební postup SP3	A1 + A2	1. 7. 2020 až 11. 9. 2020	73 dní	Omezený počet hran v ŽST Brno-Královo Pole. Celodenní 60minutový interval vlaků osobní dopravy na celém rameni do Brna hl. n. a 120minutový interval rychlíků. Posilové spoje nad rámec rozsahu dopravy, který odpovídá quasi-víkendovému rozsahu dopravy, budou odřeknuty.
Stavební postup SP4	A3 + B3	12. 9. 2020 až 13. 9. 2020	2 dny	Jediná hrana v ŽST Brno-Královo Pole. Celodenní 60minutový interval vlaků osobní dopravy na celém rameni do Brna hl. n. a 120minutový interval rychlíků. Možno posílit o jednotlivé nepárové spoje v přepravně silnějším směru.
Stavební postup SP5	A4 + B4	14. 9. 2020 až 30. 9. 2020	17 dní	Jediná hrana v ŽST Brno-Královo Pole. Celodenní 60minutový interval vlaků osobní dopravy na celém rameni do Brna hl. n. a 120minutový interval rychlíků. Možno posílit o jednotlivé nepárové spoje v přepravně silnějším směru.
Stavební postup SP6	A4 + A5	1. 10. 2020 až 31. 12. 2020	92 dní	Omezený počet hran v ŽST Brno-Královo Pole. Celodenní 30minutový interval vlaků osobní dopravy na jednokolejném úseku a provoz všech rychlíků.
Stavební postup SP7	B1 + B2	1. 1. 2021 až 29. 1. 2021	29 dní	Omezený počet hran v ŽST Brno-Královo Pole. Celodenní 30minutový interval vlaků osobní dopravy na jednokolejném úseku a provoz všech rychlíků. Možno posílit o jednotlivé nepárové spoje v přepravně silnějším směru. Ostatní vlaky linky S3 budou během výluk ukončeny od Kuřimi v ŽST Brno-Královo Pole.
Stavební postup SP8	B1 + B2 + C1	30. 1. 2021 až 31. 1. 2021	2 dny	Jízda v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude vyloučena, bude zaveden nickolejný provoz. Všechny vlaky ze směru Kuřim budou ukončeny v ŽST Brno-Královo Pole. Cestující do ŽST Brno hl. n. využijí MHD.
Stavební postup SP9	B1	1. 2. 2021 až 30. 6. 2021	150 dní	Omezený počet hran v ŽST Brno-Královo Pole. Bez nutnosti redukce rozsahu dopravy.

Hrubé vyčíslení požadavků na náhradní dopravu

Dopravní opatření obecně nenárokuje zavedení náhradní autobusové dopravy. Pouze u vybraných stavebních postupů (viz výše) budou cestující využívat linky č. 6 MHD v úseku Brno-Královo Pole – Brno hl. n.

1.4.3 Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

Výluka A1

Omezený počet dopravních kolejí v železniční stanici Brno-Královo Pole. Kolej VNVK nebude k dispozici. Jízda do staničního obvodu Staré nádraží bude možná. Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky.

Kombinace výluk A1 + A2

Omezený počet dopravních kolejí v železniční stanici Brno-Královo Pole. Kolej VNVK nebude k dispozici. Jízda do staničního obvodu Staré nádraží nebude možná. Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky.

Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.

Kombinace výluk A3 + B3

Omezený počet dopravních kolejí v železniční stanici Brno-Královo Pole. Kolej VNVK nebude k dispozici. Jízda do staničního obvodu Staré nádraží nebude možná. Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky.

Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.

Kombinace výluk A4 + B4

Omezený počet dopravních kolejí v železniční stanici Brno-Královo Pole. Kolej VNVK nebude k dispozici. Jízda do staničního obvodu Staré nádraží nebude možná. Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky.

Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.

Kombinace výluk A4 + A5

Omezený počet dopravních kolejí v železniční stanici Brno-Královo Pole. Kolej VNVK nebude k dispozici. Jízda do staničního obvodu Staré nádraží nebude možná. Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky.

Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.

Kombinace výluk B1 + B2

Omezený počet dopravních kolejí v železniční stanici Brno-Královo Pole.

Kolej VNVK bude k dispozici a plně sjízdná. Jízda do staničního obvodu Staré nádraží bude možná.

Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.

Kombinace výluk B1 + B2 + C1

Jízda v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude vyloučena, bude zaveden nickolejný provoz. Nákladní vlaky budou vedeny odklonem po vhodné trase.

Během výluky B1

Omezený počet dopravních kolejí v železniční stanici Brno-Královo Pole.

Kolej VNVK bude k dispozici a plně sjízdná. Jízda do staničního obvodu Staré nádraží bude možná.

Během výluky X1

Vlečka č. 5027 „Dopravní podnik města Brna“ bude po celou dobu vyloučena z provozu, nebude ji možné obsluhovat ve směru ze sítě SŽDC. Pro vlečku bude vydán zákaz nakládky.

Opatření pro nákladní dopravu a přepravu

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	
Stavební postup SP2	A1	1. 5. 2020 až 30. 6. 2020	61 dní	Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky.
Stavební postup SP3	A1 + A2	1. 7. 2020 až 11. 9. 2020	73 dní	Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky. Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.
Stavební postup SP4	A3 + B3	12. 9. 2020 až 13. 9. 2020	2 dny	Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky. Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.
Stavební postup SP5	A4 + B4	14. 9. 2020 až 30. 9. 2020	17 dní	Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky. Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.
Stavební postup SP6	A4 + A5	1. 10. 2020 až 31. 12. 2020	92 dní	Pro železniční stanici Brno-Královo Pole a dotčené vlečky bude vydán zákaz nakládky. Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.
Stavební postup SP7	B1 + B2	1. 1. 2021 až 29. 1. 2021	29 dní	Vzhledem k omezené kapacitě infrastruktury bude jízda vlaků nákladní dopravy umožněna převážně v období dopravního sedla a nočních hodin.
Stavební postup SP8	B1 + B2 + C1	30. 1. 2021 až 31. 1. 2021	2 dny	Jízda v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole bude vyloučena, bude zaveden nickolejný provoz. Nákladní vlaky budou vedeny odklonem po vhodné trase.
Stavební postup SP9	B1	1. 2. 2021 až 30. 6. 2021	150 dní	Omezený počet dopravních kolejí v železniční stanici Brno-Královo Pole.

1.4.4 Dočasné zvýšení personální potřeby

Zvýšený požadavek na personál provozovatele dráhy během žádného ze stavebních postupů nevzniká.

Poznámka: Během SP2 až SP5 (1. 5. 2020 až 31. 12. 2020) bude nutné zajistit zaměstnance ve funkci dozorce nástupiště, který s pomocí fyzické zábrany bude cestující pouštět přes provozované koleje nástupiště. Předpokládá se personální obsazením odborně způsobilým zaměstnancem zhotovitele, nikoliv provozovatele dráhy.

1.5 Dopravně-technologická opatření pro průvoz vlaků

1.5.1 Postup při stanovení dopravně-technologických opatření

V rámci stanovení výlukové propustnosti a návrhu výlukových jízdních řádů je třeba posoudit následující mezistaniční úseky:

- Z nároku kombinace výluk A1 + A2 během SP3 bude v úseku Brno-Královo Pole – Kuřim pouze jednokolejný provoz po koleji č. 2, navíc sjízdný jen sníženou rychlostí 50 km/h v celém mezistaničním úseku.
- Z nároku kombinace výluk A3 + B3 během SP4 bude v úseku Brno-Královo Pole – Kuřim pouze jednokolejný provoz po koleji č. 1, ve vybraných částech mezistaničního úseku navíc sjízdný jen sníženou rychlostí 50 km/h, v ŽST Brno-Královo Pole bude k dispozici jen jediná průjezdná kolej s nástupištěm. V případě kombinace výluk A4 + B4 se jedná o podmnožinu předchozí varianty výluky A3 + B3, kdy propustnost mezistaničního úseku bude shodná, ale v ŽST Brno-Královo Pole bude k dispozici více nástupištních hran.
- Z nároku kombinace výluk A4 + A5 během SP6 bude v úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole pouze jednokolejný provoz po koleji č. 2, navíc sjízdný jen sníženou rychlostí 50 km/h v celém mezistaničním úseku.
- Z nároku kombinace výluk B1 + B2 během SP7 bude v úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole pouze jednokolejný provoz po koleji č. 1, ve vybraných částech mezistaničního úseku navíc sjízdný jen sníženou rychlostí 50 km/h.

1.5.2 Úsek Brno-Královo Pole – Kuřim během kombinace výluk A1 + A2

Výluková propustnost celodenní

Výluková propustnost pro úsek Brno-Královo Pole – Kuřim byla vypočtena dle metodiky předpisů SŽDC D24 a D7/2 a je stanovena pro nepřetržitou výluku s výpočetní dobou 1 440 min. Výsledná výluková propustnost, včetně návrhu počtu vlaků do opatření, je uvedena v tabulce.

Návrh provázení vlaků ve 120-minutové špičce

Sled vlaků číslo	Doba obsazení jízdou vlaku (min)	Příslušný interval (min)
4910	16,5	0,5
4933	16,5	0,5
982	8	0,5
4928	16,5	0,5
4617	16,5	0,5
4622	16,5	0,5
4619	10,5	0,5
979	13	0,5
4930	16,5	0,5
4909	16,5	0,5
Celková doba obsazení T_{obs} (min)		152
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs}		15,20

Výluková propustnost

Pravidelné vlaky (GVD 2016/2017)	
Osobní vlaky	123
Nákladní vlaky	25
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	148
Výluková propustnost denní ($T = 1\,440$ min)	
T (min)	1 440
Provázení T_{obs} (min)	152
Počet vlaků v periodě (vlak)	10
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs} (min)	15,20
Maximální propustnost n_m ve vlacích za den	94
Záloha podle D7/2 (%)	19
Výluková propustnost n ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	76
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv	148
Návrh opatření z celodenního hlediska	nutná opatření!

Je zřejmé, že výluková propustnost z celodenního hlediska nepostačí ani k provezení všech vlaků osobní dopravy. Uvedené maximální počty spojů jsou však uvažovány pro pracovní den mimo období prázdnin. Jak se projeví konání výluky v obdobích se sníženým rozsahem dopravy (pracovní dny o prázdninách a nepracovní dny) je rozebráno v následující kapitole.

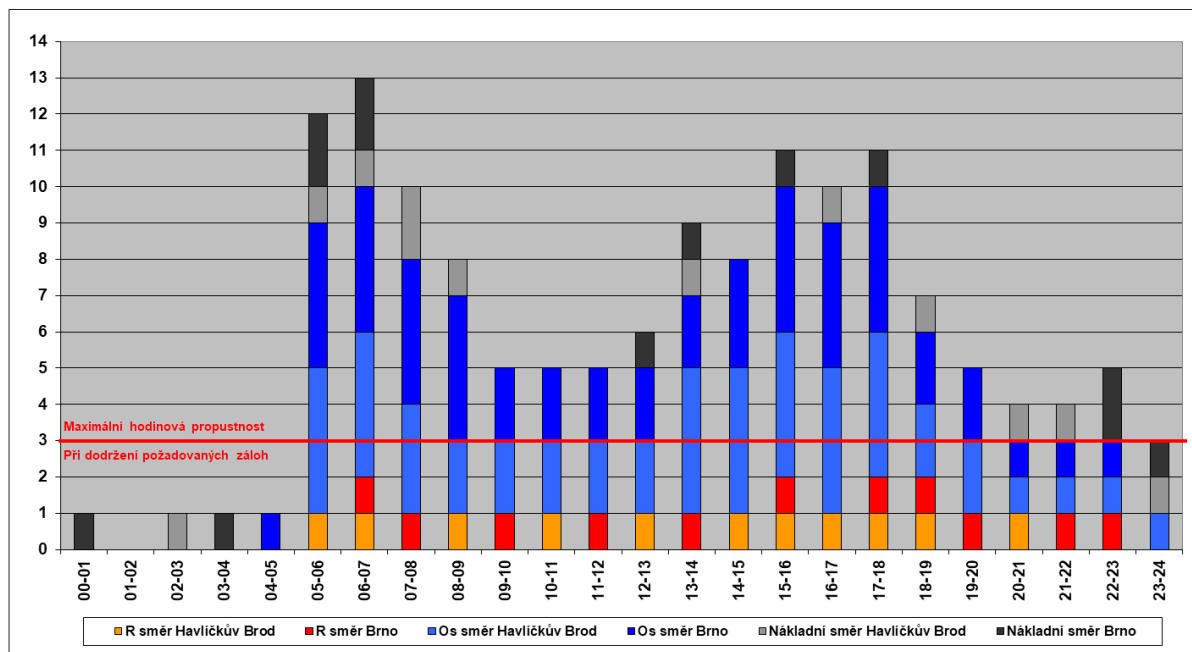
Výluková propustnost v hodinovém členění

Maximální hodinová propustnost n_m	3,92
Požadovaná záloha podle D7/2	19,00%
Provozní záloha při provázení	3 vlaků je 24,00%
Provozní záloha při provázení	2 vlaků je 49,33%
Provozní záloha při provázení	1 vlaků je 74,67%
Provozní záloha při provázení	0 vlaků je 100,00%

Maximální hodinová propustnost se zohledněním požadovaných mezer dosahuje 3 vlaků. Má-li být zajištěna při výluce o době trvání 24 hodin požadovaná provozní záloha z maximální propustnosti ve výši 19 %, jeví se optimální hodinově provážet v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim 3 vlaky.

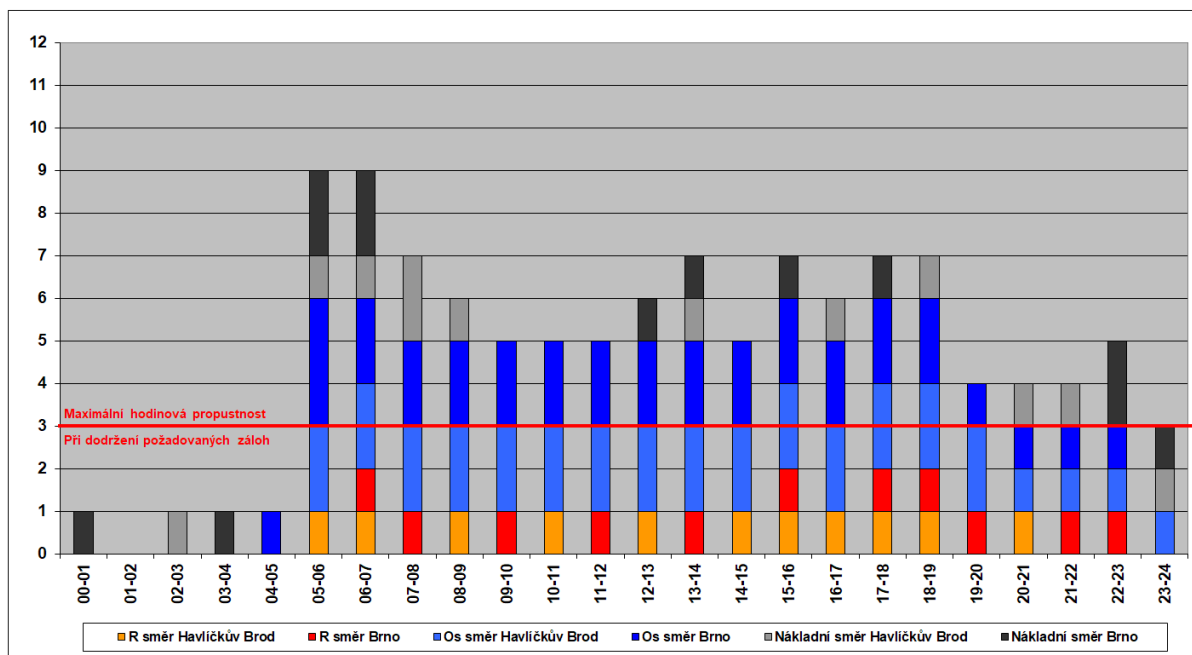
Počet vlaků během dne se mění, proto je dále posouzen rozsah dopravy v jednotlivých hodinách dne s hodinovou výlukovou propustností. Do rozsahu dopravy jsou zahrnuty jen pravidelné vlaky, nejsou tedy zahrnuty vlaky rušící, lokomotivní vlaky a vlaky podle potřeby.

Konání výlukové činnosti v pracovní dny mimo prázdniny:



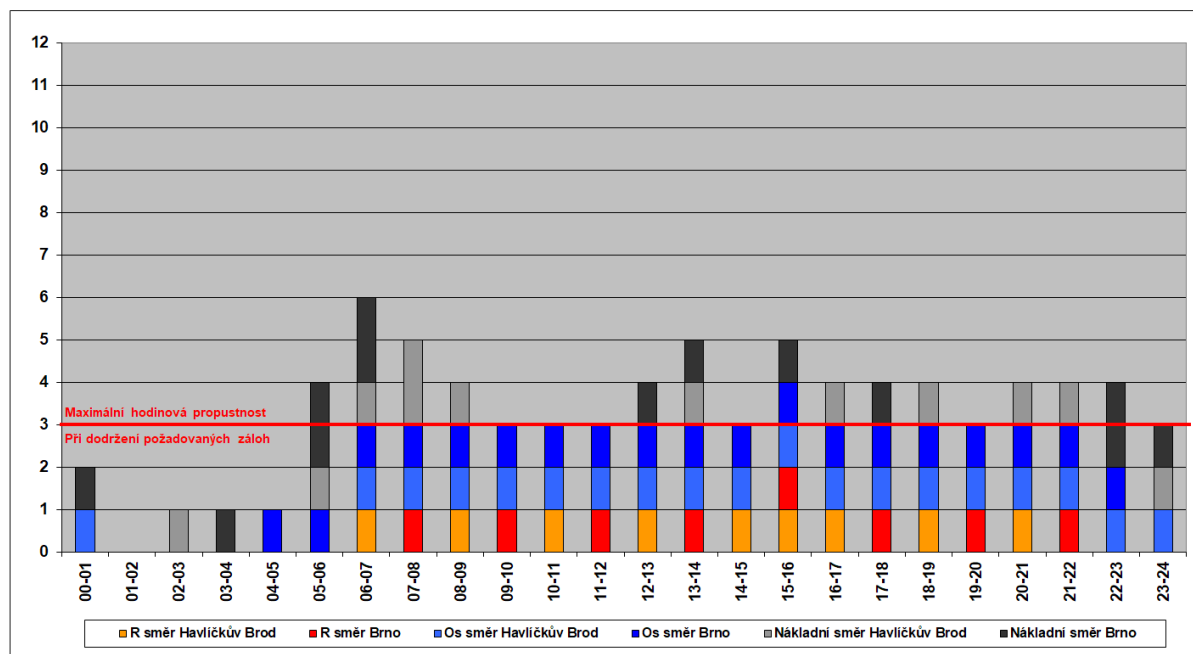
Je zřejmé, že v období dopravních špiček pracovních dní mimo prázdniny musí dojít k zásadnímu omezení vlakové dopravy. Provázet nákladní dopravu ve špičkách i sedlech je nemožné, počet osobních vlaků je nutné redukovat.

Konání výlukové činnosti v pracovní dny o prázdninách:



V případě výluk konaných v pracovních dnech v období prázdnin (červenec až srpen) jsou požadavky na regionální dopravu nižší. Přesto je nutné sáhnout k zásadnímu omezení vlakové dopravy. Provázet nákladní dopravu je ve špičkách i sedlech nemožné, počet osobních vlaků je nutné redukovat.

Konání výlukové činnosti o víkendech:



Obdobně v případě výluky konané v nepracovní dny (soboty, neděle a svátky) jsou požadavky na regionální dopravu nižší. Proto není nutné zásadní opatření. Koncept víkendového rozsahu dopravy se předpokládá uplatnit po celou dobu konání výluky. I přesto však platí, že nákladní dopravu je nutné provozovat výhradně v nočních hodinách.

Fragment grafikonu pro trat'ový úsek Brno hl. n. – Tišnov

Z výše uvedených přehledů je zřejmé, že dopad výluky na rozsah dopravy na dotčeném úseku trati je značný. Obecně lze uvažovat provoz vlaků v rozsahu víkendové dopravní nabídky. Zpracovaný fragment grafikonu předpokládá zachování celodenního rozsahu dopravy v počtu 1 pár osobních vlaků a 1 rychlík za hodinu. Jízdní doby jsou navýšeny o přírážky způsobené průjezdem kolem pracovního místa a časové polohy spojů jsou přizpůsobeny poloze jednokolejného úseku s tím, že je snahou fixovat polohy na vjezdu i odjezdu z uzlu Brno (Brno hl. n., Brno-Židenice dle stávajících časových poloh).

1.5.3 Úsek Brno-Královo Pole – Kuřim během kombinace výluk A3 + B3 (A4 + B4)

Výluková propustnost celodenní

Výluková propustnost pro úsek Brno-Královo Pole – Kuřim byla vypočtena dle metodiky předpisů SŽDC D24 a D7/2 a je stanovena pro nepřetržitou výluk s výpočetní dobou 1 440 min. Výsledná výluková propustnost, včetně návrhu počtu vlaků do opatření, je uvedena v tabulce.

Návrh provázení vlaků ve 120-minutové špičce

Sled vlaků číslo	Doba obsazení jízdou vlaku (min)	Příslušný interval (min)
4910	13	0,5
4933	13	0,5
982	6,5	0,5
4928	13	0,5
4617	13	0,5
4622	13	0,5
4619	9	0,5
979	10	0,5
4930	13	0,5
4909	13	0,5
Celková doba obsazení T_{obs} (min)		121,5
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs}		12,15

Výluková propustnost

Pravidelné vlaky (GVD 2016/2017)	
Osobní vlaky	123
Nákladní vlaky	25
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	148
Výluková propustnost denní ($T = 1\,440$ min)	
T (min)	1 440
Provázení T_{obs} (min)	121,5
Počet vlaků v periodě (vlak)	10
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs} (min)	12,15
Maximální propustnost n_m ve vlacích za den	118
Záloha podle D7/2 (%)	19
Výluková propustnost n ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	95
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv	148
Návrh opatření z celodenního hlediska	nutná opatření!

Je zřejmé, že výluková propustnost z celodenního hlediska nepostačí ani k provezení všech vlaků osobní dopravy. Uvedené maximální počty spojů jsou však uvažovány pro pracovní den mimo období prázdnin. Jak se projeví konání výluky v obdobích se sníženým rozsahem dopravy (nepracovní dny) je rozebráno v následující kapitole.

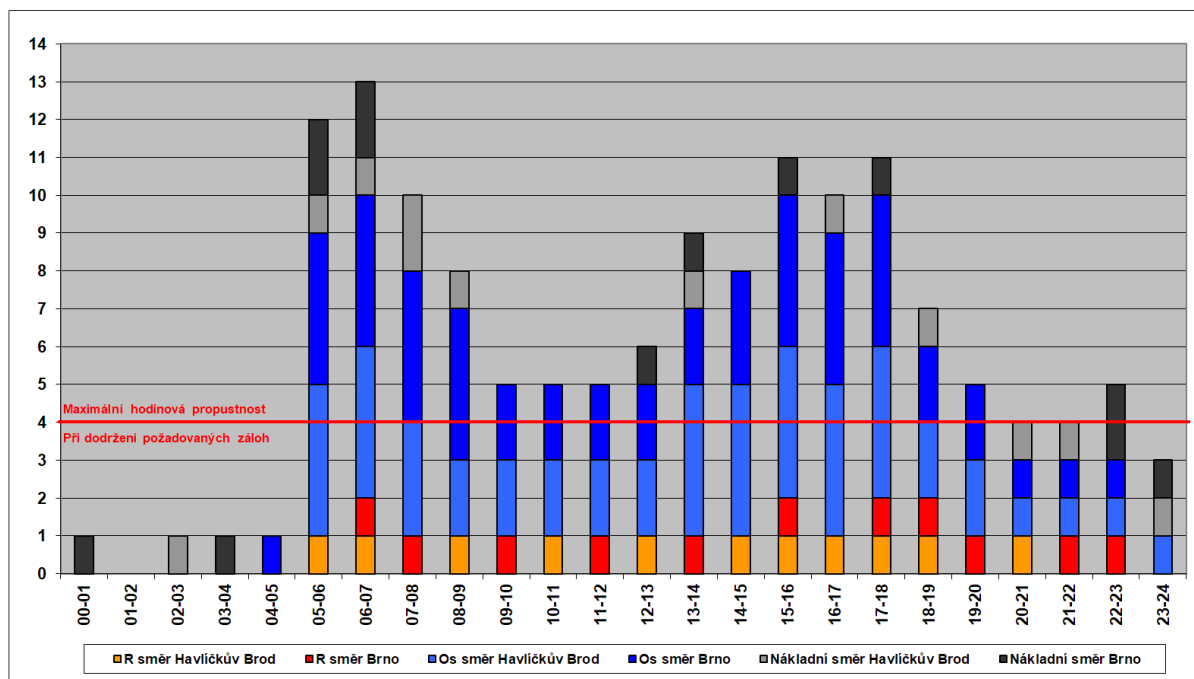
Výluková propustnost v hodinovém členění

Maximální hodinová propustnost n_m	4,92
Požadovaná záloha podle D7/2	19,00%
Provozní záloha při provázení	4 vlaků je 19,00%
Provozní záloha při provázení	3 vlaků je 39,25%
Provozní záloha při provázení	2 vlaků je 59,50%
Provozní záloha při provázení	1 vlaků je 79,75%

Maximální hodinová propustnost se zohledněním požadovaných mezer dosahuje 4 vlaků. Má-li být zajištěna při výluce o době trvání 24 hodin požadovaná provozní záloha z maximální propustnosti ve výši 19 %, jeví se optimální hodinově provážet v mezistaničním úseku Brno-Královo Pole – Kuřim 4 vlaky.

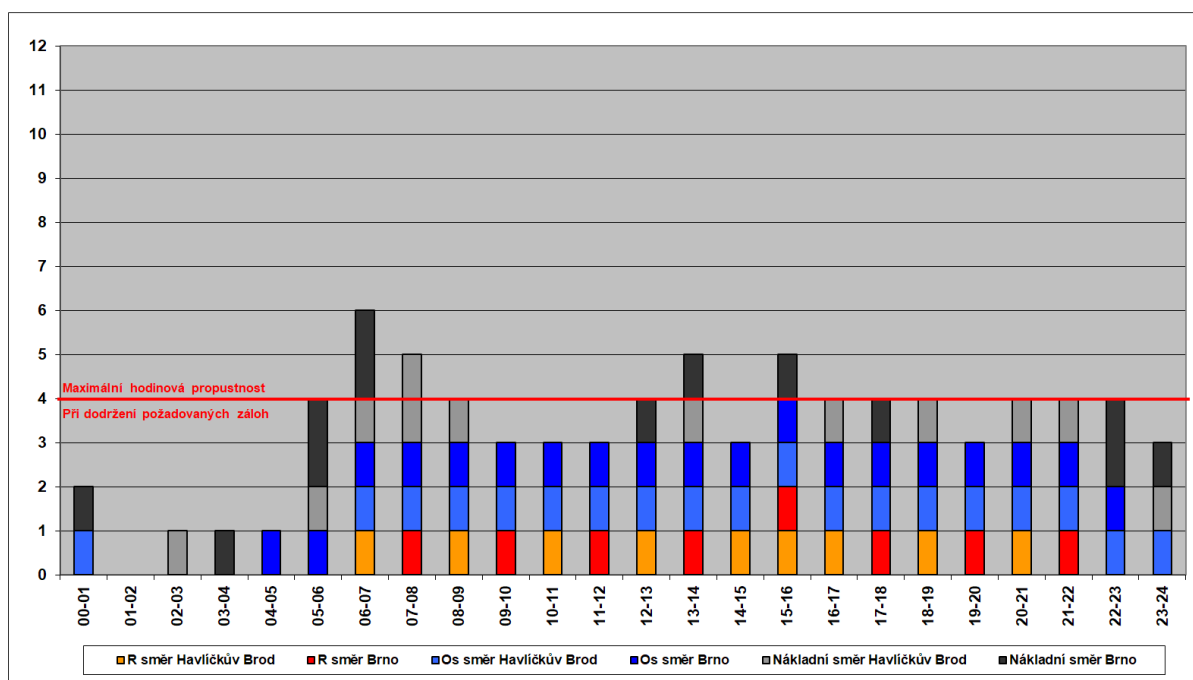
Počet vlaků během dne se mění, proto je dále posouzen rozsah dopravy v jednotlivých hodinách dne s hodinovou výlukovou propustností. Do rozsahu dopravy jsou zahrnuty jen pravidelné vlaky, nejsou tedy zahrnuty vlaky rušící, lokomotivní vlaky a vlaky podle potřeby.

Konání výlukové činnosti v pracovní dny mimo prázdniny:



Je zřejmé, že v období dopravních špiček pracovních dní mimo prázdniny musí dojít k zásadnímu omezení vlakové dopravy. Provázet nákladní dopravu ve špičkách i sedlech je nemožné, počet osobních vlaků je nutné redukovat.

Konání výlukové činnosti o víkendech:



Obdobně v případě výluky konané v nepracovní dny (soboty, neděle a svátky) jsou požadavky na regionální dopravu nižší. Proto není nutné zásadní opatření. Dokonce je možné předpokládat průjezd vlaků nákladní dopravy v denním období.

Fragment grafikonu pro trat'ový úsek Brno hl. n. – Tišnov

Z výše uvedených přehledů je zřejmé, že dopad výluky na rozsah dopravy na dotčeném úseku trati je značný. Obecně lze uvažovat provoz vlaků v rozsahu víkendové dopravní nabídky s doplněním jednotlivých nepárových spojů v přepravně silnějším směru. Zpracovaný fragment grafikonu předpokládá zachování celodenního rozsahu dopravy v počtu 1 pár osobních vlaků a 1 rychlík za hodinu s doplněním jednotlivých spojů. Jízdní doby jsou navýšeny o přírážky způsobené průjezdem kolem pracovního místa a časové polohy spojů jsou přizpůsobeny poloze jednokolejného úseku s tím, že je snahou fixovat polohy na vjezdu i odjezdu z uzlu Brno (Brno hl. n., Brno-Židenice dle stávajících časových poloh).

xxx zpracovat grafikon xxx

1.5.4 Úsek Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole během kombinace výluk A4 + A5

Výluková propustnost celodenní

Výluková propustnost pro úsek Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole byla vypočtena dle metodiky předpisů SŽDC D24 a D7/2 a je stanovena pro nepřetržitou výluk s výpočetní dobou 1 440 min. Výsledná výluková propustnost, včetně návrhu počtu vlaků do opatření, je uvedena v tabulce.

Návrh provázení vlaků ve 120-minutové špičce

Sled vlaků číslo	Doba obsazení jízdou vlaku (min)	Příslušný interval (min)
4910	9,5	0,5
4933	9,5	0,5
982	6	0,5
4928	9,5	0,5
4617	9,5	0,5
4622	9,5	0,5
4619	6,5	0,5
979	8	0,5
4930	9,5	0,5
4909	9,5	0,5
Celková doba obsazení T_{obs} (min)		92
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs}		9,20

Výluková propustnost

Pravidelné vlaky (GVD 2016/2017)	
Osobní vlaky	123
Nákladní vlaky	25
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	148
Výluková propustnost denní ($T = 1\,440$ min)	
T (min)	1 440
Provázení T_{obs} (min)	92
Počet vlaků v periodě (vlak)	10
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs} (min)	9,20
Maximální propustnost n_m ve vlacích za den	156
Záloha podle D7/2 (%)	19
Výluková propustnost n ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	126
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv	148
Návrh opatření z celodenního hlediska	nutná opatření!

Je zřejmé, že výluková propustnost z celodenního hlediska sice postačí k teoretickému provezení všech vlaků osobní dopravy, ale vzhledem k intervalové dopravě aplikované v denním období je zřejmé, že všechny osobní vlak provézt nepůjde. Uvedené maximální počty spojů jsou však uvažovány pro pracovní den mimo období prázdnin. Jak se projeví konání výluky v obdobích se sníženým rozsahem dopravy (nepracovní dny) je rozebráno v následující kapitole.

Výluková propustnost v hodinovém členění

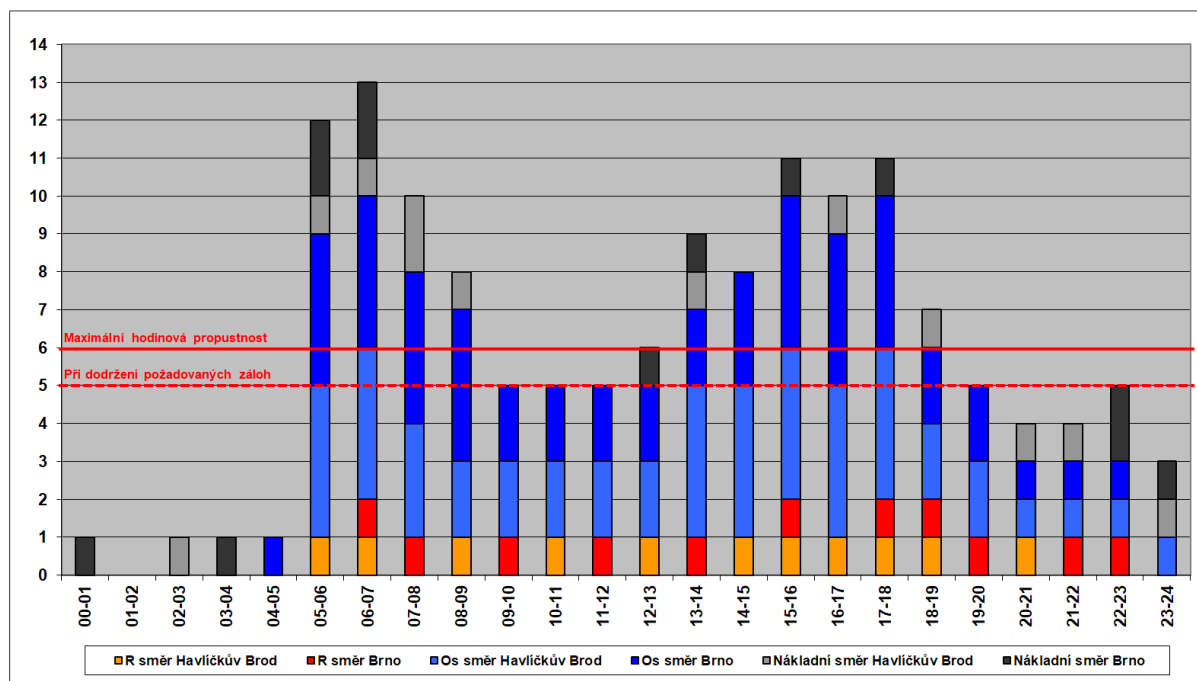
Maximální hodinová propustnost n_m	6,50
Požadovaná záloha podle D7/2	19,00%
Provozní záloha při provázení	6 vlaků je 8,00%
Provozní záloha při provázení	5 vlaků je 23,33%
Provozní záloha při provázení	4 vlaků je 38,67%
Provozní záloha při provázení	3 vlaků je 54,00%

Maximální hodinová propustnost se zohledněním požadovaných mezer dosahuje 6 vlaků. Má-li být zajištěna při výluce o době trvání 24 hodin požadovaná provozní záloha z maximální propustnosti ve výši

19 %, jeví se optimální hodinově provázet v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole 5 vlaků.

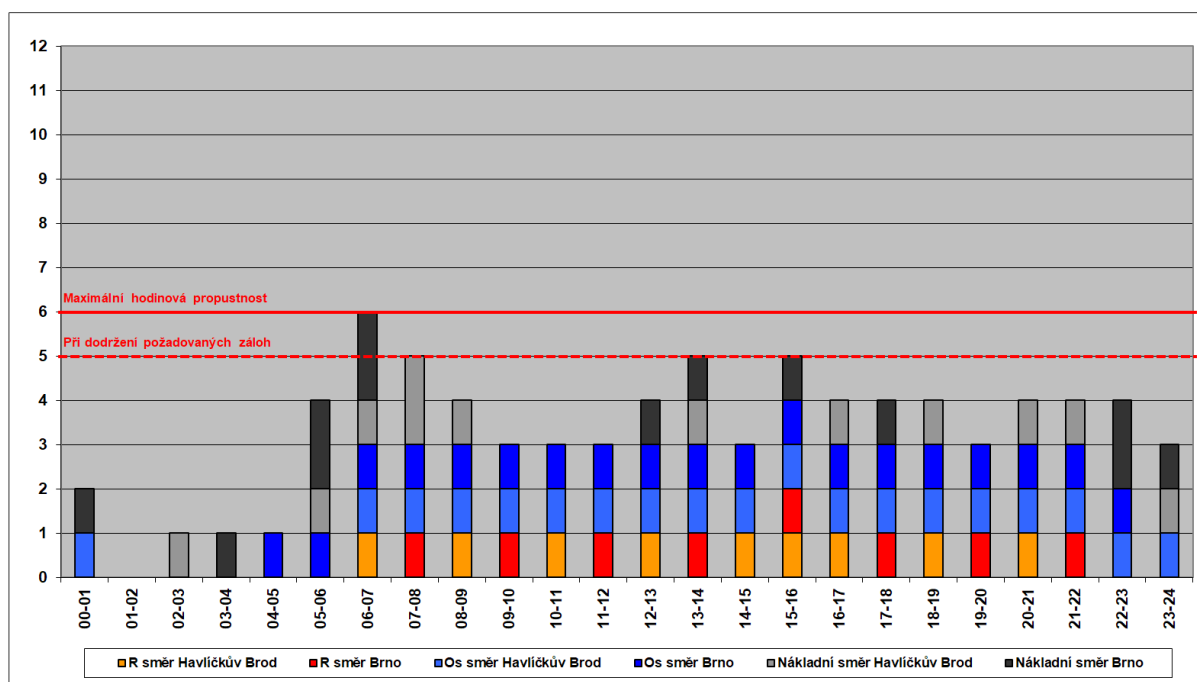
Počet vlaků během dne se mění, proto je dále posouzen rozsah dopravy v jednotlivých hodinách dne s hodinovou výlukovou propustností. Do rozsahu dopravy jsou zahrnuty jen pravidelné vlaky, nejsou tedy zahrnuty vlaky rušící, lokomotivní vlaky a vlaky podle potřeby.

Konání výlukové činnosti v pracovní dny mimo prázdniny:



Je zřejmé, že v období dopravních špiček pracovních dní mimo prázdniny musí dojít k zásadnímu omezení vlakové dopravy. Provázet nákladní dopravu ve špičkách i sedlech je nemožné, počet osobních vlaků je nutné redukovat.

Konání výlukové činnosti o víkendech:



Obdobně v případě výluky konané v nepracovní dny (soboty, neděle a svátky) jsou požadavky na regionální dopravu nižší. Proto není nutné zásadní opatření. Dokonce je možné předpokládat průjezd vlaků nákladní dopravy v denním období.

Fragment grafikonu pro trat'ový úsek Brno hl. n. – Tišnov

Z výše uvedených přehledů je zřejmé, že dopad výluky na rozsah dopravy na dotčeném úseku trati je značný. Obecně lze uvažovat provoz vlaků v rozsahu sedlové dopravní nabídky. Zpracovaný fragment grafikonu předpokládá zachování celodenního rozsahu dopravy v počtu 2 párů osobních vlaků a 1 rychlík za hodinu. Jízdní doby jsou navýšeny o přírážky způsobené průjezdem kolem pracovního místa a časové polohy spojů jsou přizpůsobeny poloze jednokolejného úseku s tím, že je snahou fixovat polohy na vjezdu i odjezdu z uzlu Brno (Brno hl. n., Brno-Židenice dle stávajících časových poloh).

1.5.5 Úsek Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole během kombinace výluk B1 + B2

Výluková propustnost celodenní

Výluková propustnost pro úsek Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole byla vypočtena dle metodiky předpisů SŽDC D24 a D7/2 a je stanovena pro nepřetržitou výlukou s výpočetní dobou 1 440 min. Výsledná výluková propustnost, včetně návrhu počtu vlaků do opatření, je uvedena v tabulce.

Návrh provázení vlaků ve 120-minutové špičce

Sled vlaků číslo	Doba obsazení jízdou vlaku (min)	Příslušný interval (min)
4910	7	0,5
4933	7	0,5
982	4	0,5
4928	7	0,5
4617	7	0,5
4622	7	0,5
4619	5	0,5
979	6	0,5
4930	7	0,5
4909	7	0,5
Celková doba obsazení T_{obs} (min)		69
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs}		6,90

Výluková propustnost

Pravidelné vlaky (GVD 2016/2017)	
Osobní vlaky	123
Nákladní vlaky	25
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	148
Výluková propustnost denní ($T = 1\,440$ min)	
T (min)	1 440
Provázení T_{obs} (min)	69
Počet vlaků v periodě (vlak)	10
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs} (min)	6,90
Maximální propustnost n_m ve vlacích za den	208
Záloha podle D7/2 (%)	19
Výluková propustnost n ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	168
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv	148
Návrh opatření z celodenního hlediska	bez opatření

Je zřejmé, že výluková propustnost z celodenního hlediska sice postačí k teoretickému provezení všech vlaků, ale vzhledem k intervalové dopravě aplikované v denním období je zřejmé, že všechny osobní vlak provézt nepůjde. Uvedené maximální počty spojů jsou však uvažovány pro pracovní den mimo období prázdnin. Jak se projeví konání výluky v obdobích se sníženým rozsahem dopravy (nepracovní dny) je rozebráno v následující kapitole.

Výluková propustnost v hodinovém členění

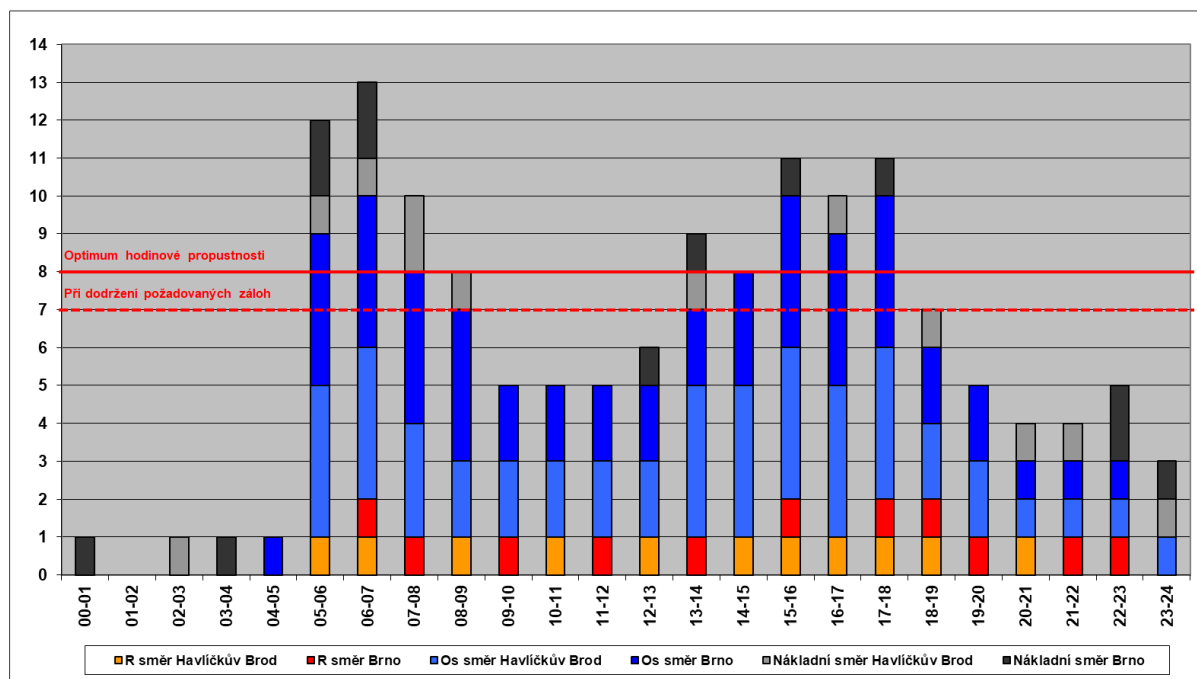
Maximální hodinová propustnost n_m	8,67
Požadovaná záloha podle D7/2	19,00%
Provozní záloha při provázení	8 vlaků je 8,00%
Provozní záloha při provázení	7 vlaků je 19,50%
Provozní záloha při provázení	6 vlaků je 31,00%
Provozní záloha při provázení	5 vlaků je 42,50%

Maximální hodinová propustnost se zohledněním požadovaných mezer dosahuje 8 vlaků. Má-li být zajištěna při výluce o době trvání 24 hodin požadovaná provozní záloha z maximální propustnosti ve výši

19 %, jeví se optimální hodinově provázet v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole 7 vlaků.

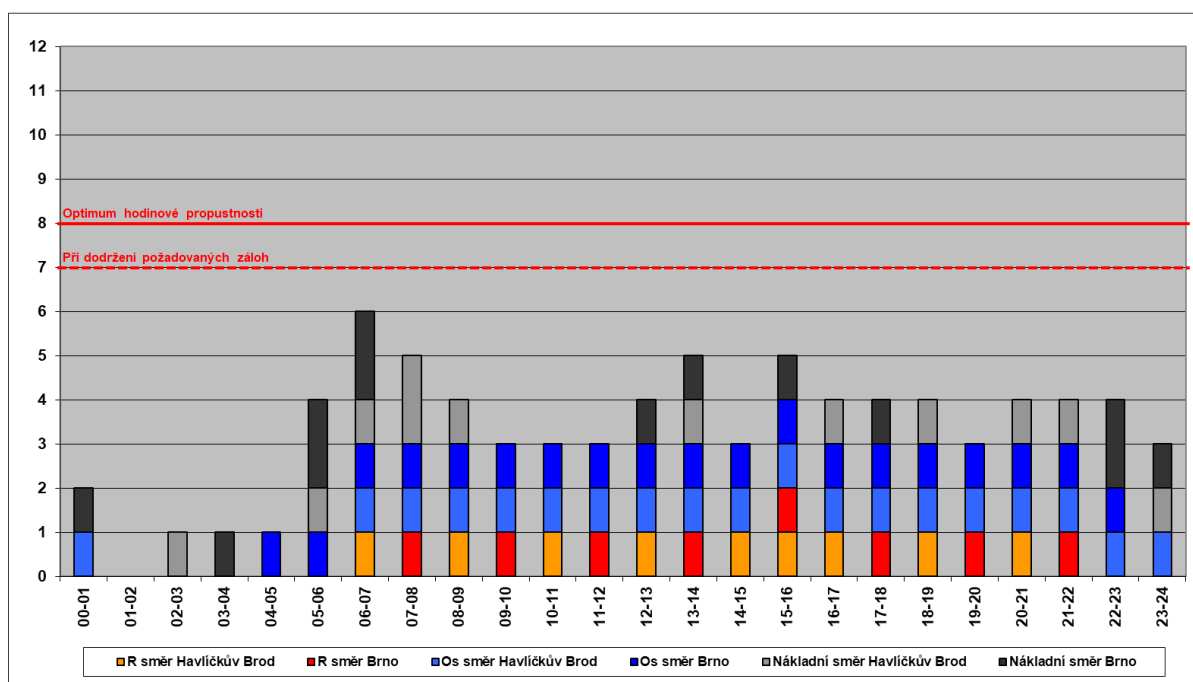
Počet vlaků během dne se mění, proto je dále posouzen rozsah dopravy v jednotlivých hodinách dne s hodinovou výlukovou propustností. Do rozsahu dopravy jsou zahrnuty jen pravidelné vlaky, nejsou tedy zahrnuty vlaky rušící, lokomotivní vlaky a vlaky podle potřeby.

Konání výlukové činnosti v pracovní dny mimo prázdniny:



Je zřejmé, že v období dopravních špiček pracovních dní mimo prázdniny musí dojít k zásadnímu omezení vlakové dopravy. Provázet nákladní dopravu ve špičkách i sedlech je nemožné, počet osobních vlaků je nutné redukovat.

Konání výlukové činnosti o víkendech:



Obdobně v případě výluky konané v nepracovní dny (soboty, neděle a svátky) jsou požadavky na regionální dopravu nižší. Proto není nutné zásadní opatření. Dokonce je možné předpokládat průjezd vlaků nákladní dopravy v denním období.

Fragment grafikonu pro trat'ový úsek Brno hl. n. – Tišnov

Z výše uvedených přehledů je zřejmé, že dopad výluky na rozsah dopravy na dotčeném úseku trati je značný. Obecně lze uvažovat provoz vlaků v rozsahu sedlové dopravní nabídky. Zpracovaný fragment grafikonu předpokládá zachování celodenního rozsahu dopravy v počtu 2 párů osobních vlaků a 1 rychlík za hodinu. Dále lze uvažovat s doplněním jednotlivých nepárových spojů v přepravně silnějším směru. Jízdní doby jsou navýšeny o přírážky způsobené průjezdem kolem pracovního místa a časové polohy spojů jsou přizpůsobeny poloze jednokolejného úseku s tím, že je snahou fixovat polohy na vjezdu i odjezdu z uzlu Brno (Brno hl. n., Brno-Židenice dle stávajících časových poloh).