

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



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

OBJEDNAVATEL:	SPRÁVA ŽELEZNIC, S.O., DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1 OBLASTNÍ ŘEDITELSTVÍ BRNO (ORGANIZAČNÍ JEDNOTKA)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUcí PROF. SKUPINY ING. PETR ROTSCHEIN	GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. KAMIL CHMELA
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY ING. DUŠAN SLÁVIK	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO ING. DUŠAN SLÁVIK	NAVRHL, VYPRACOVAL ING. DUŠAN SLÁVIK	KONTROLOVAL ING. PETR ROTSCHEIN
KRAJ:	JIHOMORAVSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ:	HODONÍN
OPRAVA VÝHYBEK V ŽST.HODONÍN - VÝHYBKY Č. 32AB,34,35 SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK SO 02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK			ZAK. ČÍSLO 20036-01-0520
			ARCH. ČÍSLO 2020110861
			MĚŘITKO POČET FORMÁTŮ 59 A4
			DATUM: 05/2020
TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÁST DOKUM. D.2.1.1.1 D.2.1.2.1
			PŘÍLOHA 1

Obsah

Obsah	1
1 Identifikační údaje stavby	2
2 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech	2
3 Podklady	2
4 Polohový systém, vytýčení, přesnost vytýčení, staničení trati	2
4.1. Prostorové vytýčení stavby	2
5 Popis současného stavu	3
6 Návrh technického řešení	3
6.1. Rozsah stavebního objektu	3
6.2. Směrové řešení, rychlosti	3
6.3. Výškové řešení	4
6.4. Konstrukční uspořádání železničního svršku	4
6.5. Kolejové lože, drážní stezky	4
6.6. Bezstyková kolej	4
6.7. Izolace kolejí	4
6.8. Broušení kolejnic	5
6.9. Ostatní konstrukce železničního svršku	5
6.10. Zajištění prostorové polohy koleje	5
6.11. Demontáže kolejového roštu, nakládání s výziskem	5
6.12. Odstranění štěrkového lože	5
6.13. Návrh železničního spodku	5
6.14. Zemní práce, nakládání s materiálem	6
6.15. Chráničky kabelových podchodů, kabelové trasy	6
7 Součinnost s jinými stavebními objekty a provozními soubory	6
8 Postup výstavby	6
9 Soupis zákonů, norem, nařízení, směrnic, předpisů a vzorových listů	6
10 Bezpečnost práce	8
11 Závěr	8

1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Oprava výhybek v žst.Hodonín – výhybky č32ab,34,35
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
v zastoupení :	Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno
Stupeň dokumentace:	Opravná práce (OP)
Generální projektant :	DMC Havlíčkův Brod, spol. s r.o.
Projektant SO :	SUDOP Brno, spol. s r.o.
Katastrální území:	Hodonín
Stavební objekt:	SO 1 Železniční svršek SO 02 Železniční spodek
Odpovědný projektant SO:	Ing. Dušan Slávik, SUDOP Brno, spol. s r.o.

2 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Předmětem dokumentace je opravná práce na výhybkách č.32ab, 34, 35 a 36 v kolejích č.7, 9, 11, 13 na přerovském zhlaví stanice. Stávající výhybky budou nahrazeny novými výhybkami 32ab, 34 a 35. Výhybka 36 bude demontována bez náhrady. Důvodem pro vypsání projekčních prací ze strany Oblastního ředitelství Brno (dále jen OŘ Brno) na opravu je naprosto nevyhovující technický i morální stav stávajících výhybek. Součástí projektu je i úprava rychlostí na zhlaví na 40 km/h. Mimo stavebních prací na opravách výhybek je součástí projektu i úprava navazujících kolejí v nejnútnejším rozsahu, vybudování sanačních vrstev a odvodnění a veškerá úprava související s opravou svršku u navazujících profesí: trakční vedení, silnoproud, sdělovací a zabezpečovací zařízení.

V rámci stavebních objektů proběhne náhrada vyjmenovaných výhybek za nové včetně opravy (výměny svršku) v navazujících kolejích v nutném rozsahu. Součástí bude i sanace pražcového podloží a vybudování odvodnění v opravované části kolejíště. Jedná se o práce místního významu. Výhybky leží v kolejích 7 – 13 na přerovském zhlaví stanice.

3 Podklady

Projektové podklady

Přípravná dokumentace z roku 2008

Geodetické podklady

Geodetické zaměření prostoru stavby

Geotechnické podklady

Geotechnický průzkum Kolejconsult & servis, spol. s r. o. z roku 2009

4 Polohový systém, vytýčení, přesnost vytýčení, staničení trati

4.1. Prostorové vytýčení stavby

Stavba je osazena polohově do souřadného systému S-JTSK a výškově do systému B.p.v. Základní kostrou pro vytýčení stavebních objektů je platné ŽBP, které je stabilizováno v betonových základech TV a zároveň je možné využít definitivní zajištění konzolovými značkami.

I když výkresová dokumentace obsahuje informativní hodnoty posunů a zdvihů koleje, je vyloučeno použít těchto hodnot pro vytýčení nové osy! Nová osa koleje může být vytýčena pouze ze souřadnic. Pro přesnost vytýčení platí ČSN 730420 a ČSN 730422, prostorová poloha koleje musí vyhovovat ČSN 736360-2.

5 Popis současného stavu

Ve stávajícím stavu je rychlost na zhlaví 30 km/h.

V současném stavu jsou výhybky 32ab, 34, 35 a 36 ve stupňové soustavě s hákovými závěry na dřevě. Jejich stáří je z 60-tých let. Navazující koleje 7 a 11 jsou ze svršku S49, koleje 9 a 13 ze svršku A, všechno na dřevěných pražcích, upevnění je tuhé rozponovou podkladnicí. Kolej 7a je ze svršku S49 na betonových pražcích s tuhým upevněním žebrovou podkladnicí.

Odvodnění ani sanace pražcového podloží nebyly průzkumem prokázány.

6 Návrh technického řešení

6.1. Rozsah stavebního objektu

Stavební objekt SO 01 je vymezen od km 103,925 v kolejích 7, 9, 11 a 13 a končí v km 104,175 v koleji 7a.

Nově vkládaný svršek bude v tomto rozsahu:

Kolej 7	km 103,994 580 – 104,104 295
Kolej 7a	km 104,060 080 – 104,118 310
Kolej 9	km 103,994 649 – 104,076 695
Kolej 11	km 103,955 108 – 104,056 206
Kolej 13	km 103,954 531 – 104,025 367.

Kromě uvedeného rozsahu dojde taky k vyjmutí kolejového roštu v koleji č.3 a 5 v délce 15 m od km 103,990 500 – 104,005 500 z důvodu provedení příčného svodu odvodnění a v koleji č.7a v délce 25 m od km 104,118 310 – 104,143 310 z důvodu nutnosti vytvoření prostoru pro vyjímání a vkládání dlouhých výhybkových pražců výhybky 31ab. V koleji 9 budou kromě nově vloženého svršku taky vyměněny kolejnice v délce 25 m od km 103,969 649 – 103,994 649 z důvodu posunutí polohy izolovaného styku.

Výhybky i navazující kolejiště je ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace.

6.2. Směrové řešení, rychlosti

Konfigurace opravovaného kolejiště koresponduje se stávajícím stavem, náhradou stávajících výhybek za nové a úpravou uhlů odbočení pro zajištění rychlosti 40 km/h dojde k mírnému posunu matečné koleje směrem k Břeclavi.

Výhybka 32ab navazuje v koleji 7 na břevclavské straně na přímou, na přerovské straně na výhybku 31ab, v koleji 7a na přímou pomocí kolejového "S" poloměru R=2500 m. Výhybka 34 navazuje v koleji 9 na přímou pomocí kružnicového oblouku R=500 m, výhybka 35 navazuje v koleji 11 na přímou pomocí kružnicového oblouku R=600 m a v koleji 13 na přímou pomocí kružnicového oblouku R=200 m, ve kterém se smyslu ČSN 73 63 60 bude instalováno vypočítané rozšíření rozchodu koleje $\Delta u_1=10$ mm s úpravou rozchodu v navazujících přímých v délce odpovídající maximální projektované změně rozchodu koleje 3mm na 1 m délky (ČSN 73 63 60, kap.6, čl.6.2.2.1).

6.3. Výškové řešení

Z hlediska výškového řešení nedojde k žádným podstatným změnám z důvodu nutnosti navázání na stávající kolejiště.

Sklonové poměry v kolejích jsou patrné z podélných profilů.

6.4. Konstrukční uspořádání železničního svršku

Nový svršek v celém rozsahu je navržen z nového materiálu tvaru 49 E1 uloženém na betonových pražcích B91 S/2 s bezpodkladnicovým upevněním pružnými svěrkami (typ upevnění W14), úklon kolejnic bude 1:40 s rozdělením pražců "c". V rámci výhybkových pražců bude docházet k změně úklonu kolejnic z bezúklonu ve výhybkách do úklonu 1:40, úklon kolejnic mezi opravovaným a stávajícím kolejištěm bude přímo v mezipražcovém prostoru.

V oblouku R=200 m v koleji 13 bude změna rozchodu řešena výměnou úhlových vložek pražců B91S/2 v rozsahu dle kolejového plánu.

Materiál pro kolejnice tvaru 49 E1 bude R260. Předpoklad je použití kolejnic délky 25 m.

Nově vkládané výhybky budou ze svršku tvaru 49 E1 II.generace. Všechny nově vkládané výhybky budou na betonových pražcích. Typ upevnění ve výhybkách bude podkladnicový s pružnými svěrkami (typ upevnění KS). Vkládané výhybky budou opatřeny čelistovými závěry. Výhybky budou ve smyslu zabezpečovacího zařízení stavěny elektromotoricky a nebudou opatřeny elektrickým ohřevem (EOV). Tabulka nově vkládaných výhybek je součástí přílohy technické zprávy, situace a kolejového plánu.

Ve výhybce 31ab bude provedena výměna stávajících dřevěných pražců tomto rozsahu:

dl.2,6m – 6 ks, dl.3,1 m – 2 ks, dl.3,2 m – 8 ks, dl.3,3 m – 5 ks, dl.3,4 m – 3 ks, dl.3,5 m – 1 ks, dl.3,6 m – 2 ks, dl.3,7 m – 3 ks, dl.3,8 m – 3 ks, dl.4,0 m – 3 ks, dl.4,1 m – 4 ks, dl.4,3 m – 8 ks, dl.4,4 m – 2 ks, dl.4,5 m – 7 ks, dl.4,6 m – 1 ks, dl. 4,7 m – 1 ks.

Podrobnosti o rozsahu jednotlivých nově vkládaných materiálů železničního svršku viz Kolejový plán.

6.5. Kolejové lože, drážní stezky

Nově zřizované kolejové lože bude ze štěrku drceného, frakce 31,5-63mm, tloušťky minimálně 0,30 m pod pražcem v místě nepřevýšeného kolejnicového pasu ve smyslu Předpisu S3, díl X, čl.38. V rozsahu celé délky opravovaných kolejí bude zřízeno zapuštěné štěrkové lože.

Drážní stezka bude tvořena materiálem štěrkového lože frakce 31,5-63mm, na jehož povrchu bude zřízena vrstva štěrkodrti fr.4-16mm tloušťky 0,10m, která bude do vrstev kolejového lože zavibrována.

6.6. Bezstyková kolej

Nově vkládané výhybky i koleje budou svařeny do bezstykové koleje a budou svařeny v místě styku i se stávajícím (ponechaným) svrškem. Na přechodu mezi stávajícím svrškem A a nově vkládaným svrškem 49 E1 bude proveden přímý přechodový svar, bez použití přechodové kolejnice. Na svaření bude použito odtavovací stykové svařování mobilní svářečkou.

6.7. Izolace kolejí

V rámci nově vkládaného svršku budou zřízeny lepené izolované styky s tvrzenými konci v polohách a dispozicích dle výkresu 9 Kolejový plán:

Kolej 7	104,013 028	dl.4,000 m
Kolej 7	km 104,098 752	dl.11,155 m (mezi KV 32ab a KV 31ab)
Kolej 7a	km 104,130 564	dl.4,000 m
Kolej 9	km 103,978 519	dl.4,000 m
Kolej 11	km 103,963 125	dl.4,000 m

6.8. Broušení kolejnic

Broušení kolejnic a výhybek nenavrhujeme.

6.9. Ostatní konstrukce železničního svršku

Jelikož se v rámci opravy jedná o koleje se zapuštěným kolejovým ložem se svrškem 49 E1 a s poloměry kružnicových oblouků $R \geq 190$ m s rozdělením pražců "c" není nutno zřizovat pražcové kotvy z titulu bezстыkové koleje. Jelikož jsou i svršky A a 49 E1 velmi podobné hmotnosti, nenavrhujeme ani na přechodu těchto svršků pražcové kotvy.

6.10. Zajištění prostorové polohy koleje

Geometrická poloha koleje nebude zajišťována.

6.11. Demontáže kolejového roštu, nakládání s výziskem

Součástí stavebního objektu jsou i demontáže stávajícího kolejového roštu. Vyjmutý kolejový rošt bude dopraven na demontážní základnu v prostoru zařízení staveniště na sudé skupině kolejí (kolej 18) a demontován do součástí. Veškerý materiál je uvažován dle předkategorizace jako vyřazený, tj. odpad, předpoklad odvozu kovových částí a betonových pražců je na skládku ve vzdálenosti do 30km, dřevěné pražce budou odvezeny do spalovny s předpokládanou vzdáleností do 75 km.

6.12. Odstranění štěrkového lože

Štěrkové lože bude odstraněno a odvezeno dle výkresové dokumentace a výkazu kubatur. Část vytěženého lože (včetně banketů) v rozsahu 70% objemu bude odvezen na biodegradaci na skládku v předpokládané vzdálenosti do 30 km. Zbývající část, 30%, je uvažováno jako nebezpečný odpad a bude odvezen na skládku S-NO ve vzdálenosti do 30 km.

6.13. Návrh železničního spodku

Pláň tělesa železničního spodku se navrhuje jako ukloněna, v rozsahu od 3% - 5% v závislosti od možností odvedení srážkových vod do nově navrhovaných nebo stávajících trativodů a maximální tloušťce kolejového lože 0,90 m dle Předpisu S3, díl X, čl.46. zemní pláň je ukloněna z výše uvedených důvodů od 4% - 5%, viz situaci a příčné řezy.

V rámci stavebního objektu bude pod rekonstruovanými kolejemi zřízena vrstva štěrkodrti fr.0-32 mm v tl. min. 0,30 m. Na zemní pláni bude položena separační geotextílie hmotnosti 300 g/m².

Odvodnění je navrhováno soustavou trativodů z celoperforovaných trubek HDPE DN150 s jejich vyústěním do stávající šachty Š62 v kolejové mezeře 1 – 3. Trouby budou uloženy do štěrkopískového lože, rýhy bude vystlána filtrační geotextílií 250 g/m², rýha zasypána drceným kamenivem fe.16-32 mm.

Svodné potrubí bude provedeno z materiálu HDPE DN200. Pro jeho vybudování bude nutno vyjmout kolejový rošt v kolejích 3 a 5 v délce 15 m, po vyjmutí bude proveden výkop rýhy š.0,50 m, svodné potrubí bude obetonováno C16/20 v tl.0,10m a zasypáno kamenivem nenamrzavým a propustným, v

koleji 3 bude v tomto prostoru zřízena dle stávajícího stavu vrstva šterkodrti tl.0,40 m s úklonem zemní pláň 5% k stávajícímu trativodu.

Podél koleje 13 od km 103,954 – 103,964 u brány areálu kolejiště bude provedeno snesení stávajícího betonového plotu a jeho náhrada za pletivový drátěný plot v délce 10 m.

Rozsah a uspořádání odvodnění je patrné z podélných profile a příčných řezů.

6.14. Zemní práce, nakládání s materiálem

Zemní práce budou prováděny dle výkresové dokumentace. Bilance zemních prací je detailně řešena v příloze Výkaz kubatur. Výkopy je nutno provádět za nedeštivého počasí. Před zahájením stavebních prací je nutné nechat vytyčit inženýrské sítě. Zejména je potřeba věnovat pozornost v km 104,107 kde je v hloubce cca 2 m pod temenem kolejnice vedeno v chrániče vedení Cetin-u.

Zemina bude odstraněna a odvezena dle výkresové dokumentace a výkazu kubatur. Část vytěžené zeminy v rozsahu 70% se uvažuje jako čistá, určena na skládku S-OO, část 20% jako znečištěná ropnými látkami určena pro biodegradaci a zbývající část 10% jako nebezpečný odpad určen na skládku S-NO. Skládky se uvažují ve vzdálenosti do 30 km.

6.15. Chráničky kabelových podchodů, kabelové trasy

Součástí železničního spodku jsou příčné kabelové chráničky pod kolejemi pro převedení nově budovaných podzemních kabelových sítí. Použité trubky jsou DN160 obetonované v tl.0,10 m z betonu C16/20. Detaily a přesná poloha jsou patrné z tabulky chrániček a výkresové dokumentace.

7 Součinnost s jinými stavebními objekty a provozními soubory

Při realizaci stavebního objektu je nutno koordinovat činnosti zejména s následující stavebními objekty:

PS 01	Úprava staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Hodonín
SO 03	Ochrana drážních sdělovacích kabelů
SO 04	Přeložky kabelů nn a vn
SO 05	Úpravy trakčního vedení

8 Postup výstavby

Podrobný popis stavebních postupů je obsažen v části dokumentace B.8 Zásady organizace výstavby.

9 Soupis zákonů, norem, nařízení, směrnic, předpisů a vzorových listů

Technické řešení těchto SO je navrženo v souladu s platnými právními dokumenty a technickými předpisy. Jedná se zejména o:

Technické normy

Označení	Název
ČSN 01 3419	Vytyčovací výkresy staveb
ČSN 73 0415	Geodetické body
ČSN 73 0420-1	Přesnost vytyčování staveb – Část 1: Základní požadavky
ČSN 73 0420-2	Přesnost vytyčování staveb – Část 2: Vytyčovací odchylky
ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 4130	Schodiště a šikmé rampy. Základní ustanovení

ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 7508	Železniční tunely
ČSN 73 6320	Průjezdny průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
ČSN 73 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 34 1500	Elektrotechnické předpisy. Předpisy pro elektrická trakční zařízení
ČSN 34 2613	Železniční zabezpečovací zařízení – Kolejové obvody a vnější podmínky pro jejich činnost
ČSN 34 2614	Železniční zabezpečovací zařízení – Předpisy pro projektování, provozování a používání kolejových obvodů
ČSN 37 5711	Křížovatky kabelových vedení s železničními dráhami
ČSN EN 13450	Kamenivo pro kolejové lože
ČSN EN 13674-1	Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 1: Vignolovy železniční kolejnice 46 kg/m a těžší
ČSN prEN 13674-2	Železniční aplikace - Kolej - Kolejnice – Část 2: Kolejnice pro výhybky a kolejové křížovatky používané ve spojení se širokopatními symetrickými železničními kolejnicemi 46 kg/m a více
ČSN EN 13481-1 až 5	Železniční aplikace - Kolej – Technické požadavky na upevňovací systémy
ČSN prEN 13848-1	Železniční aplikace - Kolej - Geometrická kvalita koleje - Část 1: Popis geometrie koleje
ČSN EN 13230-1	Železniční aplikace - kolej - Betonové výhybkové pražce a příčné pražce
ČSN prEN 13803-2	Železniční aplikace - Kolej – Návrhové parametry pro polohu koleje-Standardní kolej: Část 2: Výhybky a kolejové křížovatky
ČSN prEN 13232-4 až 9	Železniční aplikace - Kolej - Výhybky a kolejové křížovatky
ČSN prEN 13674-2	Železniční aplikace - Kolej – Kolejnice-Část 2: Výhybky a kolejové křížovatky používané ve spojení s širokopatními symetrickými železničními kolejnicemi 46 kg/m a více
ENV 13803-1	Železniční aplikace - Kolej – Návrhové parametry pro polohu koleje-Standardní kolej- Část 1: Průběžná traťová kolej
ČSN EN 14067-1 a 2	Železniční aplikace - Aerodynamika
ČSN EN 13146-1 až 8	Železniční aplikace - Trať - Metody zkoušení systémů upevnění
ČSN EN 50122-1	Drážní zařízení. Pevná trakční zařízení. Část 1: Ochranná opatření vztahující se na elektrickou bezpečnost a uzemňování
ČSN EN 50122-2	Drážní zařízení. Pevná trakční zařízení. Část 2: Ochranná opatření proti účinkům bludných proudů, způsobených DC trakčními proudovými soustavami
ČSN ISO 4463-1 až 3 (730411)	Měřicí metody ve výstavbě – Vytyčování a měření
TNŽ 01 0101	Názvosloví Českých drah
TNŽ 01 3412	Značky a zkratky v jednotných železničních mapách
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic

TNŽ 73 6311	Navrhování kolejíšť ve stanovištích a dopravních celostátních drah
TNŽ 73 6334	Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních
TNŽ 73 6390	Nápisy názvů železničních stanic a zastávek
TNŽ 73 6395	Traťové značky. Staničníky a mezníky
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
TNŽ 37 5711	Křížení úložných, závlačných a závěsných kabelů s celostátními dráhami a vlečkami
prEN 13803-1	Railway application — Track alignment design parameters — Track gauges 1435 mm and wider — Part 1: Plain line
prEN 13803-2	Railway application — Track alignment design parameters — Track gauges 1435 mm and wider — Part 2: Switches and crossings and comparable alignment design situations with abrupt changes of curvature

Vyhlášky, předpisy a interní předpisy

- TKP, třetí aktualizované vydání, schválené VŘ DDC č.j. TÚDC-15036/2000 ze dne 18.10.2000, účinnost od 1.12.2000 včetně všech změn (Z1-Z9).
- Vzorové listy železničního spodku SŽDC Ž 1-10 s účinností od 1.4.2002 včetně všech změn.
- Předpis SŽDC S3 – Železniční svršek
- Předpis SŽDC S3/1 – Práce na železničním svršku
- Předpis SŽDC S4 – Železniční spodek
- Předpis SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej
- Předpis SŽDC M21 – Staničení železničních tratí
- Předpis SŽDC D1 – Dopravní a návěstní předpis

Odkazy na dokumenty se rozumí odkazy na příslušné dokumenty v platném znění.

Další normy a předpisy, které je nutno mimo výše uvedených bezpodmínečně zhotovitelem stavby dodržet, jsou obsahem příslušných kapitol TKP.

10 Bezpečnost práce

Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi pro tuto stavbu nebyl zpracován. O zásadách bezpečnosti je pojednáno v závěru části dokumentace B.8 Zásady organizace výstavby.

Při výstavbě budou prováděny práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5.

11 Závěr

Materiály a konstrukce navržené projektem vycházejí z nabídek výrobků a specifikací vzorových listů. V dokumentaci konkrétně uvedené výrobky nejsou závazné a je možno je nahradit obdobnými výrobky s minimálně stejnými parametry a kvalitou.

Zemní těleso, které bude odtěžováno, obsahuje množství podzemních sítí, podélných i příčných. Situování souběhů a křížení je patrné z koordinační situace inženýrských sítí obsažené v části dokumentace C.2. Jakékoliv práce v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypískání a sondy budou provedeny na náklad zhotovitele stavebních prací.

Technické řešení stavebních objektů bylo projednáno se zadavatelem a správcem zařízení na poradě dne 13.05.2020.

Seznam dotčených pozemků:

- 2865/610** České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
Způsob využití: dráha, Druh pozemku: ostatní plocha
Parcela nemá evidované BPEJ, na parcele je evidováno věcné břemeno
- 2058/70** České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
Způsob využití: jiná plocha, Druh pozemku: ostatní plocha
Parcela nemá evidované BPEJ, nejsou evidována žádná omezení

Přílohy:

1. Tabulka výhybek
2. Tabulka trativodních šachet
3. Tabulka chrániček
4. Zápis z porady 13.05.2020

Tabulka výhybek

km	Číslo	Druh	Svršek	e	Úhel	Poloměr	Transformace	Typ	Žlab	Směr	Př.	Pr.	Doplňující popis
104,076 695	32ab	C	49		1:9	190			zl		p	b	ČZ-KS-SK
104,056 206	34	Obl-o	49		1:9	190	(519,189/300,000)			P	l	b	ČZ-KS-SK
104,025 367	35	J	49		1:9	190				P	l	b	ČZ-KS-SK

TABULKA TRATIVODNÍCH ŠACHET

Š	Kóta poklopu	Kóta trativodu	Kóta dna	Typ šachty	Konstrukce	Průměr šachty	Definice šachty
131	175,573	174,000	173,800	plastová	Strabu-Control	400	vrcholová
132	175,632	173,900	173,700	plastová	Strabu-Control	400	kontrolní
133	175,819	173,725	173,525	plastová	Strabu-Control	400	přípojná
134	175,710	173,800	173,600	plastová	Strabu-Control	400	přípojná
135	175,866	174,100	173,900	plastová	Strabu-Control	400	kontrolní
136	175,816	174,100	173,900	plastová	Strabu-Control	400	kontrolní
137	175,900	174,385	174,185	plastová	Strabu-Control	400	vrcholová
138	175,897	174,435	174,235	plastová	Strabu-Control	400	kontrolní

Tabulka chrániček

Podchod číslo	Žkm	Koleje	Nárokovaný počet chrániček Novotub 160									výška horní hrany trubky [m]	Počet vrstev	Šířka kynety m	Zajišťuje PS, SO	Způsob	
			zab	sděl	siln	trak	zab rez	sděl rez	siln rez	trak rez	celkově						
1	103,965 5	11,13	1		5			1				7	173,625	1	1,100	SO 02	otevřený výkop
2	103,965 5	13	1					1				2	173,835	1	1,100	SO 02	otevřený výkop
3	103,996	9,11,13	1					1				2	173,680	1	0,500	SO 02	otevřený výkop
4	104,012	9,11,13					1				1	2	173,845	1	0,500	SO 02	otevřený výkop
5	104,028	7,9,11	1				1					2	174,040	1	0,500	SO 02	otevřený výkop
6	104,088 5	7,7a	1				1					2	174,665	1	0,500	SO 02	otevřený výkop

Tabulka svodných potrubí

Potrubí číslo	Žkm	Koleje										Šířka kynety m	Zajišťuje PS, SO	Způsob	
1	103,998	13,11,9,7,5,3											0,500	SO 02	otevřený výkop

Záznám z porady

konané dne 13.05.2020 v prostorách S201 OŘ Brno

Oprava výhybek v žst.Hodonín – výhybky č.32ab,34,35

Porada na výše uvedenou stavbu byla svolána investorem stavby Správou železnic, s.o., Oblastním ředitelstvím Brno. Účelem porady byla koordinace jednotlivých profesí kooperujících na akci s účastí dotčených odborů Správy železnic, Oblastního ředitelství Brno.

Po uvítání účastníků následovala rekapitulace zadání.

Zadání: Účelem stavby je odstranění nevyhovujícího stavu výhybek č.32ab, 34, 35 a 36 v liché skupině kolejí č. 7, 9, 11, 13 na přerovském zhlaví. Koncepce opravy má být v intencích přípravné dokumentace (dále PD 2008) z roku 2008. Nad rámec PD 2008 mají být nově vkládané výhybky č.32ab, 34 a 35 na betonových pražcích (výrobní dokumentaci dodá výrobce výhybek) a do stavby má být zařazena i výměna 59 ks dřevěných výhybkových pražců výhybky 31ab. Počet a poloha vyměňovaných pražců ve výhybce 31ab byla dodána Oblastním ředitelstvím Brno (dále OŘ Brno). Dokumentace bude projednána pouze s odbornými složkami OŘ Brno. Na základě požadavku OŘ Brno má být ve všech kolejích upravena rychlost na 40 km/h (v současnosti některé koleje pouze na 30 km/h), což geometricky novým návrhem vyhovuje, ale je nutné s tím počítat v dopravní technologii a návrhu zabezpečovacího zařízení.

Na projektu participuje následující tým projektantů dle jednotlivých profesí:

Dopravní technologie	Bc. Tomáš Cádrik (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Projekt organizace výstavby	Ing. Josef Ferenc (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Kolejový svršek a spodek	Ing. Dušan Slávik (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Trakční vedení	Martin Konečný (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Silnoproudá zařízení	Ing. Jan Bradáč (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Sdělovací zařízení	Ing. Petr Tomášek (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Zabezpečovací zařízení	Ing. David Füll (Sudop Brno, spol. s r.o.)

DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Na poradě byl prezentován nástin řešení dopravní technologie v žst. Hodonín jako celku a podrobně stav v době výstavby:

Předmětem stavby je oprava severního zhlaví liché kolejové skupiny od výhybek 32a/b, 34 a 35. cílem stavby je zvýšení rychlosti poježděných výhybek ze současných 30 km/h na 40km/h a snížení nákladů na údržbu.

Železniční stanice Hodonín leží na trati Přerov - Břeclav, označené jako:

- č. 330 Přerov - Břeclav dle Knižního jízdního řádu 2019/2020 pro cestující,
- č. 316A Přerov - Břeclav. dle TTP 316.
- č. 800 00 Přerov - Břeclav dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2019

Provozovatel drážní dopravy

V osobní dopravě jsou na předmětných drahách jediným provozovatelem drážní dopravy (dopravcem) České dráhy, a.s. (ČD). Nákladní dopravu zajišťují různí operující dopravci na našem území. Obsluhu místních vleček a VNVK zajišťuje dopravce ČD-Cargo, a také ostatní dopravci, kteří jsou nasmlouvaní pro jednotlivé přepravy (nákladka dřevní kulatiny na vlečce Ploma).

Objednávku osobní dálkové dopravy předkládá Ministerstvo dopravy ČR. Osobní regionální železniční doprava je realizována na základě objednávky KÚ Jihomoravského kraje, koordinátorem integrovaného dopravního systému je firma KORDIS JMK, s. r. o.

Žst. Hodonín

Železniční stanice Hodonín leží v km 104,290 trati celostátní dráhy Přerov - Břeclav, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvojkolejná, v km 37,680 trati regionální dráhy Hodonín - Zaječí, trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná, v km 0,000 trati celostátní dráhy Hodonín – Státní hranice ČR/SR., trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná. Je stanicí odbočnou pro trať: Hodonín – Zaječí, Hodonín – Státní hranice ČR/SR. Je pohraniční stanicí na pohraniční trati Hodonín (ČR) – Holíč nad Moravou (SR). Sídlem přednosty PO je stanice Břeclav. Stanice je v základním stavu obsazena pohotovostním výpravčím a ovládána z CDP Přerov. Při předání na místní řízení je obsazena výpravčím.

Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC

Tabulka 1 Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC

Název	Umístění v kolejišti stanice
Vlečka č. 5083 ČEZ a.s. Elektrárna Hodonín	odbočuje na holičském záhlaví výhybkou č. 71
Vlečka č. 5289 KOVOSTEEL, s. r. o. vlečka Hodonín	odbočuje z koleje č. 13 výhybkou č. 42.
Vlečka č. 5089 Jihomoravská armaturka, s.r.o.	odbočuje z koleje č. 22c výhybkou č. 50
Vlečka č. 5087 Sklady Hodonín	je do dráhy celostátní zaústěna na širé trati Hodonín - Holíč nad Moravou, výhybkou č. V1 v km 1,910 Do vlečky jsou zaústěny vlečky: Zelenina Brno, a. s.; E.ON Česká republika, vlečka Slatina, Zetor, a. s.; ZETOR TRACTORS a. s.; Slévárna HEUNISCH s. r. o.
Vlečka č. 5436 DKV Brno, PP Hodonín	odbočuje z koleje č. 6a výhybkou č. 101
Vlečka č. 5088 NEFELI, s.r.o.	je do dráhy celostátní zaústěna na širé trati Hodonín - Holíč nad Moravou, výhybkou č. L1 v km 2,277. „Vlečka není provozována – zákaz jízdy drážních vozidel.“
Účelové kolejiště SŽDC OŘ Brno, ST Břeclav, TO Hodonín	kolej č. 201 odbočuje výhybkou č. 19 z pokračování koleje č. 12 v km 104,442

Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení

Železniční stanice Hodonín je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - ESA 11. Stanice je v základním stavu řízena úsekovým traťovým dispečerem z CDP Přerov, s možností předání obsluhy na místní řízení. Ke zjišťování volnosti slouží paralelní kolejové obvody typ KO4300. Kódování pro vlakový zabezpečovač o signální frekvenci 75Hz při jízdě traťovou rychlostí je do všech kolejových obvodů, při jízdě sníženou rychlostí kódují pouze dopravní koleje.

V dopravní kanceláři výpravní budovy ŽST Hodonín je umístěno JOP pro místní řízení stanice výpravčím. Pomocná stavědla PSt1, PSt2, PSt3 a PSt4 jsou provedena s individuálním přestavováním výhybek. Z PSt1a se ovládají výhybky č. 20,

22, 23, 24, 101/102b, 102a. Z PSt1b se ovládají výhybky č. 11/13, 15/17, 18, 21. Z PSt2a se ovládají výhybky a výkolejky č. 31a/32b, 32a, 34, 35, 36/CVkl. Z PSt2b se ovládají výhybky a výkolejky č. 30/31b. Z PSt3 se ovládají výhybky a výkolejky č. 43, 45, 47, 48/Vk5, 56/Vk7. Z PSt4 se ovládají výhybky č. 49/52, 53, 55, 57, 62. Klíče od PSt1, PSt2, PSt3, PSt4 jsou uloženy v dopravní kanceláři.

Všechny staniční koleje jsou vybaveny kolejovými obvody mimo:- koleje č. 5a, 10b, 13, 13a, 18, 20, 20a, 22, 22a, 22b, 22c, 24, 101, 101a, 102, 102a, 201, 301; dráha-vlečka KOVOSTEEL, s. r. o a dráha-vlečka Jihomoravská armaturka, s r.o.

Současný provoz železniční dopravy

Osobní doprava

Na území Jihomoravského kraje je zaveden integrovaný dopravní systém, který se nazývá Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK).. Železniční dopravu zajišťují České dráhy, a. s. Integrované jsou všechny vlaky kategorie Os, Sp a R. Vlaky segmentu Ex, nejsou integrovány. Koordinátorem IDS JMK je společnost KORDIS JMK, spol. s r. o., která zajišťuje provozování IDS JMK a koordinaci základní dopravní obslužnosti na území Jihomoravského kraje.

V žst Hodonín jsou vedeny linky IDS JMK S9, S52 a S91 dále pak linka R5. Ze strany Ministerstva dopravy, coby objednavatele, je linka R5 označována jako linka R13. Dále jsou zde vedeny spoje linky Ex4 v úseku st. hr. Rakousko – Břeclav – Přerov – Ostrava – st. hr. Polsko. Vedení linek je uvedeno v následující přehledné tabulce.

Tabulka 2 Současné linkování osobní dopravy ve vztahu k žst. Hodonín (dle GVD 2019/20)

Linka	Relace	Takt ve špičce
Linky provozované v žst. Hodonín		
S9	Břeclav – Moravský Písek	120' takt Břeclav – Moravský Písek ve špičkách doplněn na 30' - 60' takt v úseku Břeclav - Hodonín
S52	Zaječí - Hodonín	120' takt ve špičkách doplněn na 60' takt
S91	Hodonín – Rohatec – Veselí nad Moravou - Vrbovce	120' takt ve špičkách doplněn na 30-60' takt
R5 (R13)	Brno – Břeclav – Hodonín – Přerov - Olomouc	120' Brno – Hodonín – Olomouc doplněn ve špičkách na 60' takt v úseku Brno - Hodonín
Ex4	Wien – Břeclav – Přerov – Ostrava – Wrocław	180' takt ve špičkách zkrácen na 120' takt
Leo Express	Bratislava – Přerov - Praha	5 párů vlaků v cca 180' taktu

Složení souprav jednotlivých linek

Linka S9 – vedená závislou lokomotivou řady 363 +2xBdmtee+ řídicí vůz

Linka S52 – vedená motorovým vozem řady 810 a jedním až dvěma přípojnými vozy

Linka S91 – vedena třívozovou motorovu jednotkou řady 814.2

Linka R5 – vedena elektrickou jednotkou řady 640 v pěti-vozovém nebo dvakrát tří-vozovém uspořádání

Ex4 – vedena elektrickou lokomotivou řady 380 nebo 1216 a maximálně 8 vozy UIC

Leo Express – 5-ti skříňová elektrická jednotka řady 480

Technologie vedení osobních vlaků

Osobní vlaky linky S9 jsou ve stanici tranzitní s pobytem na hlavních staničních kolejích. Končící vlaky linky S9 v žst. Hodonín jsou vedeny na/z koleje č 3a. Osobní vlaky linky S52 jsou ve stanici končící a výchozí ve směru na Mutěnice a jsou vedeny na kolej č. 6b nebo výjimečně 5b. Osobní vlaky linky S91 jsou ve stanici končící a výchozí ve směru na Rohatec a jsou vedeny na kolej č. 5b nebo výjimečně 6b.

Ostatní vlaky linek R13, dálkových linek Ex4 nebo dopravce Leo Express jsou ve stanici tranzitní s pobytem na hlavních staničních kolejích. Doplnkové vlaky linky R13 které jsou ve stanici končícími a výchozími ve směru na Lužice jsou vedeny na kolej č. 3a nebo 8a. Soupravy končících vlaků nocují na kolejích č. 3, 5 nebo 7.

Nákladní doprava

Nákladní doprava na této trati je zastoupena cca 37 párů tranzitních vlaků nákladní dopravy různých dopravců registrovaných v ČR, jedná se především o ČD- Cargo, Rail Cargo Carrier, PKP Cargo, IDS Cargo a mnoho dalších dopravců. Vzhledem k rozsáhlému kolejišti je stanice v hojně míře využívána pro odstavování, přepřahání tvoření nových vlaků všemi dopravci. Především se tak děje v souvislosti s blízkostí hranic s Rakouskem a Slovenskem a nedostatečnou kapacitou v přechodové stanici Břeclav. Stanice leží na mezinárodním koridoru RFC5 (Baltsko-jadranský koridor).

V souvislosti s tímto je nutné podotknout, že část dotčeného kolejiště liché kolejové skupiny má rezervováno pro své potřeby dopravce IDS Cargo, jedná se o koleje č. 9 a 11. Na těchto kolejích probíhá odstavování prázdných a ložených souprav pro nakládku dřeva, která probíhá ve větší míře na kolejišti vlečky PLOMA, která odbočuje s vlečky č. 5083 ČEZ a.s. Elektrárna Hodonín. Frekvence obsluhy vlečky je cca 2x denně a ze dvou souprav je za den vytvořen jeden vlak vypravovaný přes Břeclav do Rumunska. Prázdné vozy jsou přistavovány k nakládce sunutím a odsun vozů z vlečky do stanice je prováděn tažením. Dále je na dotčené koleji č. 13 zaústěna vlečka č. 5289 KOVOSTEEL, s. r. o. vlečka Hodonín, kde je prováděna obsluha v průměru 3x týdně s průměrným počtem přistavených vozů k nakládce ve výši 1,3 vozů. Koleje č. 7a a 5d je využívána pro odstavování lokomotiv elektrické i nezávislé trakce nákladních dopravců.

Dopravní opatření po dobu výstavby

Rozsah výlukové činnosti pro realizaci rekonstrukce výhybek č. 32a,b, 34 a 36

Pro potřeby rekonstrukce severního zhlaví kolejí č. 7, 9, 11 a 13 je nutná výluka trakčního vedení celé liché kolejové skupiny (koleje č. 3-13) a výluka koleje č. 7a, výhybky 32a/b, 34, 35 a 36, části staniční koleje č. 7 a 9 do km 103,980 a staniční koleje č. 11 a 13 do km 103,940. V uvedených kilometrech bude umístěno provizorní zarážedlo s návěstí Stůj. Ve směru od Lužic nebude možné na tyto koleje vjíždět vlakovou cestou. Jízda posunovou cestou nebude znemožněna.

Délka výluky se předpokládá na dobu 39 dní od 1. 9. 2020 do 9. 10. 2020.

Popis výluk:

Výluka A: Vyloučí se kolejově části staničních kolejí č. 7 a 9 od km 103,980 a koleje č. 11 a 13 od km 103,940, výhybky č. 36, 35, 34 a 32a/b a kolej č. 7a.

Výluka E: Vyloučí se napěťově staniční koleje č. 3, 3a, 5, 5b, 5c, 5d, 7, 7a, 9, 11 a 13 dále holičské zhlaví po km 0,750.

Rozsah výlukové činnosti pro realizaci napojení odvodnění a rekonstrukce výhybky č. 31a/b

Nad rámeček výluk viz výše je nutné vyloučit i staniční kolej č. 3 a č. 5 a to od od návěstidla Lc3a po návěstidla L3 a L5.

Délka výluky se předpokládá na dobu 7 dní od 12. 9. 2020 do 18. 9. 2020.

Popis výluk:

Výluka B: Vyloučí se kolejově staniční kolej č. 3 a 5, výhybka č. 31a/b po návěstidlo Lc3a.

Dopravní opatření pro jednotlivé výluky

Výluka A+E:

Nebude možná jízda vlaků nebo posunových dílů po kolejích č. 7, 7a, 9, 11 a 13 od km 103,980 (koleje č. 7 a 9) a od km 103,940 (koleje č. 11 a 13) přes výhybky 32, 34,35, 36 na kolej č.7a, 5d nebo 3a. jízda vlaků bude umožněna jen z kolej č. 3 nebo č. 5 do koleje č. 5d nebo 3a a to jen vlakům nebo posunovým dílům vedené lokomotivou nezávislé trakce.

Vzhledem k vedení vlaků linky R13 nebo S9, končících na koleji 3a, v závislé trakci je nutné využít pro ukončení vlaků pouze kolej č. 8a. Dále je nutné rezervovat koleje č. 4 a 6 pro odstavování souprav těchto vlaků jak v průběhu dne, tak v nočních hodinách. Nákladní dopravce IDS Cargo může používat koleje č. 9 a č. 11 nadále pouze s omezením obsluhy jen z lužického

zhlaví. Pro potřeby odsunu vozů z vlečky může využívat kolej č. 3, kdy po následném objetí soupravy může soupravu přes holičské záhlaví přestavit na kusou kolej č. 9 nebo č. 11.

Končící vlaky linky S91 mohou nadále využívat kolej č. 5b stejně tak ji mohou využívat i vlaky linky S52.

Výluka A+B+E:

Nebude možná jízda vlaků nebo posunových dílů po kolejích č. 3, 5, 7, 7a, 9, 11 a 13 od km 103,980 (koleje č. 7 a 9) a od km 103,940 (koleje č. 11 a 13) přes výhybky 32, 34,35, 36 na kolej č.7a, 5d nebo 3a. Jízda vlaků bude umožněna jen na/z kolejí č. 3a a 5b ve směru od Rohatce nebo Mutěnic a to jen vlakům nebo posunovým dílům vedené lokomotivou nezávislé trakte.

Vzhledem k vedení vlaků linky R13 nebo S9, končících na koleji 3a, v závislé trakci je nutné využít pro ukončení vlaků pouze kolej č. 8a. Dále je nutné rezervovat koleje č. 4 a 6 pro odstavení souprav těchto vlaků jak v průběhu dne, tak v nočních hodinách. Nákladní dopravce IDS Cargo může používat koleje č. 9 a č. 11 nadále pouze s omezením obsluhy jen z lužického zhlaví. Pro potřeby odsunu vozů z vlečky je nutné ponechat volnou jednu kolej na sudé skupině kolejí, kdy púo následném objetí soupravy může soupravu přes holičské záhlaví přestavit na kusou kolej č. 9 nebo č. 11.

Končící vlaky linky S91 mohou nadále využívat kolej č. 5b stejně tak ji mohou využívat i vlaky linky S52.

Připomínky k DT:

- OŘ Brno, PO Břeclav (Varaďa) : Během výluky v žst. Hodonín doporučit zákaz dlouhodobého odstavení nákladních souprav v žst. Hodonín.
- OŘ Brno (Macálka): Výlukou napětí 1 staniční koleje by byla vzhledem k souběhu s ostatními výlukami na tomto rameni nepřipustná. ***Odpověď: S výlukou se během stavebních postupů nepočítá. Těžká mechanizace při odhalení šachty odvodnění nebude použita.***
- OŘ PO Břeclav (Varaďa): V rámci řešení POV, zda by nebylo vhodné montovat kolejový rošt na koleji č. 11 místo určené plochy VNVK. Odstranilo by se tak posun s částmi roštu a výhybek ve stanici. Dále zda, by nebylo možné provést trhání ve směru od V32a/b k V36, tak aby nezavazela trhačí souprava v koleji č. 5d a neblokovala tak přístup k nástupištím č. 1 a 2 u kolejí č. 3 a 1. ***Odpověď' Ano, lze to takto navrhnout. V této souvislosti bude změněna rezervace koleje č. 11 a č. 9 pro dopravce IDS Cargo na koleje č. 9 a č. 7. V souvislosti s umístěním hranice začátku výluky na těchto kolejích bude zjištěna potřebná délka pro odstavení soupravy se dřevem. (Již bylo zjištěno minimální délka je 340 metrů, bude tedy posunuto místo hranice vyloučení kolejí č. 9, 7). Se změnou montážní základny pro nové výhybky bude vyloučena po celou dobu stavby kolej č. 11 v celé délce a bude sloužit z části pro montáž výhybek a z části pro odstavení mechanismů pro výluky. Kolej č. 9 a č. 7 bude tedy nově rezervována pro dopravce IDS Cargo a kolej č. 5, respektive severní část a zhlaví mezi kolejí č. 5 a č 5d, bude sloužit v určitých stavebních postupech pro umožnění nakládky vytrhaných částí výhybek a nakládku vytěženého materiálu.***

Co se týče směru postupu trhání výhybek tak se nedomníváme, že délka jeřábu nebo jiných mechanismů bude tak velká, že by zasahovala do úrovňového přechodu v koleji č. 5d.

Zaznamenal: Bc. Tomáš Cádrik

PROJEKT ORGANIZACE VÝSTAVBY

POV souvisí se výlukami uvedenými v části Dopravní technologie. Plánovaný časový harmonogram výstavby je součástí přílohy záznamu z porady.

Zaznamenal: Ing. Josef Ferenc

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Rozsah kolejových úprav odpovídá návrhu PD 2008. Návrh je patrný ze situace (příloha k záznamu z porady). Stávající výhybky č.32ab, 34, 35 a 36 budou vyjmuty a nahrazeny trojicí nových výhybek 32ab, 34 a 35. Oprava svršku bude provedena i v navazujících kolejích č.7, 7a, 9, 11 a 13 v nutném rozsahu pro

navázání na stávající stav. Další prací na svršku bude ojedinělá výměna dřevěných pražců ve výhybce č.31ab.

Výhybky budou tvaru 49 E1 2.generace na betonových pražcích. Navazující rekonstruované koleje se navrhuje se svršku tvaru 49 E1 s pružným upevněním s ohledem na nižší zátěž na betonové pražce B03. Upravená geometrie koleje vyhovuje na rychlost 40 km/h. Pod rekonstruovanými kolejemi bude zřízeno nové kolejové lože a provedena sanace pražcového podloží vrstvou štěrkodrtě tl.0,30 m s ukloněnou plání tělesa železničního spodku ve sklonu 3 – 5 % tak, aby byla respektována maximální tloušťka kolejového lože dle S3 0,90 m (v případě širších plání na zhlaví stanice) a ukloněnou zemní plání 4 – 5 % tak, aby bylo možno navrhnout vyústění nově navrhovaného systému trativodů do stávajících šachet. Odvodnění zhlaví bude řešeno systémem trativodů, oproti PD 2008 mírně změněným, ve kterém se navrhuje dvě větve, jedna vně matečné koleje, druhá v kolejové mezeře č.5 a 7. Trativody budou příčným svodem zaústěny do stávající betonové šachty Š62 v km 103,998 ležící mezi kolejí č.1 a 3. Pro tento účel bude nutno provést příčný překop i pod kolejí č.3 a 5 s vyjmutím roštu v dl.15 m a otevřením stavební jámy a v 7-denní výluce těchto kolejí příčný svod napojit a uvést koleje č.3 a 5 do provozuschopného stavu. Projektant pro provádění výměny pražců ve výhybce 31ab ležící v kolejišti v rozsahu 59 ks pražců navrhoval pro jednodušší manipulaci s pražci její úplné vyjmutí s kolejiště a provedení výměny na vhodném blízkém místě (např. na roště koleje č.7a).

Navržená koncepce rekonstrukce kolejiště byla odsouhlasena.

Připomínky:

- OŘ Brno, ST Brno (Šiške): Jelikož bude svrškový materiál dodáván OŘ Brno, požaduje se použití pražců B91 S/2. **Odpověď: Bude zapracováno.**
- OŘ Brno, ST Brno (Šiške): Jelikož je výhybky 31ab vevářena do koleje, je její vytrhnutí a zpětné vrácení obtížné, a proto se požaduje provést práce na jejích pražcích bez jejího vyjmutí. **Odpověď: Diskuzí nad problematikou bylo přijato i finančně úspornější řešení, ve kterém se vyjme nad rámec navazující rekonstrukce v sousední koleji č.7a jedno kolejové pole dl.25 m, čímž vznikne prostor pro manipulaci s dlouhými výhybkovými pražci. Po provedení prací se vyjmutý kolejový rošt dl.25 m vrátí zpátky do koleje č.7a a bude opětovně svařen. S ohledem na narušení kolejnic řezáním se i ve vztahu k potřebě izolovaného styku ležícího v tomto poli k návěstidlu Lc7a navrhuje výměna kolejnic.**
- OŘ Brno, ST Brno (Šiške): Projektant dal na zvážení, zda v úrovni zemní pláně neprovést náhradu stávající zeminy za cementovou stabilizaci štěrkodrtě z centra. Dle geotechnického průzkumu se v podloží nacházejí jílovité zeminy s únosností $E \geq 10$ MPa. Dle předpisu S4 se požaduje na plání spodku v ostatních kolejích celostátní dráhy minimálně $E_{pl} = 30$ MPa, což je výpočtem s použitím vrstvy štěrkodrti tl.30 m prokázáno (E_{pl} , vyp = 31,6 MPa). Případná těžká sanace s cementovou stabilizací se neodsouhlasila. **Odpověď: Vrstva štěrkodrti tl.0,30 m na únosnost i ochranu proti promrzání vyhovuje, stavební práce pro ověření únosnosti zemní pláně je nutno provádět v suchém a nedeštivém počasí.**
- OŘ Brno, ST Brno (Macálka): K návrhu výkopových prací souvisejících sobnažením trativodní šachty Š62 mezi kolejemi č.1 a 3 byl vznesen dotaz, resp. obava o nutnost odpojení trakce i v koleji č.1, což je ale z hlediska provozu stanice nepřijatelné. **Odpověď: Výkopové práce kolem trativodní šachty Š62 v blízkosti koleje č.1 budou prováděny zemními stroji menší konstrukce tak, aby nedošlo k narušení trakce v koleji č.1, přičemž v úplné těsnosti šachty budou práce prováděny ručním výkopem, i proto, aby nedošlo k poškození šachty.**
- Sudop Brno, spol. s r.o. (Bradáč): V kolejové mezeře č.3 a 5, ve které se navrhuje větev trativodu leží napájecí stojan předtápění. **Odpověď: Se správcem bude projednaná možnost posunutí stojanu do kolejové mezery č. 7 a 9.**
- Budou doplněny silniční panely pro ochranu stávajících kabelů vně matečné koleje.

Zaznamenal: Ing. Dušan Slávik

TRAKČNÍ VEDENÍ

V tomto stavebním objektu se provede úprava TV nad rekonstruovanými výhybkami č. 32ab, 34, 35 a části kolejiště vedlejších dopravních kolejí v žst.Hodonín. Stávající výhybky 32ab, 34 35 budou nahrazeny novými typy, se situováním v nové km poloze, výhybka č.36 bude demontována a nahrazena průběžnou kolejí. V návaznosti na změnu směrových poměrů v kolejišti dochází i ke změně a úpravě stávajícího trakčního vedení. Úprava trakčního vedení je navržena v koordinaci s navazujícími stavebními objekty a technologickými postupy výstavby. Součástí tohoto SO je ukolejnění nově vybudovaných podpěr TV č.39A,41A. Úprava ukolejnění se dotkne i stávajících stožárů N1, pracovního vodiče TR zab. zař. st. N8-N7 včetně ochranného ukolejnění, st. N3 a 37A. Před započítáním prací na kolejovém svršku a spodku ve stavebním postupu Sp0, bude nutné v přípravných pracích přeložit pracovní vodič a ochranné vodiče TR Zab. Zař. umístěné na stožárech N7-N8 do provizorního stavu. Stávající pracovní vodič je připojen na st. N7-N8 a vede v zemi v kolejišti na střed stykového trafo umístěného v kolejišti u návěstidla Sc 7.Ochranné vodiče jsou vedeny od st.N7-N8 a je připojen přes průrazku 250 V na mateční kol.13.

Provizorní stav:

Bude proveden před započítáním prací na kolejovém svršku a spodku, a bude nutné provizorně přeložit a připojit pracovní a ochranné vodiče na střed stykového trafo u náv. Se29.Provizorní vodiče budou v plastové chráničce vedené na povrchu, v místě přechodu přes chodníky budou chráněny dřevěným prahem.V místě přechodu přes koleje 7a,5 bude chránička s kabely uložena mezi pražci. Pracovní vodič bude v místě připojení na stykové trafo opatřen štítkem Nebezpečí – vysoké napětí, Neodpojovat - životu nebezpečné při odpojení.

Definitivní stav:

Pracovní vodič bude uložen ve výkopu v betonových žlabech TK1 k mateční koleji č.13 a dále povede chráničkou vybudovanou pod kolejemi v km 104,012 a bude připojen na střed stykového trafo u náv.Sc 7. Pracovní vodič bude v místě připojení na stykové trafo opatřen štítkem Nebezpečí – vysoké napětí, Neodpojovat - životu nebezpečné při odpojení. Ochranné vodiče budou připojeny na mateční 13.kol. pomocí vodiče Fe Zn 2x přes průrazku 250V. Ukolejnění podpěr se provede podle ČSN 34 1500 ed. 2 a typových sestavení.

Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí TV a vodivých konstrukcí v blízkosti živé části TV je zajištěna ukolejněním podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN 34 1530 ed.2.

Zaznamenal: Martin Konečný

SILNOPROUDÁ ZAŘÍZENÍ

Pro stanovení rozsahu přeložek silnoproudých rozvodů a zařízení zajistilo OŘ Brno, SEE vytyčení stávajících kabelových rozvodů (16.4.2020) ve správě SEE, protože podklady o stávajících sítích byly jen velmi kusé. Na základě zakótovaných tras pak byla stanovena náplň stavebního objektu, přeložky kabelů nn a vn. V dotčeném prostoru se mimo překládaných kabelů nachází ještě další kabelové rozvody nn SEE, které jsou vedeny v místech, kde nebudou postiženy stavební činností, případně lze očekávat i výskyt „mrtvých“ kabelů. Při objevení dalších neznámých kabelů je nutno spolupracovat s OŘ Brno, aby byl dohledán provozovatel předmětného kabelového vedení a mohlo být rozhodnuto o jeho zrušení nebo přeložení.

V rámci silnoproudých zařízení budou řešeny přeložky stávajících kabelových rozvodů nn a vn v prostoru nahrazovaných výhybek č.32ab, 34, 35 a 36. Podle rozsahu kolejových úprav budou realizovány čtyři přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení:

- první přeložka řeší přemístění napájecího kabelu, který je veden z trafostanice 25/0,4kV do rozvodny nn v technologické budově a slouží pro záložní napájení zabezpečovacího zařízení z trakčního vedení. Jedná se o kabel typu 1-AYKY-J 3x185+95mm². V části jeho trasy vedené v prostoru podél výhybky č.32ab a návazné koleje č.7a je stávající kabel uložen ve vzdálenosti menší než 1,5m od koleje č.7a. V této části kabelové trasy bude kabel nn přeložen do nové trasy vedené ve vzdálenosti cca 6,5m od koleje č.7a do místa, kde je vedena stávající kabelová trasa kabelů nn. Kabel bude uložen v plastovém žlabu a na stávající kabel bude napojen pomocí teplem smrštitelných spojek. Tato přeložka bude realizována v rámci 1.SP, kdy budou na stavbě zahájeny přípravné práce a bude probíhat zároveň s přeložkou zpětného pracovního i bezpečnostního vedení, kterým je napojen druhý pól vn vinutí transformátoru 25/0,4kV (pro záložní napájení zabezpečovacího zařízení) se zpětným kolejnicovým vedením. Přeložka zpětného vedení bude realizována v rámci SO 05 Úpravy trakčního vedení. Při pracích v kolejišti spojených s výměnou výhybek a při úpravách trakčního vedení dojde k vypnutí liché skupiny trakčního vedení pro umožnění bezpečných prací v dotčeném prostoru. Funkční však zůstane převěs TV mezi stožáry N3-N4-N5-N6, takže tímto způsobem bude stále zajištěno napájení trafostanice 25/0,4kV pro záložní napájení zabezpečovacího zařízení. Pro případ nezbytného odpojení trakčního napájení této trafostanice 25/0,4kV (práce v blízkosti živých částí, manipulace nadrozměrného stavebního mechanismu v blízkosti napájecího převěsu apod.) je uvažováno s nasazením náhradního zdroje elektrické energie, který bude k technologické budově po nezbytně nutnou dobu přistaven a napojen do stávající přívodky 400V na technologické budově. Obsluhován bude v případě potřeby vyčleněným pracovníkem stavby, který bude v telefonickém spojení s obsluhou ve výpravní budově, která by jej upozornila na neplánovaný výpadek hlavního napájení, k němuž by došlo právě v době nezbytně nutného odpojení trakčního napájení trafostanice 25/0,4kV pro zab.zař,
- druhá přeložka řeší přemístění napájecího propojovacího kabelu mezi osvětlovacími věžemi OV8 a OV12 a napájecího kabelu vedeného z rozvaděče osvětlovací věže OV8 k řadě osvětlovacích stožárů situovaných v kolejové mezeře mezi kolejemi č.7 a 9. Propojovací kabel mezi OV8 a OV12 je typu 1-AYKY-J 3x240+120 mm² a napájecí kabel vedený z OV8 k osvětlovacím stožárům je typu AYKY-O 4x25mm². Oba tyto kabely jsou pravděpodobně vedeny přes místo, kde budou hloubeny základy pro nový trakční stožár č.39A. Z ohroženého prostoru budou oba kabely odstraněny a přeloženy do trasy mimo hloubení jámy pro stožár TV. Na stávající kabely budou překládané kabely napojeny pomocí teplem smrštitelných kabelových spojek,
- třetí přeložka řeší další přemístění napájecího propojovacího kabelu mezi osvětlovacími věžemi OV8 a OV12 a napájecího kabelu vedeného z rozvaděče osvětlovací věže OV8 k řadě osvětlovacích stožárů situovaných v kolejové mezeře mezi kolejemi č.7 a 9. Další přeložkové místo je v km cca 103,950 až 103,970, kde se stávající kabelová trasa dostává do těsné blízkosti k nově budovanému odvodnění. V uvedeném rozsahu bude kabelová trasa odsunuta mimo kolizní prostor. Na stávající kabely budou překládané kabely napojeny opět pomocí teplem smrštitelných kabelových spojek,
- čtvrtá přeložka řeší úpravu kabelových rozvodů nn a vn pro napájení a ovládání elektrického předtápěcího zařízení. Dvě předtápěcí stanoviště – EPZ1 a EPZ2 - jsou situována v kolejové mezeře mezi kolejemi č.5 a 7. Každý topný stojan je napájen kabelem typu 22-AXEKVCY 1x70mm² a každý řídicí stojan je napojen kabelem typu CYKY-O 12x2,5mm². Napájecí kabely jsou vedeny z rozvodny vn EPZ. Uvedené kabely se dostanou do kolize s kolejovými úpravami v místě jejich křížení s kolejištěm, kde jsou vedeny pod konci stávající výhybky č.34 (směr Břeclav) a pod kolejí č.7 v km cca 104,035 a dále v prostoru mezi kolejemi č.5 a 7, kde bude budováno nové odvodnění kolejiště v rozsahu km 103,998 až 104,053. V kolizi s budováním nového odvodnění kolejiště v uvedeném rozsahu mezi kolejemi č.5 a 7 bude i předtápěcí stanoviště EPZ1, které bude nutno odstranit.

Na dnešním jednání bylo dohodnuto, že předtápěcí stanoviště EPZ1 bude přemístěno na úroveň předtápěcího stanoviště EPZ2 do kolejové mezery mezi kolejemi č.7 a 9. Toto nové umístění bylo ještě následně konzultováno s ČD, a.s., OCÚ Východ, Brno a bylo odsouhlaseno. V nové poloze bude nainstalováno stávající předtápěcí stanoviště EPZ1 vč. prefabrikovaného základu. S tímto zařízením, které

má být dále provozováno je třeba při jeho demontáži jednat opatrně, aby nedošlo k jeho poškození. Podobně budou zdemontovány i základové patky topného i řídicího stojanu, které budou přemístěny do nové polohy předtápěcího stanoviště EPZ1. Přemístění topného i řídicího stojanu do nové pozice zajistí SEE. K nově situovanému stanovišti EPZ1 a ke stávajícímu stanovišti EPZ2 budou zavedeny nové přívodní kabely. Tyto kabely budou napojeny na stávající kabely teplem smrštitelnými spojkami v místě jejich stávajícího přechodu do kolejové mezery mezi kolejemi č.5 a 7, následně budou vedeny podél nové mateční koleje až za novou výhybku č.35, kde budou v km cca 103,965 převedeny pod kolejemi do kolejové mezery mezi kolejemi č.7 a 9, kde bude napojeno přemístěné předtápěcí stanoviště EPZ1 a pod kolejí č.7 pak budou převedeny napojovací kabely k předtápěcímu stanovišti EPZ2.

Pro zajištění zpětné proudové cesty z koleje č.9 k napájecímu transformátoru 25/3kV bude v profesi zabezpečovací zařízení v rámci PS01 Úprava staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Hodonín vyměněna stávající lanová propojka mezi kolejí č.7 a 9, aby odpovídala novému proudovému zatížení při možném předtápění na kolejích.9.

Stávající kabelová trasa kabelů nn i kabelů sdělovacích vedených podél mateční koleje mezi výhybkami 32ab, 34, 35 bude zapanelována silničnickými panely, aby nedošlo k jejímu poškození při jejím pojezdě těžkými stavebními mechanismy. Pokud bude zajištěn pohyb stavebních strojů v dané lokalitě jiným způsobem (např. jejich umístěním na železničních vozech), pak by zapanelování stávající kabelové trasy bylo zbytečné.

Zaznamenal: Ing. Jan Bradáč

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Byla představena koncepce řešení přeložky dotčeného dálkového kabelu DK47 směr Hodonín. Kabel bude v prostoru budování nového trativodu vyvěšen na provizorní konstrukci společně s kabely silnoproudých zařízení. V prostoru vjezdu pro těžkou techniku do areálu bude kabelová trasa chráněna betonovými bloky. Případná vložená délka bude, vzhledem k nedostupnosti kabelu o stejném profilu, naspojována kabelem o odpovídající dimenzi.

Zaznamenal: Ing. Petr Tomášek

ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stávající stav:

Ve stanici Hodonín je v současné době v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu ESA-11 s kolejovými obvody KO 4300 – 275 Hz. Pouze na středním zhlaví, kde nemohly být v době výstavby SZZ ESA-11 pro nevyhovující izolační stav výhybek 32ab, 34, 35, 36 zřízeny kolejové obvody, je v činnosti počítačív úsek s počítačív náprav typu ALCATEL. Stanice je dálkově ovládána z CDP Přerov. Ve stanici Hodonín má službu pohotovostní výpravčív.

Řešení zabezpečovacího zařízení:

V rámci opravných pracív dojde ke zrušení výhybky č. 36 a zrušení vlečky. Na této vlečce se nachází stožárové seřařovací návěstidlo, počítačív bod a výkolejka. Tyto prvky budou demontovány. Z důvodu práce na kolejovém svršku a spodku v rámci výhybek č.a32b, 34, 35 dojde k demontáži počítačív bodů PM1, PM2, PM3, PM4, PM6, PM7. Dále musí být demontována návěstidla Lc7a, Sc7, Sc9, Sc11, Se31 a stykové transformátory u daných návěstidel. Návěstidlo Lc7a bude umístěno do původní polohy. Sc7, Sc9, Sc11, Se13 budou situovány do nových poloh. Návěstidla nebudou mēněna za nová. U demontovaných návěstidel dojde k demontáži světelného indikátoru číslice 3 a u návěstidla Lc3a dojde k jejímu zaslepení bez demontáže návěstidla. Po dobu výstavby budou provizorně propojeny středy stykových transformátorů u návěstidel Se34 a L11 pro zajištění zpětné cesty. Jelikož jsou v daném úseku nasazeny neperspektivní počítače náprav, které jsou nevyhovující, musí být vymēněny za nové. Z toho důvodu musí být položeny

nové kabely vyšší dimenzi, vedoucích od ústředny počítačů náprav k senzorům počítačům náprav v kolejišti. Ústředna počítačů náprav bude také vyměněna za novou. U návěstidel Sc7, Sc9, Sc11 dojde k demontáži a posunutí balízových skupin VZ třídy „A“ – ETCS L2. Veškeré práce spojené s touto prací budou uvedeny v soupisu prací. Pro návěstidla Sc3 a Sc5 a příslušné kolejové obvody bude zajištěna provizorní kabelová trasa po dobu výstavby. Bude vytvořena nová verze SW žst. Hodonín tak, aby ji bylo možné nasadit při zahájení kolejové výluky. Na přehrání SW v ŽST Hodonín a CDP Přerov bude třeba souběžná šestihodinová výluka.

Zaznamenal: Ing. David Füll, Tomáš Klement

Přílohy:

1. Dopravní schéma žst. Hodonín
2. Časový harmonogram výstavby
3. Koordinační situace stavby
4. Prezenční listina

Seznam dotčených pozemků:

- 2865/610** České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
Způsob využití: dráha, Druh pozemku: ostatní plocha
Parcela nemá evidované BPEJ, na parcele je evidováno věcné břemeno
- 2058/70** České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
Způsob využití: jiná plocha, Druh pozemku: ostatní plocha
Parcela nemá evidované BPEJ, nejsou evidována žádná omezení

Přílohy:

1. Tabulka výhybek
2. Tabulka trativodních šachet
3. Tabulka chrániček
4. Zápis z porady 13.05.2020

Tabulka výhybek

km	Číslo	Druh	Svršek	e	Úhel	Poloměr	Transformace	Typ	Žlab	Směr	Př.	Pr.	Doplňující popis
104,076 695	32ab	C	49		1:9	190			zl		p	b	ČZ-KS-SK
104,056 206	34	Obl-o	49		1:9	190	(519,189/300,000)			P	l	b	ČZ-KS-SK
104,025 367	35	J	49		1:9	190				P	l	b	ČZ-KS-SK

TABULKA TRATIVODNÍCH ŠACHET

Š	Kóta poklopu	Kóta trativodu	Kóta dna	Typ šachty	Konstrukce	Průměr šachty	Definice šachty
131	175,573	174,000	173,800	plastová	Strabu-Control	400	vrcholová
132	175,632	173,900	173,700	plastová	Strabu-Control	400	kontrolní
133	175,819	173,725	173,525	plastová	Strabu-Control	400	přípojná
134	175,710	173,800	173,600	plastová	Strabu-Control	400	přípojná
135	175,866	174,100	173,900	plastová	Strabu-Control	400	kontrolní
136	175,816	174,100	173,900	plastová	Strabu-Control	400	kontrolní
137	175,900	174,385	174,185	plastová	Strabu-Control	400	vrcholová
138	175,897	174,435	174,235	plastová	Strabu-Control	400	kontrolní

Tabulka chrániček

Podchod číslo	Žkm	Koleje	Nárokovaný počet chrániček Novotub 160									výška horní hrany trubky [m]	Počet vrstev	Šířka kynety m	Zajišťuje PS, SO	Způsob	
			zab	sděl	siln	trak	zab rez	sděl rez	siln rez	trak rez	celkově						
1	103,965 5	11,13	1		5			1				7	173,625	1	1,100	SO 02	otevřený výkop
2	103,965 5	13	1					1				2	173,835	1	1,100	SO 02	otevřený výkop
3	103,996	9,11,13	1					1				2	173,680	1	0,500	SO 02	otevřený výkop
4	104,012	9,11,13					1				1	2	173,845	1	0,500	SO 02	otevřený výkop
5	104,028	7,9,11	1				1					2	174,040	1	0,500	SO 02	otevřený výkop
6	104,088 5	7,7a	1				1					2	174,665	1	0,500	SO 02	otevřený výkop

Tabulka svodných potrubí

Potrubí číslo	Žkm	Koleje										Šířka kynety m	Zajišťuje PS, SO	Způsob		
1	103,998	13,11,9,7,5,3												0,500	SO 02	otevřený výkop

Záznam z porady
konané dne 13.05.2020 v prostorách S201 OŘ Brno

Oprava výhybek v žst.Hodonín – výhybky č.32ab,34,35

Porada na výše uvedenou stavbu byla svolána investorem stavby Správou železnic, s.o., Oblastním ředitelstvím Brno. Účelem porady byla koordinace jednotlivých profesí kooperujících na akci s účastí dotčených odborů Správy železnic, Oblastního ředitelství Brno.

Po uvítání účastníků následovala rekapitulace zadání.

Zadání: Účelem stavby je odstranění nevyhovujícího stavu výhybek č.32ab, 34, 35 a 36 v liché skupině kolejí č. 7, 9, 11, 13 na přerovském zhlaví. Koncepce opravy má být v intencích přípravné dokumentace (dále PD 2008) z roku 2008. Nad rámec PD 2008 mají být nově vkládané výhybky č.32ab, 34 a 35 na betonových pražcích (výrobní dokumentaci dodá výrobce výhybek) a do stavby má být zařazena i výměna 59 ks dřevěných výhybkových pražců výhybky 31ab. Počet a poloha vyměňovaných pražců ve výhybce 31ab byla dodána Oblastním ředitelstvím Brno (dále OŘ Brno). Dokumentace bude projednána pouze s odbornými složkami OŘ Brno. Na základě požadavku OŘ Brno má být ve všech kolejích upravena rychlost na 40 km/h (v současnosti některé koleje pouze na 30 km/h), což geometricky novým návrhem vyhovuje, ale je nutné s tím počítat v dopravní technologii a návrhu zabezpečovacího zařízení.

Na projektu participuje následující tým projektantů dle jednotlivých profesí:

Dopravní technologie	Bc. Tomáš Cádrik (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Projekt organizace výstavby	Ing. Josef Ferenc (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Kolejový svršek a spodek	Ing. Dušan Slávik (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Trakční vedení	Martin Konečný (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Silnoproudá zařízení	Ing. Jan Bradáč (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Sdělovací zařízení	Ing. Petr Tomášek (Sudop Brno, spol. s r.o.)
Zabezpečovací zařízení	Ing. David Füll (Sudop Brno, spol. s r.o.)

DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Na poradě byl prezentován nástin řešení dopravní technologie v žst. Hodonín jako celku a podrobně stav v době výstavby:

Předmětem stavby je oprava severního zhlaví liché kolejové skupiny od výhybek 32a/b, 34 a 35. cílem stavby je zvýšení rychlosti pojižděných výhybek ze současných 30 km/h na 40km/h a snížení nákladů na údržbu.

Železniční stanice Hodonín leží na trati Přerov - Břeclav, označené jako:

- č. 330 Přerov - Břeclav dle Knižního jízdního řádu 2019/2020 pro cestující,
- č. 316A Přerov - Břeclav. dle TTP 316.
- č. 800 00 Přerov - Břeclav dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2019

Provozovatel drážní dopravy

V osobní dopravě jsou na předmětných drahách jediným provozovatelem drážní dopravy (dopravcem) České dráhy, a.s. (ČD). Nákladní dopravu zajišťují různí operující dopravci na našem území. Obsluhu místních vleček a VNPK zajišťuje dopravce ČD-Cargo, a také ostatní dopravci, kteří jsou nasmlouváni pro jednotlivé přepravy (nákladka dřevní kulatiny na vlečce Ploma).

Objednávku osobní dálkové dopravy předkládá Ministerstvo dopravy ČR. Osobní regionální železniční doprava je realizována na základě objednávky KÚ Jihomoravského kraje, koordinátorem integrovaného dopravního systému je firma KORDIS JMK, s. r. o.

Žst. Hodonín

Železniční stanice Hodonín leží v km 104,290 trati celostátní dráhy Přerov - Břeclav, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvojkolejná, v km 37,680 trati regionální dráhy Hodonín - Zaječí, trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná, v km 0,000 trati celostátní dráhy Hodonín – Státní hranice ČR/SR., trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná. Je stanicí odbočnou pro trať: Hodonín – Zaječí, Hodonín – Státní hranice ČR/SR. Je pohraniční stanicí na pohraniční trati Hodonín (ČR) – Holič nad Moravou (SR). Sídlem přednosta PO je stanice Břeclav. Stanice je v základním stavu obsazena pohotovostním výpravčím a ovládána z CDP Přerov. Při předání na místní řízení je obsazena výpravčím.

Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC

Tabulka 1 Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC

Název	Umístění v kolejišti stanice
Vlečka č. 5083 ČEZ a.s. Elektrárna Hodonín	odbočuje na holičském záhlaví výhybkou č. 71
Vlečka č. 5289 KOVOSTEEL, s. r. o. vlečka Hodonín	odbočuje z koleje č. 13 výhybkou č. 42.
Vlečka č. 5089 Jihomoravská armaturka, s.r.o.	odbočuje z koleje č. 22c výhybkou č. 50
Vlečka č. 5087 Sklady Hodonín	je do dráhy celostátní zaústěna na širé trati Hodonín - Holič nad Moravou, výhybkou č. V1 v km 1,910 Do vlečky jsou zaústěny vlečky: Zelenina Brno, a. s.; E.ON Česká republika, vlečka Slatina, Zetor, a. s.; ZETOR TRACTORS a. s.; Slévárna HEUNISCH s. r. o.
Vlečka č. 5436 DKV Brno, PP Hodonín	odbočuje z koleje č. 6a výhybkou č. 101
Vlečka č. 5088 NEFELI, s.r.o.	je do dráhy celostátní zaústěna na širé trati Hodonín - Holič nad Moravou, výhybkou č. L1 v km 2,277. „Vlečka není provozována – zákaz jízdy drážních vozidel.“
Účelové kolejiště SŽDC OŘ Brno, ST Břeclav, TO Hodonín	kolej č. 201 odbočuje výhybkou č. 19 z pokračování koleje č. 12 v km 104,442

Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení

Železniční stanice Hodonín je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 - ESA 11. Stanice je v základním stavu řízena úsekovým traťovým dispečerem z CDP Přerov, s možností předání obsluhy na místní řízení. Ke zjišťování volnosti slouží paralelní kolejové obvody typ KO4300. Kódování pro vlakový zabezpečovač o signální frekvenci 75Hz při jízdě traťovou rychlostí je do všech kolejových obvodů, při jízdě sníženou rychlostí kódují pouze dopravní koleje.

V dopravní kanceláři výpravní budovy ŽST Hodonín je umístěno JOP pro místní řízení stanice výpravčím. Pomocná stavědla PSt1, PSt2, PSt3 a PSt4 jsou provedena s individuálním přestavováním výhybek. Z PSt1a se ovládají výhybky č. 20, 22, 23, 24, 101/102b, 102a. Z PSt1b se ovládají výhybky č. 11/13, 15/17, 18, 21. Z PSt2a se ovládají výhybky a výkolejky č. 31a/32b, 32a, 34, 35, 36/CVk1. Z PSt2b se ovládají výhybky a výkolejky č. 30/31b. Z PSt3 se ovládají výhybky a výkolejky č. 43, 45, 47, 48/Vk5, 56/Vk7. Z PSt4 se ovládají výhybky č. 49/52, 53, 55, 57, 62. Klíče od PSt1, PSt2, PSt3, PSt4 jsou uloženy v dopravní kanceláři.

Všechny staniční koleje jsou vybaveny kolejovými obvody mimo:- koleje č. 5a, 10b, 13, 13a, 18, 20, 20a, 22, 22a, 22b, 22c, 24, 101, 101a, 102, 102a, 201, 301; dráha-vlečka KOVOSTEEL, s. r. o a dráha-vlečka Jihomoravská armaturka, s r.o.

Současný provoz železniční dopravy

Osobní doprava

Na území Jihomoravského kraje je zaveden integrovaný dopravní systém, který se nazývá Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK).. Železniční dopravu zajišťují České dráhy, a. s. Integrovaný jsou všechny vlaky kategorie Os, Sp a R. Vlaky segmentu Ex, nejsou integrovány. Koordinátorem IDS JMK je společnost KORDIS JMK, spol. s r. o., která zajišťuje provozování IDS JMK a koordinaci základní dopravní obslužnosti na území Jihomoravského kraje.

V žst Hodonín jsou vedeny linky IDS JMK S9, S52 a S91 dále pak linka R5. Ze strany Ministerstva dopravy, coby objednavatele, je linka R5 označována jako linka R13. Dále jsou zde vedeny spoje linky Ex4 v úseku st. hr. Rakousko – Břeclav – Přerov – Ostrava – st. hr. Polsko. Vedení linek je uvedeno v následující přehledné tabulce.

Tabulka 2 Současné linkování osobní dopravy ve vztahu k žst. Hodonín (dle GVD 2019/20)

Linka	Relace	Takt ve špičce
Linky provozované v žst. Hodonín		
S9	Břeclav – Moravský Písek	120'takt Břeclav – Moravský Písek ve špičkách doplněn na 30'- 60'takt v úseku Břeclav - Hodonín
S52	Zaječí - Hodonín	120'takt ve špičkách doplněn na 60'takt
S91	Hodonín – Rohatec – Veselí nad Moravou - Vrbovce	120'takt ve špičkách doplněn na 30-60'takt
R5 (R13)	Brno – Břeclav – Hodonín – Přerov - Olomouc	120' Brno – Hodonín – Olomouc doplněn ve špičkách na 60'takt v úseku Brno - Hodonín
Ex4	Wien – Břeclav – Přerov – Ostrava – Wrocław	180'takt ve špičkách zkrácen na 120'takt
Leo Express	Bratislava – Přerov - Praha	5 párů vlaků v cca 180'taktu

Složení souprav jednotlivých linek

Linka S9 – vedená závislou lokomotivou řady 363 +2xBdmtee+ řídicí vůz

Linka S52 – vedená motorovým vozem řady 810 a jedním až dvěma přípojnými vozy

Linka S91 – vedena třívozovou motorovou jednotkou řady 814.2

Linka R5 – vedena elektrickou jednotkou řady 640 v pěti-vozovém nebo dvakrát tří-vozovém uspořádání

Ex4 – vedena elektrickou lokomotivou řady 380 nebo 1216 a maximálně 8 vozy UIC

Leo Express – 5-ti skříňová elektrická jednotka řady 480

Technologie vedení osobních vlaků

Osobní vlaky linky S9 jsou ve stanici tranzitní s pobytem na hlavních staničních kolejích. Končící vlaky linky S9 v žst. Hodonín jsou vedeny na/z koleje č. 3a. Osobní vlaky linky S52 jsou ve stanici končící a výchozí ve směru na Mutěnice a jsou vedeny na kolej č. 6b nebo výjimečně 5b. Osobní vlaky linky S91 jsou ve stanici končící a výchozí ve směru na Rohatec a jsou vedeny na kolej č. 5b nebo výjimečně 6b.

Ostatní vlaky linek R13, dálkových linek Ex4 nebo dopravce Leo Express jsou ve stanici tranzitní s pobytem na hlavních staničních kolejích. Doplnkové vlaky linky R13 které jsou ve stanici končícími a výchozími ve směru na Lužice jsou vedeny na kolej č. 3a nebo 8a. Soupravy končících vlaků nocují na kolejích č. 3, 5 nebo 7.

Nákladní doprava

Nákladní doprava na této trati je zastoupena cca 37 párů tranzitních vlaků nákladní dopravy různých dopravců registrovaných v ČR, jedná se především o ČD- Cargo, Rail Cargo Carrier, PKP Cargo, IDS Cargo a mnoho dalších dopravců. Vzhledem k rozsáhlému kolejišti je stanice v hojné míře využívána pro odstavování, přepřahání tvoření nových vlaků všemi dopravci. Především se tak děje v souvislosti s blízkostí hranic s Rakouskem a Slovenskem a nedostatečnou kapacitou v přechodové stanici Břeclav. Stanice leží na mezinárodním koridoru RFC5 (Baltsko-jadranský koridor).

V souvislosti s tímto je nutné podotknout, že část dotčeného kolejiště liché kolejové skupiny má rezervováno pro své potřeby dopravce IDS Cargo, jedná se o koleje č. 9 a 11. Na těchto kolejích probíhá odstavování prázdných a ložených souprav pro nakládku dřeva, která probíhá ve větší míře na kolejišti vlečky PLOMA, která odbočuje s vlečky č. 5083 ČEZ a.s. Elektrárna Hodonín. Frekvence obsluhy vlečky je cca 2x denně a ze dvou souprav je za den vytvořen jeden vlak vypravovaný přes Břeclav do Rumunska. Prázdné vozy jsou přistavovány k nakládce sunutím a odsun vozů z vlečky do stanice je prováděn tažením. Dále je na dotčené koleji č. 13 zaústěna vlečka č. 5289 KOVOSTEEL, s. r. o. vlečka Hodonín, kde je prováděna obsluha v průměru 3x týdně s průměrným počtem přistavených vozů k nakládce ve výši 1,3 vozů. Koleje č. 7a a 5d je využívána pro odstavování lokomotiv elektrické i nezávislé trakce nákladních dopravců.

Dopravní opatření po dobu výstavby

Rozsah výlukové činnosti pro realizaci rekonstrukce výhybek č. 32a,b, 34 a 36

Pro potřeby rekonstrukce severního zhlaví kolejí č. 7, 9, 11 a 13 je nutná výluka trakčního vedení celé liché kolejové skupiny (koleje č. 3-13) a výluka koleje č. 7a, výhybky 32a/b, 34, 35 a 36, části staniční koleje č. 7 a 9 do km 103,980 a staniční koleje č. 11 a 13 do km 103,940. V uvedených kilometrech bude umístěno provizorní zarážedlo s návěstí Stůj. Ve směru od Lužic nebude možné na tyto koleje vjíždět vlakovou cestou. Jízda posunovou cestou nebude znemožněna.

Délka výluky se předpokládá na dobu 39 dní od 1. 9. 2020 do 9. 10. 2020.

Popis výluk:

Výluka A: Vyloučí se kolejově části staničních kolejí č. 7 a 9 od km 103,980 a koleje č. 11 a 13 od km 103,940, výhybky č. 36, 35, 34 a 32a/b a kolej č. 7a.

Výluka E: Vyloučí se napěťově staniční koleje č. 3, 3a, 5, 5b, 5c, 5d, 7, 7a, 9, 11 a 13 dále holičské záhlaví po km 0,750.

Rozsah výlukové činnosti pro realizaci napojení odvodnění a rekonstrukce výhybky č. 31a/b

Nad rámec výluk viz výše je nutné vyloučit i staniční kolej č. 3 a č. 5 a to od od návěstidla Lc3a po návěstidla L3 a L5.

Délka výluky se předpokládá na dobu 7 dní od 12. 9. 2020 do 18. 9. 2020.

Popis výluk:

Výluka B: Vyloučí se kolejově staniční kolej č. 3 a 5, výhybka č. 31a/b po návěstidlo Lc3a.

Dopravní opatření pro jednotlivé výluky

Výluka A+E:

Nebude možná jízda vlaků nebo posunových dílů po kolejích č. 7, 7a, 9, 11 a 13 od km 103,980 (koleje č. 7 a 9) a od km 103,940 (koleje č. 11 a 13) přes výhybky 32, 34,35, 36 na kolej č.7a, 5d nebo 3a. jízda vlaků bude umožněna jen z kolej č. 3 nebo č. 5 do koleje č. 5d nebo 3a a to jen vlakům nebo posunovým dílům vedené lokomotivou nezávislé trakce.

Vzhledem k vedení vlaků linky R13 nebo S9, končících na koleji 3a, v závislé trakci je nutné využít pro ukončení vlaků pouze kolej č. 8a. Dále je nutné rezervovat koleje č. 4 a 6 pro odstavování souprav těchto vlaků jak v průběhu dne, tak v nočních hodinách. Nákladní dopravce IDS Cargo může používat koleje č. 9 a č. 11 nadále pouze s omezením obsluhy jen z lužického zhlaví. Pro potřeby odsunu vozů z vlečky může využívat kolej č. 3, kdy po následném objetí soupravy může soupravu přes holičské záhlaví přestavit na kusou kolej č. 9 nebo č. 11.

Končící vlaky linky S91 mohou nadále využívat kolej č. 5b stejně tak ji mohou využívat i vlaky linky S52.

Výluka A+B+E:

Nebude možná jízda vlaků nebo posunových dílů po kolejích č. 3, 5, 7, 7a, 9, 11 a 13 od km 103,980 (koleje č. 7 a 9) a od km 103,940 (koleje č. 11 a 13) přes výhybky 32, 34,35, 36 na kolej č.7a, 5d nebo 3a. Jízda vlaků bude umožněna jen na/z kolejí č. 3a a 5b ve směru od Rohatce nebo Mutěnic a to jen vlakům nebo posunovým dílům vedené lokomotivou nezávislé trakce.

Vzhledem k vedení vlaků linky R13 nebo S9, končících na koleji 3a, v závislé trakci je nutné využít pro ukončení vlaků pouze kolej č. 8a. Dále je nutné rezervovat koleje č. 4 a 6 pro odstavování souprav těchto vlaků jak v průběhu dne, tak v nočních hodinách. Nákladní dopravce IDS Cargo může používat koleje č. 9 a č. 11 nadále pouze s omezením obsluhy jen z lužického zhlaví. Pro potřeby odsunu vozů z vlečky je nutné ponechat volnou jednu kolej na sudé skupině kolejí, kdy půo následném objetí soupravy může soupravu přes holičské zhlaví přestavit na kusou kolej č. 9 nebo č. 11.

Končící vlaky linky S91 mohou nadále využívat kolej č. 5b stejně tak ji mohou využívat i vlaky linky S52.

Připomínky k DT:

- OŘ Brno, PO Břeclav (Varaďa) : Během výluky v žst. Hodonín doporučit zákaz dlouhodobého odstavování nákladních souprav v žst. Hodonín.
- OŘ Brno (Macálka): Výluku napětí 1 staniční koleje by byla vzhledem k souběhu s ostatními výlukami na tomto rameni nepřijatelná. ***Odpoďď: S výlukou se během stavebních postupů nepočítá. Těžká mechanizace při odhalení šachty odvodnění nebude použita.***
- OŘ PO Břeclav (Varaďa): V rámci řešení POV, zda by nebylo vhodné montovat kolejový rošt na koleji č. 11 místo určené plochy VNVK. Odstranilo by se tak posun s částmi roštu a výhybek ve stanici. Dále zda, by nebylo možné provést trháni ve směru od V32a/b k V36, tak aby nezavazela trhací souprava v koleji č. 5d a neblokovala tak přístup k nástupišťům č. 1 a 2 u kolejí č. 3 a 1. ***Odpoďď? Ano, lze to takto navrhnout. V této souvislosti bude změněna rezervace koleje č. 11 a č. 9 pro dopravce IDS Cargo na koleje č. 9 a č. 7. V souvislosti s umístěním hranice začátku výluky na těchto kolejích bude zjištěna potřebná délka pro odstavení soupravy se dřevem. (Již bylo zjištěno minimální délka je 340 metrů, bude tedy posunuto místo hranice vyloučení kolejí č. 9, 7). Se změnou montážní základny pro nové výhybky bude vyloučena po celou dobu stavby kolej č. 11 v celé délce a bude sloužit z části pro montáž výhybek a z části pro odstavení mechanismů pro výluku. Kolej č. 9 a č. 7 bude tedy nově rezervována pro dopravce IDS Cargo a kolej č. 5, respektive severní část a zhlaví mezi kolejí č. 5 a č. 5d, bude sloužit v určitých stavebních postupech pro umožnění nakládky vytrhaných částí výhybek a nakládku vytěženého materiálu.***

Co se týče směru postupu trháni výhybek tak se nedomníváme, že délka jeřábu nebo jiných mechanismů bude tak velká, že by zasahovala do úrovnového přechodu v koleji č. 5d.

Zaznamenal: Bc. Tomáš Cádrik

PROJEKT ORGANIZACE VÝSTAVBY

POV souvisí se výlukami uvedenými v části Dopravní technologie. Plánovaný časový harmonogram výstavby je součástí přílohy záznamu z porady.

Zaznamenal: Ing. Josef Ferenc

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Rozsah kolejových úprav odpovídá návrhu PD 2008. Návrh je patrný ze situace (příloha k záznamu z porady). Stávající výhybky č.32ab, 34, 35 a 36 budou vyjmuty a nahrazeny trojicí nových výhybek 32ab, 34 a 35. Oprava svršku bude provedena i v navazujících kolejích č.7, 7a, 9, 11 a 13 v nutném rozsahu pro navázání na stávající stav. Další prací na svršku bude ojedinělá výměna dřevěných pražců ve výhybce č.31ab.

Výhybky budou tvaru 49 E1 2.generace na betonových pražcích. Navazující rekonstruované koleje se navrhují se svršku tvaru 49 E1 s pružným upevněním s ohledem na nižší zátěž na betonové pražce B03. Upravená geometrie koleje vyhovuje na rychlost 40 km/h. Pod rekonstruovanými kolejemi bude zřízeno nové kolejové lože a provedena sanace pražcového podloží vrstvou šterkodrtě tl.0,30 m s ukloněnou plání tělesa železničního spodku ve sklonu 3 – 5 % tak, aby byla respektována maximální tloušťka kolejového lože dle S3 0,90 m (v případě širších plání na zhlaví stanice) a ukloněnou zemní plání 4 – 5 % tak, aby bylo možno navrhnout vyústění nově navrhovaného systému trativodů do stávajících šachet. Odvodnění zhlaví bude řešeno systémem trativodů, oproti PD 2008 mírně změněným, ve kterém se navrhují dvě větve, jedna vně matečné koleje, druhá v kolejové mezeře č.5 a 7. Trativody budou příčným svodem zaústěny do stávající betonové šachty Š62 v km 103,998 ležící mezi kolejí č.1 a 3. Pro tento účel bude nutno provést příčný překop i pod kolejí č.3 a 5 s vyjmutím roštu v dl.15 m a otevřením stavební jámy a v 7-denní výluce těchto kolejí příčný svod napojit a uvést koleje č.3 a 5 do provozuschopného stavu. Projektant pro provádění výměny pražců ve výhybce 31ab

ležící v kolejišti v rozsahu 59 ks pražců navrhoval pro jednodušší manipulaci s pražci její úplné vyjmutí s kolejiště a provedení výměny na vhodném blízkém místě (např. na roště koleje č.7a).

Navržená koncepce rekonstrukce kolejiště byla odsouhlasena.

Připomínky:

- OŘ Brno, ST Brno (Šiške): Jelikož bude svrškový materiál dodávaný OŘ Brno, požaduje se použití pražců B91 S/2. **Odpověď: Bude zpracováno.**
- OŘ Brno, ST Brno (Šiške): Jelikož je výhybky 31ab vevařena do koleje, je její vytrhnutí a zpětné vrácení obtížné, a proto se požaduje provést práce na jejích pražcích bez jejího vyjmutí. **Odpověď: Diskuzí nad problematikou bylo přijato i finančně úspornější řešení, ve kterém se vyjme nad rámec navazující rekonstrukce v sousední koleji č.7a jedno kolejové pole dl.25 m, čímž vznikne prostor pro manipulaci s dlouhými výhybkovými pražci. Po provedení prací se vyjmutý kolejový rošt dl.25 m vrátí zpátky do koleje č.7a a bude opětovně svařen. S ohledem na narušení kolejnic řezáním se i ve vztahu k potřebě izolovaného styku ležícího v tomto poli k návěstidlu Lc7a navrhuje výměna kolejnic.**
- OŘ Brno, ST Brno (Šiške): Projektant dal na zvažení, zda v úrovni zemní pláně neprovést náhradu stávající zeminy za cementovou stabilizaci štěrkodrtě z centra. Dle geotechnického průzkumu se v podloží nacházejí jílovité zeminy s únosností $E \geq 10$ MPa. Dle předpisu S4 se požaduje na pláni spodku v ostatních kolejích celostátní dráhy minimálně $E_{pl} = 30$ MPa, což je výpočtem s použitím vrstvy štěrkodrti tl.30 m prokázáno (E_{pl} , vyp = 31,6 MPa). Případná těžká sanace s cementovou stabilizací se neodsouhlasila. **Odpověď: Vrstva štěrkodrti tl.0,30 m na únosnost i ochranu proti promrzání vyhovuje, stavební práce pro ověření únosnosti zemní pláně je nutno provádět v suchém a nedeštivém počasí.**
- OŘ Brno, ST Brno (Macálka): K návrhu výkopových prací souvisejících sobnažením trativodní šachty Š62 mezi kolejemi č.1 a 3 byl vznesen dotaz, resp. obava o nutnost odpojení trakce i v koleji č.1, což je ale z hlediska provozu stanice nepřijatelné. **Odpověď: Výkopové práce kolem trativodní šachty Š62 v blízkosti koleje č.1 budou prováděny zemními stroji menší konstrukce tak, aby nedošlo k narušení trakce v koleji č.1, přičemž v úplné těsnosti šachty budou práce prováděny ručním výkopem, i proto, aby nedošlo k poškození šachty.**
- Sudop Brno, spol. s r.o. (Bradáč): V kolejové mezeře č.3 a 5, ve které se navrhuje větev trativodu leží napájecí stojan předtápění. **Odpověď: Se správcem bude projednaná možnost posunutí stojanu do kolejové mezery č. 7 a 9.**
- Budou doplněny silniční panely pro ochranu stávajících kabelů vně matečné koleje.

Zaznamenal: Ing. Dušan Slávik

TRAKČNÍ VEDENÍ

V tomto stavebním objektu se provede úprava TV nad rekonstruovanými výhybkami č. 32ab, 34, 35 a části kolejiště vedlejších dopravních kolejí v žst.Hodonín. Stávající výhybky 32ab, 34 35 budou nahrazeny novými typy, se situováním v nové km poloze, výhybka č.36 bude demontována a nahrazena průběžnou kolejí. V návaznosti na změnu směrových poměrů v kolejišti dochází i ke změně a úpravě stávajícího trakčního vedení. Úprava trakčního vedení je navržena v koordinaci s navazujícími stavebními objekty a technologickými postupy výstavby. Součástí tohoto SO je ukolejnění nově vybudovaných podpěr TV č.39A,41A. Úprava ukolejnění se dotkne i stávajících stožárů N1, pracovního vodiče TR zab. zař. st. N8-N7 včetně ochranného ukolejnění, st. N3 a 37A. Před započítáním prací na kolejovém svršku a spodku ve stavebním postupu Sp0, bude nutné v přípravných pracích přeložit pracovní vodič a ochranné vodiče TR Zab. Zař. umístěné na stožárech N7-N8 do provizorního stavu. Stávající pracovní vodič je připojen na st. N7-N8 a vede v zemi v kolejišti na střed stykového trafa umístěného v kolejišti u návěstidla Sc 7.Ochranné vodiče jsou vedeny od st.N7-N8 a je připojen přes průrazku 250 V na mateční kol.13.

Provizorní stav:

Bude proveden před započítáním prací na kolejovém svršku a spodku, a bude nutné provizorně přeložit a připojit pracovní a ochranné vodiče na střed stykového trafo u náv. Se29. Provizorní vodiče budou v plastové chráničce vedené na povrchu, v místě přechodu přes chodníky budou chráněny dřevěným prahem. V místě přechodu přes koleje 7a,5 bude chránička s kabely uložena mezi pražci. Pracovní vodič bude v místě připojení na stykové trafo opatřen štítkem Nebezpečí – vysoké napětí, Neodpojovat - životu nebezpečné při odpojení.

Definitivní stav:

Pracovní vodič bude uložen ve výkopu v betonových žlabech TK1 k mateční koleji č.13 a dále povede chráničkou vybudovanou pod kolejemi v km 104,012 a bude připojen na střed stykového trafo u náv.Sc 7. Pracovní vodič bude v místě připojení na stykové trafo opatřen štítkem Nebezpečí – vysoké napětí, Neodpojovat - životu nebezpečné při odpojení. Ochranné vodiče budou připojeny na mateční 13.kol. pomocí vodiče Fe Zn 2x přes průrazku 250V. Ukolejnění podpěr se provede podle ČSN 34 1500 ed. 2 a typových sestavení.

Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí TV a vodivých konstrukcí v blízkosti živé části TV je zajištěna ukolejněním podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN 34 1530 ed.2.

Zaznamenal: Martin Konečný

SILNOPROUDÁ ZAŘÍZENÍ

Pro stanovení rozsahu přeložek silnoprůdých rozvodů a zařízení zajistilo OŘ Brno, SEE vytyčení stávajících kabelových rozvodů (16.4.2020) ve správě SEE, protože podklady o stávajících sítích byly jen velmi kusé. Na základě zakótovaných tras pak byla stanovena náplň stavebního objektu, přeložky kabelů nn a vn. V dotčeném prostoru se mimo překládaných kabelů nachází ještě další kabelové rozvody nn SEE, které jsou vedeny v místech, kde nebudou postíženy stavební činností, případně lze očekávat i výskyt „mrtvých“ kabelů. Při objevení dalších neznámých kabelů je nutno spolupracovat s OŘ Brno, aby byl dohledán provozovatel předmětného kabelového vedení a mohlo být rozhodnuto o jeho zrušení nebo přeložení.

V rámci silnoprůdých zařízení budou řešeny přeložky stávajících kabelových rozvodů nn a vn v prostoru nahrazovaných výhybek č.32ab, 34, 35 a 36. Podle rozsahu kolejových úprav budou realizovány čtyři přeložky silnoprůdých rozvodů a zařízení:

- první přeložka řeší přemístění napájecího kabelu, který je veden z trafostanice 25/0,4kV do rozvodny nn v technologické budově a slouží pro záložní napájení zabezpečovacího zařízení z trakčního vedení. Jedná se o kabel typu 1-AYKY-J 3x185+95mm². V části jeho trasy vedené v prostoru podél výhybky č.32ab a návazné koleje č.7a je stávající kabel uložen ve vzdálenosti menší než 1,5m od koleje č.7a. V této části kabelové trasy bude kabel nn přeložen do nové trasy vedené ve vzdálenosti cca 6,5m od koleje č.7a do místa, kde je vedena stávající kabelová trasa kabelů nn. Kabel bude uložen v plastovém žlabu a na stávající kabel bude napojen pomocí teplem smrštitelných spojek. Tato přeložka bude realizována v rámci 1.SP, kdy budou na stavbě zahájeny přípravné práce a bude probíhat zároveň s přeložkou zpětného pracovního i bezpečnostního vedení, kterým je napojen druhý pól vn vinutí transformátoru 25/0,4kV (pro záložní napájení zabezpečovacího zařízení) se zpětným kolejnicovým vedením. Přeložka zpětného vedení bude realizována v rámci SO 05 Úpravy trakčního vedení. Při pracích v kolejišti spojených s výměnou výhybek a při úpravách trakčního vedení dojde k vypnutí liché skupiny trakčního vedení pro umožnění bezpečných prací v dotčeném prostoru. Funkční však zůstane převěš TV mezi stožáry N3-N4-N5-N6, takže tímto způsobem bude stále zajištěno napájení trafostanice 25/0,4kV pro záložní napájení zabezpečovacího zařízení. Pro případ nezbytného odpojení trakčního napájení této trafostanice 25/0,4kV (práce v blízkosti živých částí, manipulace nadrozměrného stavebního mechanismu v blízkosti napájecího převěsu apod.) je uvažováno s nasazením náhradního zdroje elektrické energie, který bude k technologické budově po nezbytně nutnou dobu přistaven a napojen do stávající přívodky 400V na technologické budově. Obsluhován bude v případě potřeby vyčleněným

pracovníkem stavby, který bude v telefonickém spojení s obsluhou ve výpravní budově, která by jej upozornila na neplánovaný výpadek hlavního napájení, k němuž by došlo právě v době nezbytně nutného odpojení trakčního napájení trafostanice 25/0,4kV pro zab.zař,

- druhá přeložka řeší přemístění napájecího propojovacího kabelu mezi osvětlovacími věžemi OV8 a OV12 a napájecího kabelu vedeného z rozvaděče osvětlovací věže OV8 k řadě osvětlovacích stožárů situovaných v kolejové mezeře mezi kolejemi č.7 a 9. Propojovací kabel mezi OV8 a OV12 je typu 1-AYKY-J 3x240+120 mm² a napájecí kabel vedený z OV8 k osvětlovacím stožárům je typu AYKY-O 4x25mm². Oba tyto kabely jsou pravděpodobně vedeny přes místo, kde budou hloubeny základy pro nový trakční stožár č.39A. Z ohroženého prostoru budou oba kabely odstraněny a přeloženy do trasy mimo hloubení jámy pro stožár TV. Na stávající kabely budou překládané kabely napojeny pomocí teplem smrštitelných kabelových spojek,
- třetí přeložka řeší další přemístění napájecího propojovacího kabelu mezi osvětlovacími věžemi OV8 a OV12 a napájecího kabelu vedeného z rozvaděče osvětlovací věže OV8 k řadě osvětlovacích stožárů situovaných v kolejové mezeře mezi kolejemi č.7 a 9. Další přeložkové místo je v km cca 103,950 až 103,970, kde se stávající kabelová trasa dostává do těsné blízkosti k nově budovanému odvodnění. V uvedeném rozsahu bude kabelová trasa odsunuta mimo kolizní prostor. Na stávající kabely budou překládané kabely napojeny opět pomocí teplem smrštitelných kabelových spojek,
- čtvrtá přeložka řeší úpravu kabelových rozvodů nn a vn pro napájení a ovládání elektrického předtápěcího zařízení. Dvě předtápěcí stanoviště – EPZ1 a EPZ2 - jsou situována v kolejové mezeře mezi kolejemi č.5 a 7. Každý topný stojan je napájen kabelem typu 22-AXEKVCY 1x70mm² a každý řídicí stojan je napojen kabelem typu CYKY-O 12x2,5mm². Napájecí kabely jsou vedeny z rozvodny vn EPZ. Uvedené kabely se dostanou do kolize s kolejovými úpravami v místě jejich křížení s kolejištěm, kde jsou vedeny pod konci stávající výhybky č.34 (směr Břeclav) a pod kolejí č.7 v km cca 104,035 a dále v prostoru mezi kolejemi č.5 a 7, kde bude budováno nové odvodnění kolejiště v rozsahu km 103,998 až 104,053. V kolizi s budováním nového odvodnění kolejiště v uvedeném rozsahu mezi kolejemi č.5 a 7 bude i předtápěcí stanoviště EPZ1, které bude nutno odstranit.

Na dnešním jednání bylo dohodnuto, že předtápěcí stanoviště EPZ1 bude přemístěno na úroveň předtápěcího stanoviště EPZ2 do kolejové mezery mezi kolejemi č.7 a 9. Toto nové umístění bylo ještě následně konzultováno s ČD, a.s., OCÚ Východ, Brno a bylo odsouhlaseno. V nové poloze bude nainstalováno stávající předtápěcí stanoviště EPZ1 vč. prefabrikovaného základu. S tímto zařízením, které má být dále provozováno je třeba při jeho demontáži jednat opatrně, aby nedošlo k jeho poškození. Podobně budou zdemontovány i základové patky topného i řídicího stojanu, které budou přemístěny do nové polohy předtápěcího stanoviště EPZ1. Přemístění topného i řídicího stojanu do nové pozice zajistí SEE. K nově situovanému stanovišti EPZ1 a ke stávajícímu stanovišti EPZ2 budou zavedeny nové přívodní kabely. Tyto kabely budou napojeny na stávající kabely teplem smrštitelnými spojkami v místě jejich stávajícího přechodu do kolejové mezery mezi kolejemi č.5 a 7, následně budou vedeny podél nové mateční koleje až za novou výhybku č.35, kde budou v km cca 103,965 převedeny pod kolejemi do kolejové mezery mezi kolejemi č.7 a 9, kde bude napojeno přemístěné předtápěcí stanoviště EPZ1 a pod kolejí č.7 pak budou převedeny napojovací kabely k předtápěcímu stanovišti EPZ2.

Pro zajištění zpětné proudové cesty z koleje č.9 k napájecímu transformátoru 25/3kV bude v profesi zabezpečovací zařízení v rámci PS01 Úprava staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Hodonín vyměněna stávající lanová propojka mezi kolejí č.7 a 9, aby odpovídala novému proudovému zatížení při možném předtápění na kolejič.9.

Stávající kabelová trasa kabelů nn i kabelů sdělovacích vedených podél mateční koleje mezi výhybkami 32ab, 34, 35 bude zapanelována silničními panely, aby nedošlo k jejímu poškození při jejím pojiždění těžkými stavebními mechanizmy. Pokud bude zajištěn pohyb stavebních strojů v dané lokalitě jiným způsobem (např. jejich umístěním na železničních vozech), pak by zapanelování stávající kabelové trasy bylo zbytečné.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Byla představena koncepce řešení přeložky dotčeného dálkového kabelu DK47 směr Hodonín. Kabel bude v prostoru budování nového trativodu vyvěšen na provizorní konstrukci společně s kabely silnoproudých zařízení. V prostoru vjezdu pro těžkou techniku do areálu bude kabelová trasa chráněna betonovými bloky. Případná vložená délka bude, vzhledem k nedostupnosti kabelu o stejném profilu, naspojkována kabelem o odpovídající dimenzi.

Zaznamenal: Ing. Petr Tomášek

ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stávající stav:

Ve stanici Hodonín je v současné době v činnosti staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu ESA-11 s kolejovými obvody KO 4300 – 275 Hz. Pouze na středním zhlaví, kde nemohly být v době výstavby SZZ ESA-11 pro nevyhovující izolační stav výhybek 32ab, 34, 35, 36 zřízeny kolejové obvody, je v činnosti počítačí úsek s počítači náprav typu ALCATEL. Stanice je dálkově ovládána z CDP Přerov. Ve stanici Hodonín má službu pohotovostní výpravčí.

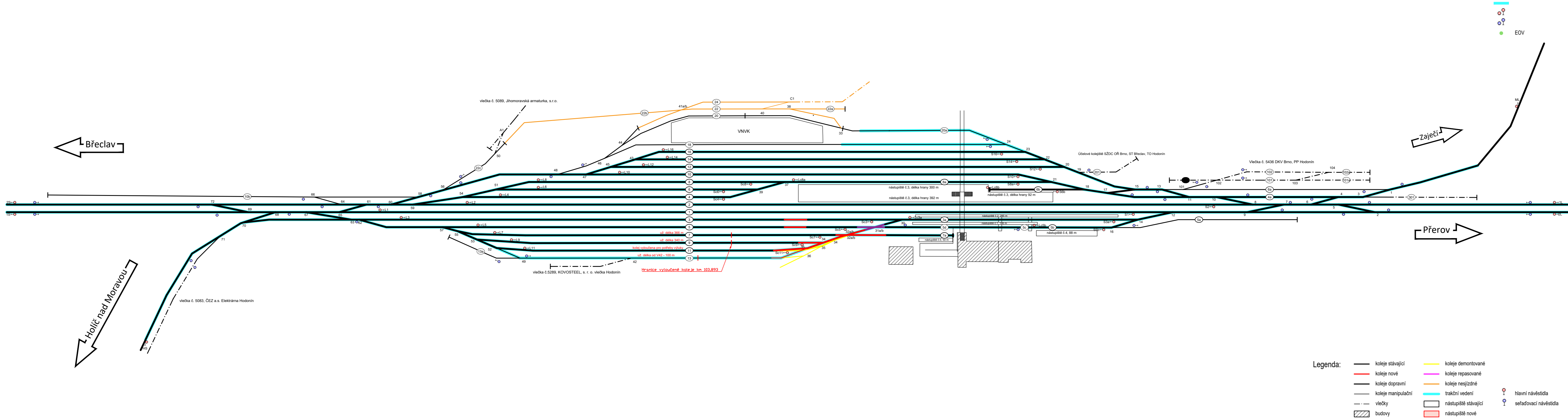
Řešení zabezpečovacího zařízení:

V rámci opravných prací dojde ke zrušení výhybky č. 36 a zrušení vlečky. Na této vlečce se nachází stožárové seřaďovací návěstidlo, počítačí bod a výkolejka. Tyto prvky budou demontovány. Z důvodu práce na kolejovém svršku a spodku v rámci výhybek č. 32b, 34, 35 dojde k demontáži počítačích bodů PM1, PM2, PM3, PM4, PM6, PM7. Dále musí být demontována návěstidla Lc7a, Sc7, Sc9, Sc11, Se31 a stykové transformátory u daných návěstidel. Návěstidlo Lc7a bude umístěno do původní polohy. Sc7, Sc9, Sc11, Se13 budou situovány do nových poloh. Návěstidla nebudou měněna za nová. U demontovaných návěstidel dojde k demontáži světelného indikátoru číslice 3 a u návěstidla Lc3a dojde k jejímu zaslepení bez demontáže návěstidla. Po dobu výstavby budou provizorně propojeny středy stykových transformátorů u návěstidel Se34 a L11 pro zajištění zpětné cesty. Jelikož jsou v daném úseku nasazeny neperspektivní počítače náprav, které jsou nevyhovující, musí být vyměněny za nové. Z toho důvodu musí být položeny nové kabely vyšší dimenzi, vedoucích od ústředny počítačů náprav k senzorům počítačů náprav v kolejišti. Ústředna počítačů náprav bude také vyměněna za novou. U návěstidel Sc7, Sc9, Sc11 dojde k demontáži a posunutí balízových skupin VZ třídy „A“ – ETCS L2. Veškeré práce spojené s touto prací budou uvedeny v soupisu prací. Pro návěstidla Sc3 a Sc5 a příslušné kolejové obvody bude zajištěna provizorní kabelová trasa po dobu výstavby. Bude vytvořena nová verze SW žst. Hodonín tak, aby ji bylo možné nasadit při zahájení kolejové výluky. Na přehrání SW v ŽST Hodonín a CDP Přerov bude třeba souběžná šestihodinová výluka.

Zaznamenal: Ing. David Füll, Tomáš Klement

Přílohy:

1. Dopravní schéma žst. Hodonín
2. Časový harmonogram výstavby
3. Koordinační situace stavby
4. Prezenční listina



Břeclav ←

← Holíč nad Moravou

Zaječí →

→ Přerov

- Legenda:
- koleje stávající
 - koleje nové
 - koleje dopravní
 - koleje manipulační
 - vlečky
 - ▨ budovy
 - koleje demontované
 - koleje repasované
 - koleje nesjízdné
 - koleje manipulační
 - ▭ nástupiště stávající
 - ▭ nástupiště nové
 - hlavní nástavidla
 - seřadovací nástavidla

EOV

vlečka č. 5089, Jihomoravská armaturka, s.r.o.

24 22 20 38 22a

VNVK

Účelové kolejiště SZDC DR Brno, ST Břeclav, TO Hodonín

Vlečka č. 5436 DKV Brno, PP Hodonín

nástupiště č.3, délka hrany 300 m
nástupiště č.3, délka hrany 392 m
nástupiště č.3, délka hrany 92 m

nástupiště č.4, 88 m

vlečka č. 5289, KOVOSTEEL, s. r. o. vlečka Hodonín

vlečka č. 5083, ČEZ a.s. Elektrárna Hodonín

už. délka 360 m
už. délka 340 m
kolej vyřoušena pro potřeby výuky
už. délka od V42 - 100 m


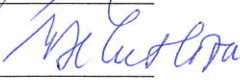
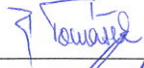
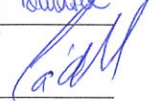














Hranice vyloučené koleje km 103,893

Oprava výhybek v žst. Hodonín –výhybky č. 32ab,34,35
Prohlídka místa plnění VZ

Datum konání 13.5.2020

Čas 9,00

Místo konání OŘ BRNO ZASEDACÍ MÍSTNOST (S201)

jméno a příjmení	firma/útvár	telefon	e-mail	podpis
JOSEF SVOBODA	OŘ BRNO ST BRNO	724 232346	svobodaj@sdc.cz	
JAGHAR BELASTOJA	OŘ BRNO ST BRNO	724 231 990	belastora@sdc.cz	
Petr Tomásek	SUDOP BRNO	427913106	ptomasek@sudop-brno.cz	
TOMÁŠ ČADŘÍK	SUDOP BRNO	607 065 783	ecadrik@sudop-brno.cz	
PETR ROTSCHEIN	SUDOP	732484306	PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
Karel TICHÝ	OŘ BRNO SEE	724 114025	TICHYK@SZDC.CZ	
Josef FERENC	SUDOP	721 089 009	jferenc@sudop-brno.cz	
RODOF KOLČAVA	SUDOP BRNO	972625819	TKOLCAVA@SUDOP-BRNO.CZ	
Jan BRADÁČ	SUDOP BRNO	972625819	JBRADAC@SUDOP-BRNO.CZ	
DAVID FŮLL	SUDOP BRNO	972627776	DFULL@SUDOP-BRNO.CZ	
TOMÁŠ KLEMENT	SUDOP BRNO	972625834	TKLEMENT@SUDOP-BRNO.CZ	
MARTIN DOSTÁL	SUDOP BRNO	972625897	MDOSTAL@SUDOP-BRNO.CZ	
MARTIN KONEČNÝ	SUDOP BRNO		MKonecny@sudop-brno.cz	
Petr Vavada	SZ PO Brno	802 775 403	vavada@szdc.cz	
ALEŠ JURÁK	SZ SEE BRNO	724 975 072	Jurak@szdc.cz	
Petr BARTOŠOVSKÝ	SZ s.o. - OŘ BRNO SEE	702 748 848	BARTOSOVSKY@SZDC.CZ	
Jaroslav Macallva	SE, s.o. - OŘ Brno DDI	425 102 641	Macallva@szdc.cz	
Martin Mareš	SZ - OŘ Brno DDI	425 102 057	maresma@szdc.cz	

Svým podpisem souhlasím s případným pořízením fotodokumentace z jednání pro další zpracování za účelem splnění podmínek poskytovatelů dotace a propagaci Správy železnic.

