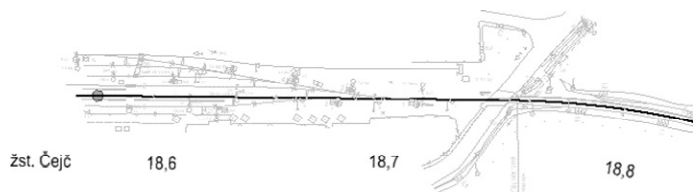




Orientační schéma:





Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	7.10.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Marian Kiss

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

Zhotovitel stavby:	SB projekt s.r.o.	
Adresa:	Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín	
Kontakt:	T: 420 725 528 626 E: info@sbprojekt.cz	

Zhotovitel objektu:	Dopravní projektování spol. s r. o.	
Adresa:	28. ŘÍJNA 3388/111	
Kontakt:	T: 595 155 011 E: ostrava@dopravniprojektovani.cz	

Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:
Ing. Marian Kiss	Ing. Libor Habrnál	Ing. Tomáš Votoupal	Ing. Tomáš Votoupal

Název stavby/akce:		Doplnění závor na přejezdu P7152 v km 18,751 trati Zaječí - Hodonín										S-kód:		S622000468											
												Zakázka:		2003197-01											
Název části:		Souhrnná část										Označení části:		B.4											
Název objektu:		Provozní a dopravní technologie										Číslo objektu/komplexu:													
Název přílohy:		Technická zpráva										Číslo přílohy:													
Název dílčí části přílohy:												Paré:													
Kraj:		Katastrální území:								TUDU:															
Jihomoravský		Čejč [618942]								2091 12															
Dokumentace:																									
Stupeň dokumentace:		Datum zpracování:				Formáty:				Měřítko:															
DUSP		7.10.2021				A4				bez měřítka															
S-kód:		Stupeň dokumentace:				Část:				Objekt:				Podobjekt:		Příloha:									
S 6 2 2 0 0 0 4 6 8		_ D U S P				_ B 4 X X X				_ X X X X X X X X X X				_ X X		_ X _ X X X X _ 0 0 0									

Prostor pro další informace

OBSAH

1	VSTUPNÍ ÚDAJE	3
1.1	Identifikační údaje o stavbě	3
1.2	Základní údaje o účelu dokumentace	3
1.3	Výchozí podklady	3
1.4	Seznam použitých zkratk	4
2	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU	6
2.1	Současný stav železniční dopravní cesty	6
2.1.1	Vymezení řešené oblasti	6
2.1.2	Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci	6
2.1.3	Charakteristika traťových úseků	7
2.1.4	Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku	13
2.1.5	Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku	15
2.2	Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu	16
2.2.1	Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2020/2021	16
2.2.2	Traťová technologie	17
2.2.3	Jízdní doby vlaků v GVD 2020/2021	18
2.2.4	Předpokládaný provoz v GVD 2021/2022	19
2.3	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání	19
3	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU	20
3.1	Koncepce řešení	20
3.1.1	Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické	20
3.1.2	Koordinace s jinými stavbami	21
3.1.3	Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické	22
4	ROZSAH ÚPRAV DC Z DŮVODU STAVEBNÍCH PRACÍ	23
4.1	Přehled provozních souborů a stavebních objektů	23
5	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY	28
5.1	Základní informace	28
5.2	Přehled stavebních postupů	28
5.2.1	Stavební postup SP0	28
5.2.2	Stavební postup SP1	29
5.3	Přehled dopravních a přepravních opatření	31
5.3.1	Přehled výluk	31
5.3.2	Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu	31
5.3.3	Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření	35
5.3.4	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby	35
	ZÁVĚR	36

1 VSTUPNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje o stavbě

Název dokumentace:	Doplnění závor na přejezdu P7152 v km 18,751 trati Zaječí – Hodonín DUSP - dokumentace pro vydání společného povolení stavby
Řešený úsek:	obvod ŽST Čejč mezistaniční úsek Čejč - Mutěnice
Kraj:	Jihomoravský
Pořizovatel dokumentace:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

1.2 Základní údaje o účelu dokumentace

Předmět stavby:

Předmětem díla je zhotovení Dokumentace pro společné povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby „Doplnění závor na přejezdu P7152 v km 18,751 trati Zaječí – Hodonín.“

Hlavním cílem díla je zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu rekonstrukcí přejezdu a dosazením závor.

1.3 Výchozí podklady

Jako výchozí podklady byly použity následující dokumenty:

- Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2021,
- služební pomůcky jízdního řádu pro období platnosti 2020/2021,
- Návrh železničního jízdního řádu pro období 12. 12. 2021 – 10. 12. 2022,
- platné Tabulky traťových poměrů,
- předpisy provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace,
- podklady získané od jednotlivých projektantů příslušných stavebních objektů,
- záznamy z porad a jednání uvedené v dokladové části,
- místní šetření a pochůzky na řešeném úseku trati.

1.4 Seznam použitých zkratek

<i>Zkratka</i>	<i>Plný název</i>
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká státní norma
DK	dopravní kolej/dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
EOV	elektrický ohřev výměn
EP	elektrický přestavník
EPZ	elektrické předtápěcí zařízení
ETCS	Evropský systém vlakového zabezpečovače
EZ	elektromagnetický zámek
GŘ	Generální ředitelství
GVD	grafikon vlakové dopravy
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
JOP	jednotné obslužné pracoviště
MD	Ministerstvo dopravy
NAD	náhradní autobusová doprava
Odb.	odbočka
OŘ	Oblastní ředitelství
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PS	Provozní soubor
PSt.	pomocné stavědlo
RC	Railway Capital a. s.
RCP	Regionální centrum řízení provozu
ROC	Regionální obchodní centrum
RSM	Regionální správa majetku
SK	staniční kolej
SO	stavební objekt
SP	stavební postup
SŘ	staniční řád
SSV	Stavební správa východ
ST	Správa tratí
St.	stavědlo

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

2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Současný stav železniční dopravní cesty

2.1.1 Vymezení řešené oblasti

Stavbou dotčený železniční přejezd se nachází v obvodu železniční stanice Čejč, na mutěnickém zhlaví, v km 18,751.

Dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2021 leží železniční stanice Čejč na regionální dráze (nezařazené do evropské železniční sítě TEN-T) Hodonín - Zaječín, číslo 729. Podle služebních pomůcek SŽ se jedná o trať číslo 318C a dle knižního jízdního řádu o trať číslo 255.

Všechny přilehlé mezistaniční úseky jsou jednokolejné a neelektrifikované.

Organizování a provozování drážní dopravy probíhá na zmíněné trati podle předpisu SŽDC D1.

ŽST Čejč je stanicí přechodovou na místní dráhu Čejč – Uhřetice u Kyjova.

Železniční stanice Čejč i Mutěnice leží na území Jihomoravského kraje.

2.1.2 Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci

Vlastníkem dráhy Hodonín - Zaječín je Česká republika, kterou zastupuje Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ). Provozní schopnost zajišťuje SŽ, Oblastní ředitelství Brno.

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

České dráhy, a. s., jsou na této trati jediným dopravcem pravidelných vlaků osobní dopravy. České dráhy, a. s., jsou na této trati jediným dopravcem pravidelných vlaků osobní dopravy.

Regionální osobní drážní dopravu v Jihomoravském kraji zajišťuje Regionální obchodní centrum (dále jen ROC) Brno. Regionální spoje jsou zařazeny do systému IDS JMK.

V pravidelné osobní dopravě (závazkové i na komerční riziko) zde nepůsobí žádní další dopravci.

Zaústěná místní dráha Čejč – Uhřetice u Kyjova vlastníka TMŽ s. r. o. je provozována společností Railway Capital a. s. Žádné pravidelné vlaky nejsou v současnosti zavedeny.

Vlaky nákladní dopravy nejsou na celé trati zavedeny žádným z dopravců.

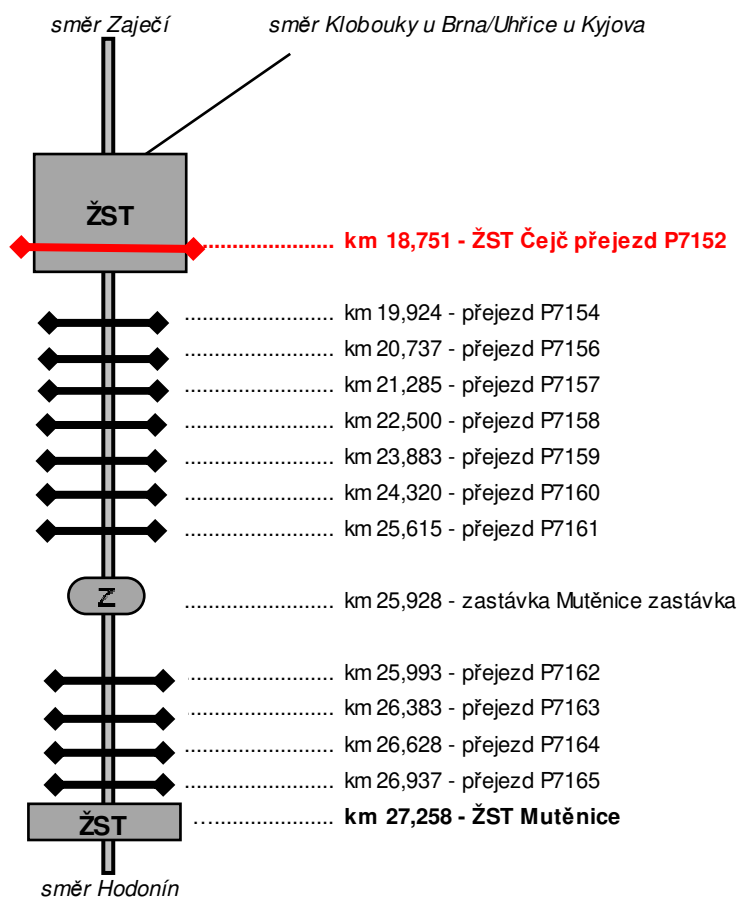
2.1.3 Charakteristika trat'ových úseků

Trat' 318C Hodonín - Zaječí

Začátek trati (dle TTP):	Hodonín
Konec trati (dle TTP):	Zaječí
Začátek dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Hodonín
Konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Zaječí
Kategorie dráhy:	regionální
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Největší povolená délka vlaku:	
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	140 m
Největší délka vlaku osobní dopravy (vlaků dálkové dopravy):	100 m
Největší délka vlaku osobní dopravy (zastávkové vlaky):	67 m
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 12 ‰	Od konce k začátku trati: 13 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	není
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	SŽDC D1
Trat'ový radiový systém:	dotčený úsek nevybaven
	(nouzové = GSM a VOS-S12)
Největší trat'ová rychlost na úseku:	50 km/h
Třída trat'ového zatížení a přidružená rychlost na jednotlivých úsecích:	
Hodonín - Zaječí	C3/50

(stav k 17. 5. 2021)

Blokové schéma současného stavu



Vysvětlivky:

ŽST – železniční stanice

Z – zastávka

Červeně podbarvené prvky jsou předmětem zadání.

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

Železniční přejezdy a přejezdová zabezpečovací zařízení

Přejezd, návěstidlo, ...	km	Zabezpečení	Komunikace	Stanoviště dohledu	Poznámka
1	2	3	4	5	6
Mutěnice					
Vypněte čisticí zař.	27,113				směr ↑
Zapněte čisticí zař.	27,113				směr ↓
P7165	26,937	k	Místní		
Vypněte čisticí zař.	26,691				směr ↑
Zapněte čisticí zař.	26,691				směr ↓
P7164	26,628	PZS 3SBI	III/4254	Mutěnice DK	
P7163	26,383	k	Účelová		
P7162	25,993	k	Místní		
Mutěnice zastávka z					
P7161	25,615	k	Místní		
P7160	24,320	PZS 3SBI	II/380	Mutěnice DK	
P7159	23,883	kzp	Účelová		obsluha dle smlouvy 77/42-9/09
P7158	22,500	k	Účelová		
P7157	21,285	k	Účelová		
P7156	20,737	k	Účelová		
P7154	19,924	k	Účelová		
Vypněte čisticí zař.	19,706				směr ↑
Zapněte čisticí zař.	19,706				směr ↓
P7152	18,751	PZS 3SNI	II/422	Čejč DK	
Vypněte čisticí zař.	18,719				směr ↓
Zapněte čisticí zař.	18,719				směr ↑
Čejč					

Vysvětlivky:

Sloupec 1 – Jednotné označení přejezdu

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

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

- PZS – přejezdové zařízení světelné
 - 3ZBI - se závislostmi na jízdě vlaku, s přenosem indikace o stavu PZS do dopravní (3), se závorami (Z), s pozitivním signálem (B), a informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci (I)
 - 3SNI - se závislostmi na jízdě vlaku, s přenosem indikace o stavu PZS do dopravní (3), bez závor (S), bez pozitivního signálu (N), a informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci (I)
- k – zabezpečen výstražnými kříži
- kzp – zabezpečen uzamykatelnou zábranou

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

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

Sloupec 6 – Směr platnosti přejezdníků a drhlíků

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

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

(stav k 20. 4. 2021)

Železniční přejezd v km 18,741 (P7152)

Kategorie (druh) komunikace:

Silnice II. třídy č. 422

Typ a kategorie zabezpečení železničního přejezdu:

Jedná se o jednokolejný železniční přejezd, který úrovnově kříží mutěnické zhlaví ŽST Čejč, mezi vjezdovým návěstidlem L a výhybkou č. 1.

Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu PZS 3SNI, tedy bez závor a bez pozitivní signalizace.

Trat'ová rychlost a její omezení

Směr TAM

Spád/Třída	Umístění	Rychlostníky			Rychlostníky pro nedostat. převýšení				Poznámky
		R	3	N	N horní 130	N (18t) 130	ETCS 150	NS 270	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12/X	Hodonín								
	104,403		(40)	40	(40)	(40)		()	
	36,558			30	(30)	(30)		()	přej
	36,438			50 L	(50)	(50)		()	
	Mutěnice kolej 90S H								
12/V-VI									
	Mutěnice								
9/II-II									
	Čejč								
5/VIII-X									

Směr ZPĚT:

Spád/Třída	Umístění	Rychlostníky			Rychlostníky pro nedostat. převýšení				Poznámky
		R	3	N	N horní 130	N (18t) 130	ETCS 150	NS 270	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13/V	Zaječí		(50)	(50)	(50)	(50)			z koleje č.10
	0,516			50	(50)	(50)		()	
	3,610			30	(30)	(30)		()	přev
	Velké Pavlovice								
	3,715			50	(50)	(50)		()	
2/V-VI									
	5,640			35	(35)	(35)		()	přej
	5,868			50 L	(50)	(50)		()	
	Kobylí na Moravě								
8/V									
	Čejč výh.č.101								
8/V									
	Čejč								
3/VI-VII									
	Mutěnice								
8/VII-VIII									

Vysvětlivky:

sl. 1 – rozhodný spád/třída sklonu mezi dvěma dopravními s kol. rozvětvením, pro příslušný směr

sl. 2 – název stanice, výhybny, odbočky, dopravní D3 nebo km širé trati, a km poloha rychlostníků

sl. 3 – rychlost přes výhybky menší než 40 km/h

sl. 4 – rychlost pro skupiny přechodnosti 3 v km/h

sl. 5 – rychlost pro skupiny přechodnosti 1 a 2 v km/h

sl. 6 – rychlost pro nedostatek převýšení N 130 v km/h

sl. 7 – rychlost pro nedostatek převýšení NL 130 v km/h a za dodržení rozhodného zatížení na nápravu 18 t v celém vlaku

sl. 8 – rychlost pro nedostatek převýšení NE 150 v km/h

sl. 9 – rychlost pro nedostatek převýšení NS 270 v km/h

sl. 10 – důvod omezení rychlosti

Postrková služba

Povolená postrková služba, posun mezi dopravními za vlakem povolen.

Údaje ve směru od začátku trati				
Úsek od	Úsek do	Postrk	PMD zakázán	Poznámky
1	2	3	4	5
Hodonín	Zaječí	1z		
Údaje ve směru od konce trati				
Úsek od	Úsek do	Postrk	PMD zakázán	Poznámky
1	2	3	4	5
Zaječí	Hodonín	1z		

Vysvětlivky:

1z – dovozen nejvýše jeden zavěšený postrk

2.1.4 Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku

ŽST Čejč

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Čejč leží v km 18,592 regionální jednokolejné neelektrifikované dráhy Hodonín – Zaječí.

Sídlem přednosty PO je ŽST Břeclav.

Stanice je obsazena výpravčím.

Je stanicí přechodovou na místní dráhu Čejč – Uhřetice u Kyjova.

Nástupiště:

Ve stanici jsou zřízena dvě nástupiště:

- 1. u koleje číslo 1, úroňové, délky 145 m, nezastřešené, výška hrany nad temenem kolejnice 200 mm, bezbariérově nepřístupné
- 2. u koleje číslo 2, úroňové, délky 108 m, nezastřešené, výška hrany nad temenem kolejnice 200 mm, bezbariérově nepřístupné
- Příchod na nástupiště je přes úroňové přechody.

Vlečky a účelová kolejiště:

- vlečka číslo 5063 „FIRON, spol. s. r. o.“, odbočuje výhybkou číslo 11 z manipulační koleje číslo 8 v km 18,461
- účelové kolejiště SŽ, tvoří jej kolej 8a, odbočuje výhybkou číslo 6 z manipulační koleje číslo 8 v km 18,566

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka (m)	Vymezena polohou	Účel použití, poznámka
dopravní koleje			
1	178	Lc1 – S1	
2	241	Lc2 – S2	
2a	541	L2a – Sc2a	
4	202	Lc4 - S4	
manipulační koleje			
3	179	Se3 - Se7	
3a	150	Se9 – zarážedlo	kusá
6	163	Se4 - Se8	
8	103	Se5 - Se6	
8a	120	Se2 – zarážedlo	účelová kolej TO Mutěnice
8b	88	Se10 – zarážedlo	

Trakční vedení:

Není zřízeno.

Elektrický ohřev výhybek.

Není zřízen.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízeny.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

Zastávka Mutěnice zastávka

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční zastávka Mutěnice zastávka leží v km 25,928 regionální jednokolejně neelektrifikované dráhy Hodonín – Zaječí, mezi ŽST Čejč a ŽST Mutěnice. Zastávka je přidělena OŘ Brno, PO Břeclav.

Je tvořena jedním úrovnovým nástupištěm délky 105 m, které není bezbariérově přístupné. Výška nástupištní hrany je 200 mm nad temenem kolejnice. Je vybavena přístřeškem pro cestující.

Není obsazena dopravním zaměstnancem.

Uvedená železniční zastávka není předmětem stavby.

ŽST Mutěnice

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Mutěnice leží v km 27,258 regionální jednokolejné neelektrifikované dráhy Hodonín – Zaječí. Je nácestnou stanicí úseku Hodonín – Čejč a bývalou odbočnou stanicí zrušené trati Mutěnice – Kyjov.

V průběžném směru je tvořena třemi dopravními kolejemi se třemi úrovněnými nástupišti a jednou kolejí manipulační. Nástupiště jsou bezbariérově nepřístupná.

Sídlem přednosty PO je ŽST Břeclav.

Stanice je obsazena výpravčím.

Uvedená železniční stanice není předmětem stavby.

2.1.5 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

SZZ železniční stanice Čejč

V ŽST Čejč je SZZ 2. kategorie, typu TEST 14, obsluhované výpravčím ovládacím pultem z dopravní kanceláře, zabezpečovací zařízení je s rychlostní návěsní soustavou a světelnými návěstidly.

Kolejové úseky jsou kontrolovány prostřednictvím kolejových obvodů.

Výhybky a výkolejky jsou obsluhovány ústředně elektrickými přestavníky.

SZZ železniční stanice Mutěnice

Stanice Mutěnice je vybavena SZZ 3. kategorie reléového typu, s rychlostní návěsní soustavou světelných návěstidel a s kolejovými obvody, s jednotlivě přestavovanými výhybkami a výkolejkami.

Výhybky a výkolejky jsou přestavovány ústředně, elektrickými přestavníky.

TZZ v mezistaničním úseku Čejč - Mutěnice

V mezistaničním úseku Čejč - Mutěnice je traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie – reléový obousměrný poloautomatický blok (traťový souhlas - obousměrně zabezpečující jízdy následných vlaků). Vlak se vypravují v mezistaničním oddíle.

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení

Dopravná/Mezistaniční úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Čejč		X		TEST 14
Čejč - Mutěnice		X		reléový obousměrný poloautomatický blok
Mutěnice			X	RZZ

2.2 Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu

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

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

Stávající rozsah vlakové dopravy na řešených úsecích trati

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD											Podle směrů				Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	ΣO	ΣN	ΣL	Σprav Σpp Σg	Celkem	ΣO	ΣN	ΣL	Σprav Σpp Σg
Čejč Mutěnice	1	T	prav				8						8	8	0	0	8	8	16	0	0	16
			pp										0	0	0	0	0	8	0	0	0	0
	1	Z	prav				8						8	8	0	0	8	8				16
			pp										0	0	0	0	0	8				

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati

Z – směr od konce k začátku trati

Začátek trati je v Hodoníně, konec trati je v Zaječíně.

prav – pravidelný vlak

pp – vlak podle potřeby

(stav k zahájení GVD 2020/2021)

2.2.2 Traťová technologie

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

Dálková osobní doprava – vlaky vyšších kategorií a rychlíky

Není na trati, ani v úseku, zavedena.

Rychlá regionální osobní doprava

– spěšné vlaky

Nejsou na trati, ani v úseku, zavedeny.

– rychlíky

Nejsou na trati, ani v úseku, zavedeny.

Regionální osobní doprava – osobní vlaky

Regionální osobní doprava je tvořena osobními vlaky, které tvoří tangenciální propojení tratí Přerov - Břeclav a Brno – Břeclav.

Integrovaný dopravní systém

Všechny regionální vlaky jsou začleněny do systému IDS JMK.

- Železniční stanice Čejč je obsluhována linkou:

S52 Hodonín - Zaječí

V úseku Zaječí – Kobyly na Moravě jsou vedeny vlaky v pracovních dnech v hodinovém taktu, v úseku Kobyly n. M. – Čejč pokračují ve dvouhodinovém taktu, z Čejče do Hodonína pokračují pouze spoje v době přepravní špičky.

O sobotách, nedělích a dnech státem uznaných svátků jsou vlaky vedeny v úseku Zaječí – Čejč ve dvouhodinovém taktu, třemi páry spojů prodloužené až do Hodonína. V řešeném úseku se tak výluka dotkne celkem 7 párů vlaků v pracovních dnech, a tří párů o víkendech a svátcích.

Dopravcem vlaků jsou České dráhy, a. s.

Osobní vlaky obsluhují turisticky atraktivní část jižní Moravy a propojují významné turistické cíle regionu. Linka S52 je zařazena do páteřního systému cykloturistické dopravy IDS JMK.

Každoročně, (obvykle sobota v polovině října) se koná vyhlášený turistický pochod „Slováckými vinohrady“, na nějž jsou posíleny spoje na oba směry, s posilovými spoji a kapacitnějšími soupravami,

včetně jednoho páru přímých Sp vlaků do Brna. V GVD 2021/2022 je předpoklad konání v termínu 8. říjen 2022. (Z tohoto pohledu není daný den pro extrémní vytiženost vhodný ke konání výluk.)

Nákladní doprava

Vlaky nákladní dopravy nejsou na řešené trati pravidelně vedeny.

2.2.3 Jízdní doby vlaků v GVD 2020/2021

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

Jízdní doby - současný stav												
Čejč - Mutěnice												
Typový vlak	Ex (SC)		Ex		R		Os		Nex		Pn	
Dopravný a zastávky	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST Čejč							*	*				
z. Mutěnice zastávka							10,0	▲				
ŽST Mutěnice							2,5	*				
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)							12,5	0,0				
Cestovní doba (min)							12,5					
Délka trati (km)							7,860					
Technická rychlost (km/h)							37,73					
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)							37,73					

Jízdní doby - současný stav													
Mutěnice - Čejč													
Typový vlak		Ex (SC)		Ex		R		Os		Nex		Pn	
Dopravný a zastávky		JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST	Mutěnice							*	*				
z.	Mutěnice zastávka							2,5	▲				
ŽST	Čejč							10,5	*				
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)								13,0	0,0				
Cestovní doba (min)								13,0					
Délka trati (km)								7,860					
Technická rychlost (km/h)								36,28					
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)								36,28					

Vysvětlivky:

* ... vlak vstupuje/vystupuje z řešeného úseku, případné pobyty se neudávají ▲ ... pobyt kratší než 0,5 minuty

prázdné pole vlak dané kategorie není v trati zaveden

2.2.4 Předpokládaný provoz v GVD 2021/2022

Dle Návrhu železničního jízdního řádu pro období 12. 12. 2021 – 10. 12. 2022 je pro mezistaniční úsek Čejč – Mutěnice, v porovnání se současným GVD, předpokládán o jeden pár celotýdenně zmenšený objem počtu vlaků. V pracovních dnech tedy až 7 párů spojů, o víkendech a státních svátcích 3 páry.

Předpokládaný rozsah vlakové dopravy na řešených úsecích trati v GVD 2021/2022

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	ΣO	ΣN	ΣL	Σprav Σpp Σg	Celke m	ΣO	ΣN	ΣL	Σprav Σpp Σg
Čejč Mutěnice	1	T	prav				7						7	7	0	0	7	7	14	0	0	14
			pp									0	0	0	0	0	0		0			
	1	Z	prav				7						7	7	0	0	7	7				14
			pp									0	0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati

Z – směr od konce k začátku trati

Začátek trati je v Hodoníně, konec trati je v Zaječím.

prav – pravidelný vlak

pp – vlak podle potřeby

(Dle návrhu železničního jízdního řádu pro GVD 2021/2022 ke dni 31. 8. 2021.)

2.3 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání

ŽST Čejč:

- obsazena výpravčím
- staniční dozorce jen v případě potřeby

ŽST Mutěnice

- obsazena výpravčím

3 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU

3.1 Koncepce řešení

3.1.1 Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické

Z pohledu správce a provozovatele dráhy je:

- hlavním cílem stavby rekonstrukce morálně a technicky zastaralého zařízení, dosažení bezpečnosti a spolehlivosti provozu a zajištění splnění požadavků platné legislativy, tedy mj.:
 - přispět zásadně ke zvýšení bezpečnosti drážní dopravy odstraněním potenciálně kolizních míst,
 - přispět zásadně ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
 - nově zajistit bezpečnost chodců zřízením segregovaného pěšího přechodu v místě křížení s dráhou.

Přejezdové zabezpečovací zařízení

- Vnitřní technologie bude umístěna v novém samostatném reléovém domku, jenž se nachází poblíž přejezdu.
- Z důvodu havarijního stavu bude technologická část PZS umístěna do nového typizovaného domku se sedlovou střechou při dodržení požadovaných rozhledových poměrů. Nově budou umístěny výstražníky s LED svítilnami, které budou doplněny podle rozhodnutí drážního úřadu závorami s LED zvýrazněním. Typ přejezdového zařízení vzhledem k okolním přejezdům reléový.

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

- Beze změny.

Železniční svršek a spodek

- Pražce betonové SB 8 (rozdělení „u“ v přejezdu; rozdělení „c“ mimo přejezd) v min. délce 50m; svršek tvaru E49, upevnění žebrové tuhé, upevňovadla s povrchovou antikorozní úpravou (nejvhodnější pokovení Zn) – např. žebrová podkladnice + svěrky ŽS4

Železniční přejezd P7152

- Přejezdová konstrukce celopryžová, se zádržným systémem proti putování přejezdových panelů v ose (min. stavební délka konstrukce 12 m).
- V části přejezdu pro pěší bude vložena přejezdová konstrukce shodná s ostatní částí přejezdu (unifikace dílů konstrukce).

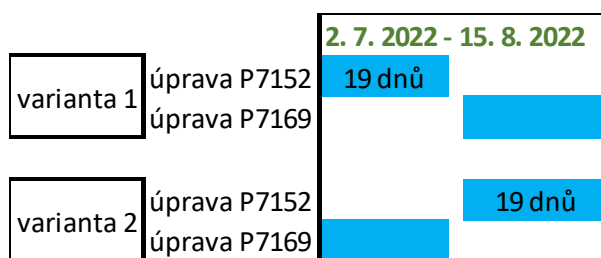
- Dle požadavků OÚ Čejč bude zřízena konstrukce pro pěší, v minimální délce 20 metrů, navazující na přejezdovou konstrukci, ve směru od žel. přejezdu do obce Čejč. Dle předpisu SŽDC S3, díl VIII (čl.18) bude zachován volný prostor kolejového lože do vzdálenosti minimálně 2200 mm od osy koleje do hloubky 550 mm pod horní plochou pražce
- Povrch terénu okolo výstražníků bude upraven bez ohumusování s ohledem na vizuální estetiku a snadnou údržbu.

3.1.2 Koordinace s jinými stavbami

Součástí plnění je zajištění návaznosti s připravovanými či aktuálně zpracovávanými akcemi, ale také těmi již realizovanými, případně ve stádiu zahájení v období provádění rekonstrukce dle harmonogramu prací, a to i z pohledu cizích investorů.

Stavba tedy bude reflektovat cíl maximalizace koordinace s akcemi:

- připravovanou akcí Správy a údržby silnic Jihomoravského Kraje, p. o. k. „II/422 ČEJČ PRŮTAH“. PD připravuje firma Laboro ateliér, s. r. o.; Bj. Krawce; 565 01 Choceň,
- „Rekonstrukce PZS v km 30,412, P7169, trať Hodonín – Zaječí“
 - Tyto akce (P7169 a P7152) nesmí být ve vzájemné časové kolizi s ohledem na zajištění možnosti objízdných tras (NAD) a jejich přiměřené délky, bez ohledu na časovou posloupnost, ve které budou realizovány. Musí však respektovat celkový vyhrazený časový rámec (včetně prostoru na přeznačení objížděk) pro traťovou výluku, dle schéma níže:



- „Doplnění závor na přejezdu P7160 v km 24,320 trati Zaječí - Hodonín“,
- souběh s celotraťovou výlukou SŽ trati Hodonín – Zaječí (respektující požadavek objednatele zastoupeného KORDIS-em na kumulaci více výluk na delším úseku do jednoho termínu).

3.1.3 Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické

Z hlediska objednavatelů osobní, případně provozovatelů nákladní drážní dopravy, není rekonstrukce a doplnění zabezpečení přejezdu P7152 podmínkou pro zavedení nového dopravního modelu na dotčené trati Hodonín - Zaječí, ani neumožní zvýšení rozsahu dopravy nebo zlepšení jejich parametrů nad rámec stávající situace.

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

Uvedená změna PZZ má jen nepatrný dílčí vliv na staniční technologii, vlivem doplnění dalších prvků (závor) dojde k prodloužení času uzavírání přejezdu o 10 s, bude tedy nutno o tuto hodnotu zajistit dřívější postavení vlakové/posunové jízdní cesty.

4 ROZSAH ÚPRAV DC Z DŮVODU STAVEBNÍCH PRACÍ

4.1 Přehled provozních souborů a stavebních objektů

PS 01-11-31 PZS přejezdu P7152 v km 18,751

Předmět stavby:

- Nově bude, dle rozhodnutí Drážního úřadu, přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se čtyřmi stožáry výstražníků a čtyřmi světelnými skříněmi A, B, C, D doplněné o celé, dělené závory přehrazující chodník a komunikaci. Budou použity LED výstražníky a závory doplněné o LED zvýraznění. Typ zařízení je vzhledem k okolním přejezdům požadován reléový. Vnitřní technologie bude umístěna do nového technologického objektu o rozměrech 3x3 m situovaného v blízkosti, původního objektu.

Pro detekci železničních vozidel budou nově ze směru od Mutěnic instalovány počítače náprav (celkem 5ks), místo stávajících KO, a to u náv. PŘL v km 19,501; u náv. L v km 19,100, dva kusy PN v blízkosti přejezdu a jeden v místě mezi Se1 a výhybkou č.1. Výstroj PN bude umístěna v reléové místnosti v ŽST Čejč. Pro PN nebudou využity stávající kabely, v rámci stavby bude položena nová kabelizace od km 19,800 do reléové místnosti v ŽST Čejč, zároveň v daném úseku bude položen nový traťový kabel a doplní se o 3ks HDPE trubek. Indikační a ovládací prvky budou zapracovány do kolejové desky v ŽST Čejč dle předpisu SŽDC Z2. Stávající zabezpečovací zařízení bude demontováno, včetně stávajícího technologického objektu PZS.

Požadavky na výlukovou činnost:

- na aktivaci a přezkoušení zařízení **1 den, bude využito výluky stavební části**

PS 11-02-41 PZTS RD PZS v km 18,751

Předmět stavby:

- V rámci PS bude zřízeno PZTS, které bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléového domku. Pro omezení falešných indikací budou periferie PZTS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do objektu bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽ.

Požadavky na výlukovou činnost:

- bez požadavku na výluky.

PS 11-02-91 Kamerový systém

Předmět stavby:

- V rámci PS bude provedena příprava pro kamerový systém umožňující automatický dohled jízdy na červenou přes železniční přejezd. Podél silnice II/249 bude v obou směrech, cca 20 m před a za přejezdem, vybudována kabelová trasa s chráničkami pro budoucí možnou instalaci kamerového systému. V RD bude ponechána prostorová rezerva pro umístění vnitřní části kamerového systému.

Požadavky na výlukovou činnost:

- bez požadavku na výluky

SO 11-10-01 Železniční svršek v km 18,751

Předmět stavby:

- Stavební objekt SO 11-10-01 – Železniční svršek v km 18,751 zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 25m (km 18,733 600 - 18,758 600). Rekonstrukce GPK (podbití ASP) je navržena v úseku rekonstrukce železničního svršku 25m včetně výběhů.
- Soustava železničního svršku použita v rekonstruovaném úseku - kolejnice tv.49 E 1 na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění „K“); rozdělení pražců „u“, tuhé upevnění, v místě přejezdu upevňovadla s antikorozií úpravou. V rekonstruovaném úseku 25m je navrženo nové kolejové lože v tl. 0,35m pod ložnou plochou betonového pražce.
- V úseku rekonstrukce je kolej v přechodnici směrového oblouku o $R=345m$, $D=57mm$, kolej klesá ve sklonu 0,064‰ – navržené řešení vychází a respektuje Projekt osy koleje SŽ, Správa železniční geodézie. Kolej je stykovaná, maximální traťová rychlost $50kmh^{-1}$.
- Navržené řešení stavby si nevyžádá osazení nové výstroje trati.
- V rámci tohoto stavebního objektu budou zrušeny 4ks stávajících izolovaných styků v km 19,100 a 19,493. V km 19,100 budou nahrazeny vevařenou kolejnicovou vložkou délky 4m, v km 19,493 budou nahrazeny kolejnicovou spojkou s vodivým propojením.

Požadavky na výlukovou činnost:

- Viz níže

SO 11-11-01 Železniční spodek v km 18,751

Předmět stavby:

- Stavební objekt SO 11-11-01 – Železniční spodek v km 18,751 zahrnuje sanaci železničního spodku, vybudování zesílené konstrukce pražcového podloží v km 18,733 600 – 18,758 600 a vybudování podpovrchového odvodňovacího systému od km 18,733 600 s vyústěním do výtoku rekonstruovaného propustku v km 18,757.
- Zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží je navrženo pod přejezdem a v přechodových oblastech na úseku 25m v celkové tloušťce 500mm. Navržená skladba ZKPP vychází z požadavků předpisu SŽ S4 a dle výsledku IGP - šterkodrt' fr. 0/32mm, kamenivo fr. 0/63mm s použitím separační geotextilie a geomřížoviny. Vlastní posouzení na promrznání a únosnost je uvedeno v geotechnické zprávě (příloha souhrnné části B).
- V km 18,733 600 – 18,754 000 je navrženo odvodnění pláň tělesa železničního spodku, konstrukčních vrstev a zemní pláň trativody a šachtami Šv1 a Špk2 s vyústěním do výtoku železničního propustku. Odvodňovací zařízení je navrženo vlevo trati ve směru stoupající kilometráže. Sklon trativodů je min 5‰ (Šv1 – Špk2 – propustek). Koncová šachta Špk2 s kalovým prostorem 0,30m zachytí hrubé nečistoty a má odkalovací funkci.
- Odvodnění srážkové vody z povrchu pozemní komunikace mimo železniční přejezd řeší projektová dokumentace na rekonstrukci silnice II/422.

Požadavky na vylukovou činnost:

- Viz níže

SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce v km 18,751

Předmět stavby:

- Stavební objekt SO 11-13-01 – Přejezdová konstrukce v km 18,751 zahrnuje rekonstrukci stávající přejezdové vozovky (pokládka pryžové přejezdové konstrukce) včetně jejího rozšíření pro převedení jednostranného chodníku na straně žst. Čejč, výškovou úpravu pozemní komunikace po hranici nebezpečného pásma přejezdu a přilehlého chodníků v požadovaném rozsahu.
- Identifikační číslo přejezdu P7152.

Jednokolejný přejezd v km 18,751 převádí silnici č. II/ 422 silniční km 41,416, směr Kyjov – Čejč – Valtice.

V km 18,751 je navržena přejezdová /přechodová konstrukce celopryžová se závěrnou zídou tv. T pro železniční svršek 49 E 1 na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění „K“) včetně ochranných náběhů. Stavební šířka pryžové přejezdové konstrukce je celkem 12,6m, šířka

přejezdu je 10,46m. Přejezd převádí pozemní komunikaci min. šířky 6,6m a přilehlý jednostranný chodník na straně žst. Čejč šířky 2,0m; délka přejezdu mezi výstražníky 11,2m (dle projektované polohy výstražníků).

- Úprava nivelety silnice II/422 je navržena do vzdálenosti 2,5m kolmo od osy koleje na obě strany. Komunikace pro pěší z betonové dlažby bude provedena ve směru do centra obce na vzdálenosti cca 29m, ve směru do Čejkovic na vzdálenosti cca 13m – vztaženo k závěrné zídce pryžové přejezdové/přechodové konstrukce. Tento stavební objekt zahrnuje provedení bezpečnostního a varovného značení na chodníku dle vyhlášky 398/2009Sb. v aktuálním znění.
- V době zpracování DUSP je zpracovaná projektová dokumentace na rekonstrukci pozemní komunikace „II/422 ČEJČ PRŮTAH“, kterou zpracovala projekční kancelář Laboro Ateliér s.r.o. se sídlem v Chocni. Investorem stavby je Jihomoravský kraj, v zastoupení SÚS JmK.
- Projektová dokumentace na rekonstrukci silnice II/422 je odsouhlasená zástupci Správy železnic, navržené prostorové a konstrukční řešení pozemní komunikace a chodníků v oblasti přejezdu je respektováno v rámci návrhu rekonstrukce stavební části přejezdu v km 18,751.
- Rozhraní staveb SŽ/SÚS JmK je navrženo dle zadání a v souladu se zpracovanou projektovou dokumentací „II/422, PRŮTAH ČEJČ“ do vzdálenosti 2,5m od osy koleje (po hranice nebezpečného pásma přejezdu na obě strany), vyjma komunikace pro pěší.

Požadavky na výlukovou činnost pro SO 11-10-01 + SO 11-11-01 + SO 11-13-01:

- **5 dní** nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS
- **7 dní** úplnou uzávěru silnice (nezahrnuje práce na propustku)

SO 11-21-01 Propustek v km 18,757

Předmět stavby:

- V novém stavu je navržena přestavba propustku na trubní DN 600. Ukončen bude na vtoku a výtoku šikmými troubami s odlážděním. Jedná se o šikmý propustek s úhlem křížení 52,1°. V novém stavu bude propustek oddálen od silnice z důvodu napřímení silničního příkopu a také pro vytvoření prostoru pro výstražníky.

Požadavky na výlukovou činnost:

- **12 dnů**

SO 11-86-01 Elektrická přípojka PZZ

Předmět stavby:

- Nová technologie PZS přejezdu v km 18,751 bude napojena opět z rozvodů v ŽST Čejč, a to novou 3-fázovou elektrickou přípojkou NN v síti TN, která bude realizována ze stávajících

rozdávěčů RH a RE3 na chodbě VB. Z výstupních svorek stávajícího přepínače sítí v rozváděči RH bude vyveden napájecí kabel do rozváděče RE3, ve kterém bude stávající rezervní jistič nahrazen trojpólovým jističem 3x20A a z něj bude následně vyveden napájecí kabel do skříně jističů RJ, která bude součástí společné přístrojové skříně pro přejezdy SSP v pilíři umístěné u nového RD přejezdu v km 18,751. Ze skříně jističů RJ budou poté napojeny vlastní technologie sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v novém RD přejezdu v km 18,751. Podružné měření spotřeby el. energie Správy železnic pro odběr sdělovacího a zabezpečovacího zařízení ve správě SSZT je již osazeno ve výše uvedeném stávajícím rozváděči RE3 na chodbě VB.

- Pro možnost napájení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v novém RD přejezdu v km 18,751 z nezávislého zdroje (dieselagregátu) bude zboku společné skříně SSP (resp. skříně jističů RJ) instalována přívodka 32A/415V (3P+N+PE).
- Nouzové vypnutí napájení přívodu pro zabezpečovací zařízení v novém RD přejezdu v km 18,751 bude zajištěno ve skříni jističů RJ, do které bude zatažen ovládací kabel od tlačítka nouzového vypnutí napájení umístěného uvnitř RD na vhodném místě u vstupních dveří.

Požadavky na výlukovou činnost:

- Bez požadavků na výluky železniční dopravy – nejsou nárokovány samostatné výluky, práce se předpokládají v rámci stavebních prací na přejezdu P7152 v km 18,751.

CELKOVÁ NEPŘETRŽITÁ VÝLUKA PŘEJEZDU PRO „SO 01-10-01“ AŽ „SO 11-86-01“ BYLA STANOVENA NA 19 DNŮ, Z TOHO 17 DNŮ NEPŘETRŽITĚ KOLEJOVÁ VÝLUKA.

5 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY

5.1 Základní informace

Termín realizace: část období 2. 7. - 15. 8. 2022

Doba činností spojených s výlukami: 19 dnů

Provedení všech potřebných úkonů bude z hlediska stavebních postupů členěno do dvou etap.

Stavba je tedy rozdělena následovně:

- SP0 – Zřízení ploch ZS, vyznačení objízdných tras a další přípravné práce,
- SP1 – Hlavní stavební činnosti související s PZZ v km 18,751.

5.2 Přehled stavebních postupů

5.2.1 Stavební postup SP0

1. Místo:

Obvod i ochranné pásmo dráhy na mutěnickém zhlaví ŽST Čejč v místě přejezdu P7152.

2. Rozsah prací:

V nultém stavebním postupu jsou v předstihu budovány areály zařízení staveniště – postaví se oplocení, přivezou skladovací i příp. kancelářské buňky, materiál na stavbu, zajistí a naveze technika potřebná k realizaci všech činností. Je zde rovněž možné začít výkopy pro kabelové trasy mimo prostory s železničním provozem a pohybem cestujících.

Budou provedeny kroky nutné ke zřízení objížděky, zejména pak osazení komunikací dopravním značením. Dále dojde také k přesnému vytýčení stávajících inženýrských sítí, jež nemohou být pracemi jakkoliv narušeny.

3. Délka stavebního postupu:

7 dnů předcházejících realizaci stavebních prací vyžadujících výlukovou činnost.

4. Výluky:

Kolejové výluky:

Bez požadavků na výluky.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

Bez požadavku na odstavení kolejových mechanismů.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na úpravu činnosti zabezpečovacího zařízení. Započnou pouze výkopové práce na kabelových trasách.

8. Omezení rychlosti:

Bez požadavků omezení rychlosti.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.

5.2.2 Stavební postup SP1

1. Místo:

Obvod i ochranné pásmo dráhy na mutěnickém zhlaví ŽST Čejč v místě přejezdu P7152.

2. Rozsah prací:

Hlavní náplní stavebního postupu budou zejména práce týkající se následujících PS a SO:

- PS 11-01-31 PZS přejezdu P7152 v km 18,751 (P7152)
- SO 11-10-01 Železniční svršek v km 18,751
- SO 11-11-01 Železniční spodek v km 18,751
- SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce v km 18,751
- SO 11-21-01 Propustek v km 18,757
- SO 11-86-01 Elektrická přípojka PZZ

Doplňková náplň stavebního postupu:

- PS 11-02-41 PZTS RD PZS v km 18,751
- PS 11-02-91 Kamerový systém

3. Délka stavební etapy:

Termínem realizace je 19 dní (po sobě jdoucích) v termínu 2. 7. -15. 8. 2022.

4. Výluky:

Kolejové výluky:

- Výluka A – nepřetržitá výluka traťové koleje mezi stanicemi Čejč – Mutěnice (Mutěnice zas.). Doba trvání prací na svršku celkem 5 dnů, celková doba nutné výluky 17 dnů (stavba propustku).

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- Výluka Z – nepřetržitá výluka zabezpečovacího zařízení přejezdu v km 18,751 (P7152). Doba trvání 1 den, současně s kolejovou výlukou.

Celková doba neprůjezdnosti přejezdu je 17 dnů pro kolejová vozidla, 19 dnů pro silniční vozidla, viz níže uvedené schéma (termínově při příkladovém zahájení ihned):

	červenec 22																																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
	vyhrazená doba pro uskutečnění																																
silniční část	1	1														1	1	1	1	1													
kolejová část	1	1														1	1	1															
propustek			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																		
zabezpečovací technika																	1																
	srpen 22																																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
silniční část																																7	
kolejová část																																	5
propustek																																	12
zabezpečovací technika																																	1
Nezobrazuje konkrétní data realizace, ale časovou náročnost ve vymezeném termínovém rámci																																	
	VÝLUKA - PRÁCE																																
	TRVÁNÍ UZAVÍRKY																																

5. Odstavení mechanismů:

V případě požadavků na odstavení kolejových mechanismů a souprav pracovních vlaků v obvodu ŽST Čejč budou koleje vhodné k tomuto úkonu vytipovány v dostatečném časovém předstihu po dohodě s přednostou PO Břeclav.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

Drážními vozidly a pracovními vlaky po kolejích ve směru ze stanice Čejč.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V rámci vypnutí zabezpečovacího zařízení je na silnici až do jeho opětné aktivace dočasně použito dopravní značení: IP22 „Změna místní úpravy“, B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

8. Omezení rychlosti:

Veškerá drážní doprava bude v této části trati po dobu 19 dnů zastavena.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Při realizaci „SO 01-10-01“ až „SO 11-86-01“ je na rekonstruovaném přejezdu v km 18,751 zavedena úplná výluka jak železničního, tak silničního provozu v délce trvání 17 dní, a navazující 2 dny výluka silničního provozu pro dokončovací práce možné za provozu dráhy ve vlakových přestávkách (s ohledem na navazující výluky na dalších přejezdech a stavbách se toto však reálně nepředpokládá, s teoretickou výjimkou traťových mechanismů a speciálních vozidel).

Během výluky A:

Je veškerá doprava v traťovém úseku Čejč - Mutěnice zastavena.

Bude proto nutné přijmout opatření v osobní i nákladní dopravě. Toto je blíže popsáno v kapitolách „Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření“ a „Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu“.

5.3 Přehled dopravních a přepravních opatření

V souvislosti se stavebními úpravami přejezdu P7152 dojde po dobu 17 dní k nepřetržité výluce železničního provozu mezi ŽST Čejč a Mutěnice. Jelikož se jedná o jednokolejnou trať, znamená to, že jakákoliv výluka koleje znemožní také veškerou dopravu a je tedy nezbytné zavést omezení v osobní i nákladní přepravě.

5.3.1 Přehled výluk

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP1	A	léto 2022	17 dnů	V rámci této stavby nepřetržitá výluka mutěnického zhlaví žst. Čejč, dle koordinace však předpoklad výluky v celém úseku trati 255 Hodonín - Zaječí
	Z	léto 2022	1 den	Výluka PZZ přejezdu P7152, poslední den kolejové výluky zkoušení PZZ

5.3.2 Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu

Výluka A

S ohledem na skutečnost, že SŽ předpokládá výluky i na jiných úsecích tratě Hodonín – Zaječí a požadavcích KORDIS, předpokládá se bez ohledu na přímou souvislost s tímto dílem vyloučení

drážní dopravy v celém úseku a nahrazení NAD rovněž celého úseku. Začátek a konec výluky ve vztahu k NAD a ZAN je ovlivněn ostatními stavbami a opravami SŽ. Nebude tak možno ani zavést jízdy nákladních vlaků. Jízdy vlaků/posunů z místní dráhy do ŽST Čejč by musely být projednány zvlášť se SŽ, neboť z důvodu výluky nebude možno provádět posunovací práce přes mutěnické zhlaví, stavební práce obsažené v tomto díle se odbočné tratě do Uhřic nedotknou.

NAD proto bude zpracován samostatný VJŘ pro celý úsek, přičemž zohlední i nedostupnost výpravní budovy ze strany obce Čejč (jediný přejezd umožňující příjezd bude vyloučen).

Standartně jsou vlaky obsluhovány v pracovních dnech vždy sólo motorovým vozem ř. 810, s výjimkou vlaků 14500 a v pátky 14514 posilované vozem řady BDtax, o víkendech a státem uznaných svátcích vedené vždy 810+BDtax.

Pokud by došlo k neshodě mimo toto dílo a musela se výluka uskutečnit samostatně, vyžádala by si následující opatření:

Vyloučení drážního osobního provozu minimálně v úseku Čejč – Mutěnice zastávka (možnost zajíždění vlaků od Hodonína až do zastávky bylo zvažováno a ze strany SŽ nezavrženo, avšak nebylo dále rozpracováno vzhledem k předpokladu celotraťové výluky)

Za běžného provozu dochází ke křížování vlaků v ŽST Mutěnice, kam je navíc relativně obtížná zajíždka. Proto byla navržena možnost i s ohledem na spádovost turistických cílů a snaze zajistit maximální dosah železniční dopravou, obsloužit NAD úsek Čejč – Mutěnice zastávka, přičemž by se bus NAD ihned vracel blokovou smyčkou ulicí Vinařskou a Slováckou zpět a došlo tak jak k úspoře časů dojezdů, tak umožnění přestupu hrana/hrana v zastávce Mutěnice zastávka (příjezd ulicí Prostřednice, odjezd ulicí Slováckou), a s jízdou přes Čejkovice, pro možnost příjezdu ke staniční budově v Čejči.

Z důvodu nemožnosti objíždění v Čejči by bylo nutno zavést ze Zaječí vedení soupravou:

- dvouhlavou (810+BDtax+810 apod),
- nebo celodenní obsazení staniční zálohy v Čejči pro uskutečnění posunu přes jedno zhlaví
- nebo vedení vratnou kapacitnější soupravou („Regioshark“, „Stadler“ apod.)
- Obdobný postup by se týkal v případě jízd vlaků/posunů na místní dráhu v Uhřicích

V případě zajíždění až do zas. Mutěnice zastávka by bylo nutno zajistit v pracovní dny u vlaků 14500 a 14514 (v (5)), a o víkendech a svátcích vždy, vedení dvouhlavou či vratnou kapacitnější soupravou/vozem.

Náklady na NAD pro uvedenou variantu (vyloučení jen řešeného dílčího úseku) ukazuje níže uvedená tabulka. Bus NAD by v tomto případě neměl mezilehlou zastávku, doporučuje se také s přihlédnutím k lokalitě a uvedené době konání zvážit nasazení vozidla umožňujícího přepravu kol (např. cyklovlek).

Během výluky A nebude možné provozovat drážní dopravu na části trati Čejč – Mutěnice zastávka.

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

Návrh poloh stanovišť náhradní dopravy:

- ŽST Čejč – před staniční budovou,
- zast. Mutěnice zastávka – v ulici Vinařské, v úrovni zastávky SŽ, u č. p. 1179 (umožňující přestup hrana-hrana)

❖ V případě zavedení celotrat'ové výluky bude nutno stanovit v koordinaci s ostatními subjekty zvláštní trasu NAD v celém úseku a zvláště v Čejči stanovit náhradní zastávku v obci, z důvodu nedostupnosti budovy ŽST ve směru od obce (výluka řešeného přejezdu a neexistence alternativy).

Opatření pro osobní dopravu a přepravu

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP1	A + Z	léto 2022	17 dnů	V rámci této stavby nepřetržitá výluka mutěnického zhlaví žst. Čejč a nahrazení osobních vlaků v úseku Čejč - Mutěnice (zast.), dle koordinace však předpoklad výluky v celém úseku trati 255 Hodonín - Zaječí a kompletní nahrazení NAD

Hrubé vyčíslení požadavků na náhradní dopravu

Vzhledem k charakteru a sezónnosti provozu je ve výpočetních tabulkách užito výpočtu, kdy 1x 810 je nahrazena jedním vozem NAD, souprava 810+BDtax dvěma autobusy NAD; ve třech typech provozních dnů, tj. pondělí – pátek, páteční posila (plus BDtax na vlacích 14511 a 14514), soboty + neděle + státem uznané svátky. Pro přehlednost je bus za BDtax uváděn na řádcích zvlášť.

Výpočet uvažuje nejvyšší možný počet, tedy předpokládá běžný týden bez svátků a zahájení v běžný pracovní den (v kombinaci s nejvyšším možným počtem pátků).

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

Nnad celkem:		271 250,00 Kč		Sazba za km	70 Kč
Výluka č. 1 (Mut.- Čejč)		D _p	13	D _v	4
	T _{kmi} [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna	
		A _{xi}	V _{pi}	A _{xi}	V _{vi}
T _{km1}	13	1	7	1	6
T _{km2} (za BDtax)	13	1	1	1	6
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{kmi} celkem		1 976,00			
Výluka č. 1 (Mut.- Čejč)		D _p	3	D _v	0
	T _{kmi} [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna	
		A _{xi}	V _{pi}	A _{xi}	V _{vi}
T _{km} (za Bdtax pátek)	13	1	1		
T _{km2}					
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{kmi} celkem		39,00			
Výluka č. 2 (Čejč - Muť)		D _p	13	D _v	4
	T _{kmi} [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna	
		A _{xi}	V _{pi}	A _{xi}	V _{vi}
T _{km1}	12	1	7	1	6
T _{km2} (za BDtax)	12	1	1	1	6
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{kmi} celkem		1 824,00			
Výluka č. 2 (Čejč - Muť)		D _p	3	D _v	0
	T _{kmi} [km]	Pracovní den		Dny pracovního volna	
		A _{xi}	V _{pi}	A _{xi}	V _{vi}
T _{km} (za Bdtax pátek)	12	1	1		
T _{km2}					
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{kmi} celkem		36,00			

Celkem tak lze jako cenu za opatření v osobní dopravě předpokládat částku přibližně 271 250 Kč.

5.3.3 Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

Výluka A

Během výluky A nebudou možné jízdy nákladních vlaků mezi stanicemi Čejč a Mutěnice, eventuální možnost posunovacích prací v ŽST Čejč je omezena obdobně jako u osobní dopravy. Vzhledem k předpokladu provázanosti s jinými pracemi SŽ se předpokládá výluka v celém traťovém úseku Hodonín – Zaječí. Pravidelné obsluhy manipulačních a vlečkových míst nejsou zavedeny. Případná doprava na místní dráze do Uhřic je omezena shodně s osobní dopravou, samotný vjezd do ŽST Čejč není touto akcí přímo dotčen. Dle svého vyjádření nepředpokládá provozovatel místní dráhy v roce 2022 potřebu zavedení pravidelných jízd mezi žst. Čejč a místní dráhou.

Tabulka opatření pro nákladní dopravu a přepravu

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP1	A + Z	léto 2022	17 dnů	Případná obsluha žst. Čejče je v důsledku výluky zhlaví možná pouze ze strany Zaječí, a s možným posunem pouze přes 1 zhlaví, s ohledem na předpoklad výluky celé trati Zaječí - Hodonín je však možno predikovat vyhlášení ZAN na celou dobu trvání a na všechny tarifní body

5.3.4 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby

Personální potřeba dopravních zaměstnanců a obsazení dopraven se na řešeném úseku v průběhu rekonstrukce přejezdu nijak nezmění.

ZÁVĚR

Provozní a dopravní technologie projektové dokumentace stavby „Doplnění závor na přejezdu P7152 v km 18,751 trati Zaječí – Hodonín“ obsahuje:

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

DOKLADOVÁ ČÁST

Seznam vyjádření:

01. Výhled dopravy na místní dráze Čejč – Uhřice u Kyjova (Vyjádření provozovatele)