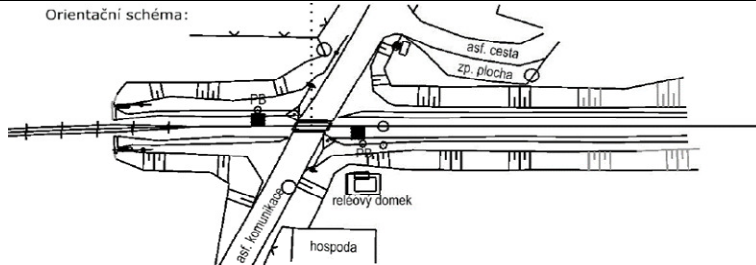




Orientační schéma:

Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	19.3.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Marian Kiss

Stavebník/investor:

Správa železnic, státní organizace

Adresa:

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zástupce investora:

Stavebí správa východ

Adresa:

Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc



SPRÁVA  
ŽELEZNIC

Zhotovitel stavby:

SB projekt s.r.o.

Adresa:

Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín

Kontakt:

T: 420 725 528 626

E: [info@sbprojekt.cz](mailto: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](mailto:ostrava@dopravniprojektovani.cz)



Hlavní projektant (HIP):

Ing. Marian Kiss

Specialista:

Ing. Libor Habrnál

Odpovědný projektant:

Ing. Libor Habrnál

Zpracovatel přílohy:

Ing. Tomáš Votoupal

Název stavby/akce:

Doplnění závor na přejezdu v km 111,590 (P7971)  
trati Brno - Vlárský průmysk

S-kód:

S621800214

Zakázka:

2103038-01

Název části:

Průvodní zpráva

Označení části:

B

Název objektu:

Číslo objektu/komplexu:

Název přílohy:

Provozní a dopravní technologie

Číslo přílohy:

B.4

Název dílčí části přílohy:

Paré:

Kraj:

Zlínský

Katastrální území:

Drslavice [632643]

TUDU:

2302 34

Dokumentace:

Stupeň dokumentace:

DUSP

Datum zpracování:

19.3.2022

Formáty:

A4

Měřítko:

bez měřítka

S-kód:

S 6 2 1 8 0 0 2 1 4

Stupeň dokumentace:

\_ D U S P

Část:

\_ B

Objekt:

\_ X

Podobjekt:

\_ X

Příloha:

\_ X

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 .....	12
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 .....	20
3.1.3	Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické .....	21
4	ROZSAH ÚPRAV DC Z DŮVODU STAVEBNÍCH PRACÍ.....	22
4.1	Přehled provozních souborů a stavebních objektů .....	22
5	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY .....	27
5.1	Základní informace .....	27
5.2	Přehled dopravních a přepravních opatření.....	28
5.2.1	Přehled výluk.....	28
5.2.2	Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu .....	29
5.2.3	Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření.....	33
5.2.4	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby .....	33
5.2.5	Ostatní, jiné.....	33
	ZÁVĚR.....	34

# 1 VSTUPNÍ ÚDAJE

## 1.1 Identifikační údaje o stavbě

Název dokumentace:	Doplnění závor na přejezdu v km 111,590 (P7971) trati Brno – Vlárský průsmyk DUSP - dokumentace pro vydání společného povolení stavby
Řešený úsek:	mezistaniční úsek Hradčovice - Uherský Brod
Kraj:	Zlínský
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 jednostupňové projektové dokumentace pro stavební povolení, dokumentace pro provedení stavby a výkon autorského dozoru, jejímž cílem je rekonstrukce rozsahu zabezpečení žel. přejezdu a zvýšení bezpečnosti, rekonstrukce technicky a morálně nevyhovující vnitřní technologie PZS a rekonstrukce nevyhovujícího stavu přejezdové konstrukce vč. rekonstrukce nefunkčního odvodnění, pod názvem „Doplnění závor na přejezdu v km 111,590 (P7971) trati Brno – Vlárský průsmyk“

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>
ARRIVA	ARRIVA vlaky s.r.o.
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
ID TZK	Integrovaná doprava Zlínského 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
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 mezistaničním úseku Uherský Brod – Hradčovice, v km 111,590.

Dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2021 leží železniční stanice Hradčovice a Uherský Brod na regionální dráze (nezařazené do evropské železniční sítě TEN-T) Vlárský průmysk státní hranice – Staré Město u Uherského Hradiště, číslo 812. Podle služebních pomůcek SŽ se jedná o trať číslo 317A a dle knižního jízdního řádu o trať číslo 341.

Všechny úseky jsou jednokolejné a neelektrifikované.

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

Železniční stanice Uherský Brod i Hradčovice leží na území Zlínského kraje.

#### **2.1.2 Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci**

Vlastníkem dráhy Vlárský průmysk st. Hranice – Staré Město u Uherského Hradiště je Česká republika, kterou zastupuje Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ). Provozní schopnost zajišťuje SŽ, Oblastní ředitelství Olomouc.

Provozovatelem dráhy je rovněž SŽ. Řízení provozu zajišťuje opět Oblastní ředitelství Olomouc. Organizačně jsou železniční stanice Hradčovice a Uherský Brod začleněny do Provozního obvodu (dále jen PO) Valašské Meziříčí.

Dopravci pravidelných vlaků osobní dopravy jsou České dráhy, a. s. a ARRIVA vlaky s. r. o.

Regionální spoje jsou zařazeny do systému ID TZK.

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

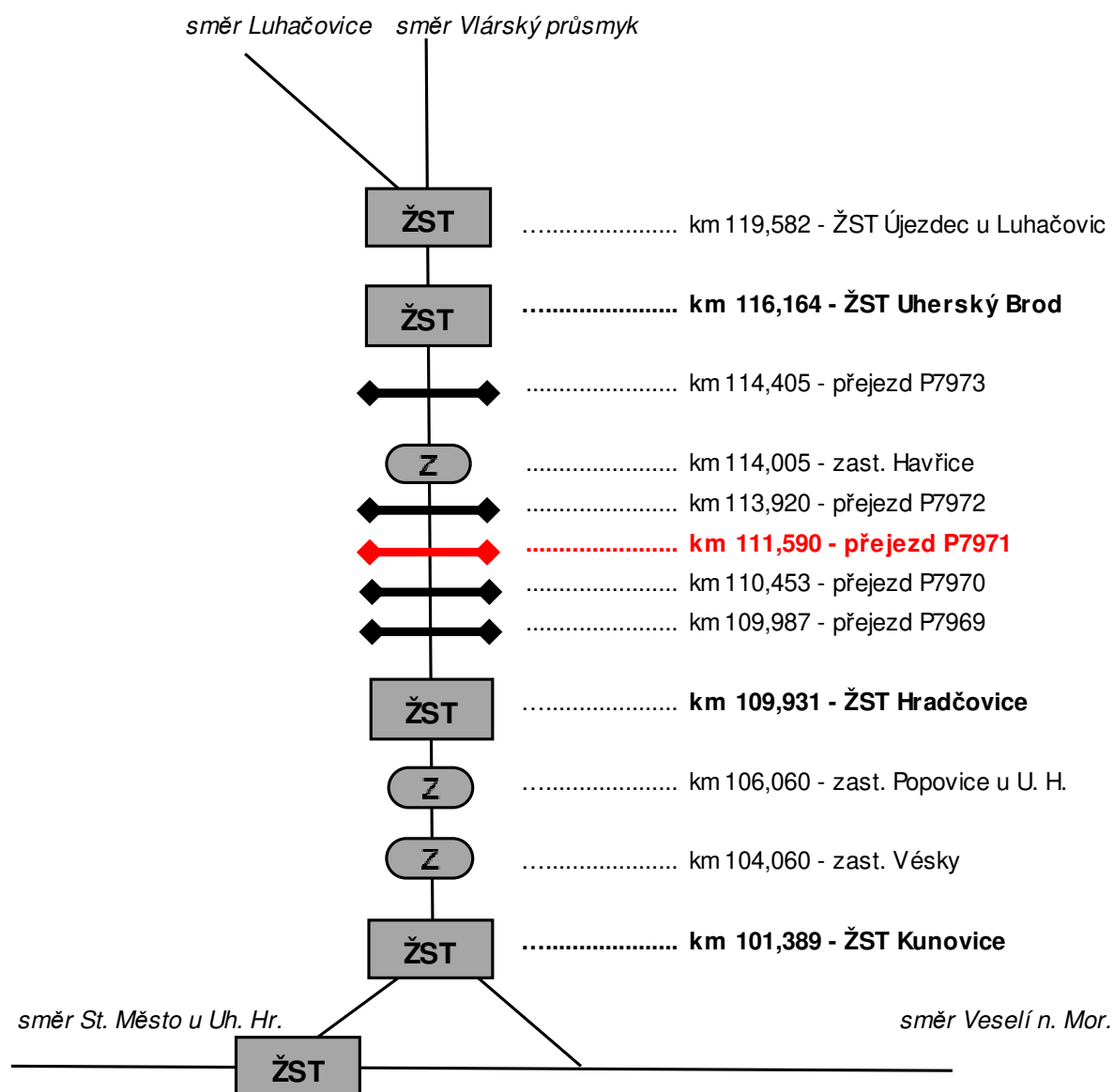
### 2.1.3 Charakteristika traťových úseků

**Trať 317A Vlárský průsmyk – Staré Město u Uherského Hradiště (v řešeném úseku):**

<b>Začátek trati (dle TTP):</b>	<b>Vlárský průsmyk st. hranice</b>
<b>Konec trati (dle TTP):</b>	<b>Staré Město u Uherského Hradiště</b>
<b>Začátek dráhy (dle Prohlášení o dráze):</b>	<b>Vlárský průsmyk st. hranice</b>
<b>Konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):</b>	<b>Staré Město u Uherského Hradiště</b>
<b>Kategorie dráhy:</b>	<b>regionální</b>
<b>Zábrzdňá vzdálenost:</b>	700 m
<b>Největší povolená délka vlaku:</b>	
<b>Největší délka vlaku nákladní dopravy:</b>	540 m
<b>Největší délka vlaku osobní dopravy (vlaků dálkové dopravy):</b>	161 m
<b>Největší délka vlaku osobní dopravy (zastávkové vlaky):</b>	80 m
<b>Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:</b>	
Od začátku ke konci trati: 15 ‰	Od konce k začátku trati: 15 ‰
<b>Rozchod kolejí:</b>	1 435 mm
<b>Trakční soustava:</b>	nezávislá
<b>Organizování a řízení drážní dopravy podle:</b>	SŽDC D1
<b>Traťový rádiový systém:</b>	SRD - 65
<b>Největší traťová rychlost na úseku:</b>	80 km/h
<b>Třída traťového zatížení a přidružená rychlost na jednotlivých úsecích:</b>	
Uherský Brod - Kunovice	C3/80

(stav k 17. 10. 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

1	2	3	4	5	6
Přejezd	km	Zabezpečení	Komunikace	Stanoviště dohledu	Poznámka
Uherský Brod					
P7973	114,405	PZS 3ZBI	III/4958	CDP Přerov	
Havříce z.					
P7972	113,920	PZS 3SBI	účelová	CDP Přerov	
P7971	111,590	PZS 3SBI	účelová	CDP Přerov	
P7970	110,453	PZS 3SBI	účelová	CDP Přerov	↑
P7969	109,987	PZS 3ZBI	III/5019	CDP Přerov	↑↓
Hradčovice					

Vysvětlivky:

Sloupec 1 – Jednotné označení přejezdu

Sloupec 2 – km poloha přejezdu

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)
  - 3SBI - se závislostmi na jízdě vlaku, s přenosem indikace o stavu PZS do dopravní (3), bez závor (S), s pozitivním signálem (B), a informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci (I)

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

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

Sloupec 6 – Směr platnosti přejezdníků a drhlíků

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

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

(stav k 20. 10. 2021)

## Železniční přejezd v km 111,590 (P7971)

*Kategorie (druh) komunikace:*

Účelová komunikace

*Typ a kategorie zabezpečení železničního přejezdu:*

Jedná se o jednokolejný železniční přejezd, který úrovnňově kříží širou trať mezi ŽST Hradčovice a ŽST Uherský Brod.

Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu PZS 3SBI, tedy bez závor a s pozitivní signalizací.

### Trat'ová rychlost a její omezení

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
%o/Tr.	Poznámka	Rychlostníky			Umístění	Rychlostníky			Poznámka	%o/Tr.
		R	3	N		N	3	R		
					Uherský Brod					
6/II			70	80	114,873		80			0/IV-V
			80		110,413	80	70			
					Hradčovice					

Vysvětlivky:

sl. 1 – rozhodný spád/třída sklonu mezi dvěma dopravními s kol. rozvětvením, pro směr od začátku ke konci trati

sl. 2 – poznámka - důvod omezení rychlosti

sl. 3 – hodnoty jen pro rychlostníky R pro směr od začátku ke konci trati

sl. 4 – hodnoty jen pro rychlostníky 3 a N pro směr od začátku ke konci trati (pokud 3 není umístěn, platí N)

sl. 5 – hodnoty jen pro rychlostníky N pro směr od začátku ke konci trati

sl. 6 – název stanice, výhybny, odbočky, dopravní D3 nebo km širé trati, a km poloha

sl. 7 – hodnoty jen pro rychlostníky N pro směr od konce k začátku trati

sl. 8 – hodnoty jen pro rychlostníky 3 a N pro směr od konce k začátku trati

sl. 9 – rychlost jen pro rychlostníky R pro směr od konce k začátku trati

sl. 10 – poznámka - důvod omezení rychlosti

sl. 11 - rozhodný spád/třída sklonu mezi dvěma dopravními s kol. rozvětvením, pro směr od konce k začátku trati

sl. 10 – důvod omezení rychlosti

v bez z -výhybky nezávislé na hlavních návěstidlech

přej -přejezd

### Postrková služba

Povolená postrková služba, posun mezi dopravami za vlakem povolen.

Úsek od	Úsek do	Postrk	PMD zakázán	Poznámka
Údaje ve směru od začátku trati				
<b>Vlářský průmysk</b>	<b>Bojkovice</b>	1z		
<b>Kunovice</b>	<b>St. Město u Uh. Hr.</b>	2z		
Údaje ve směru od konce trati				
<b>St. Město u Uh. Hr.</b>	<b>Kunovice</b>	2z		
<b>Kunovice</b>	<b>Slavičín</b>	1z		

Vysvětlivky:

1z – dovolen nejvýše jeden zavěšený postrk

2z – dovoleny až dva zavěšené postrky

## 2.1.4 Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku

### ŽST Uherský Brod

*Umístění a charakteristika stanice:*

Železniční stanice Uherský Brod leží v km 116,164 regionální jednokolejně neelektrifikované dráhy Vlárský průsmyk st. hr. – Staré Město u Uherského Hradiště.

Sídlem přednosty PO je ŽST Valašské Meziříčí.

Stanice je dálkově řízena z CDP Přerov, s možností předání na úsekové řízení, místní řízení nebo dálkové řízení ze záložního pracoviště v Bylnici, je obsazena pohotovostním výpravčím.

*Nástupiště:*

Ve stanici jsou zřízena tři nástupiště:

- 1. u koleje číslo 2, úrovňové, jednostranné, délky 160 m, částečně zastřešené, výška hrany nad temenem kolejnice 550 mm, bezbariérově přístupné
- 1a. u koleje číslo 2a, úrovňové, jednostranné, délky 60 m, výška hrany nad temenem kolejnice 550 mm, bezbariérově přístupné
- 2. u koleje číslo 1, poloostrovní, jednostranné, úrovňové, délky 140 m, se dvěma přístřešky, výška hrany nad temenem kolejnice 550 mm, bezbariérově přístupné
- Příchod na nástupiště 2 je přes přechod.

*Vlečky a účelová kolejiště:*

- vlečka číslo 5344 „Slovácké strojírny, a. s.“, odbočuje výhybkou číslo 6 z manipulační koleje číslo 7 v km 116,297
- vlečka číslo 5339 „REC Group s. r. o.“, vlečka Uherský Brod“, odbočuje výhybkou číslo 16 z koleje číslo 3 v km 115,555

*Určení kolejí:*

Kolej číslo	Užitečná délka (m)	Vymezena polohou	Účel použití, poznámka
<b>dopravní koleje</b>			
1	613	S1 – L1	
2	155	Sc2 – Lc2	
2a	108	S2a – Lc2a	
2b	167	Sc2b – L2b	
3	631	S3 – L3	
5	579	S5 – L5	
<b>manipulační koleje</b>			
4	194	Se4 – Se6	
6	155	Se5 – zarážedlo	kusá
7	579	Se4 – Se7	
9	226	Vk4 – zarážedlo	kusá
6a	44	Se8 – zarážedlo	Pro vozidla SŽ, kusá

*Trakční vedení:*

Není zřízeno.

Uvedená železniční stanice není předmětem stavby.

## **Zastávka Havřice**

*Umístění a charakteristika stanice:*

Železniční zastávka Havřice leží v km 114,005 regionální jednokolejné neelektrifikované dráhy Vlárský průsmyk st. hr. – Staré Město u Uherského Hradiště, mezi ŽST Uherský Brod a Hradčovice. Zastávka je přidělena OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí.

Je tvořena jedním úrovnovým vnějším nástupištěm délky 140 m, které je bezbariérově přístupné. Výška nástupištní hrany je 550 mm nad temenem kolejnice. Je vybavena přístřeškem pro cestující.

Není obsazena dopravním zaměstnancem.

Uvedená železniční zastávka není předmětem stavby.

## **ŽST Hradčovice**

### *Umístění a charakteristika stanice:*

Železniční stanice Hradčovice Brod leží v km 109,931 regionální jednokolejné neelektrifikované dráhy Vlárský průsmyk st. hr. – Staré Město u Uherského Hradiště.

Sídlem přednosty PO je ŽST Valašské Meziříčí.

Stanice je dálkově řízena z CDP Přerov, s možností předání na úsekové řízení, místní řízení nebo dálkové řízení ze záložního pracoviště v Bylnici. Není obsazena pohotovostním výpravčím.

### *Nástupiště:*

Ve stanici jsou zřízena dvě nástupiště:

- u koleje číslo 1, úrovňové, jednostranné, délky 185 m, s pevnou nástupní hranou, výška hrany nad temenem kolejnice 200 mm, bezbariérově nepřístupné
- u koleje číslo 2, úrovňové, jednostranné, délky 199 m, s pevnou nástupní hranou, výška hrany nad temenem kolejnice 200 mm, bezbariérově nepřístupné
- Příchod na nástupiště je přes dva přechody

### *Vlečky a účelová kolejiště:*

- Nejsou

*Určení kolejí:*

Kolej číslo	Užitečná délka (m)	Vymezena polohou	Účel použití, poznámka
<b>dopravní koleje</b>			
1		S1 – L1	
2		Sc2 – Lc2	
<b>manipulační koleje</b>			
3		Se4 – Se6	

*Trakční vedení:*

Není zřízeno.

Uvedená železniční stanice není předmětem stavby.

## 2.1.5 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

### SZZ železniční stanice Hradčovice

V ŽST Čejč je SZZ 3. kategorie, typu ESA11, obsluhované dálkově z JOP DOZ CDP Přerov.

### SZZ železniční stanice Uherský Brod

V ŽST Čejč je SZZ 3. kategorie, typu ESA11, obsluhované dálkově z JOP DOZ CDP Přerov.

### TZZ v mezistaničním úseku Uherský Brod - Hradčovice

V mezistaničním úseku Uherský Brod - Hradčovice je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo AH-ESA-04, bez oddílových návěstidel, se závislostí na SZZ obou sousedních ŽST.

### Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení

Dopravná/Mezistaniční úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Uherský Brod			3.	elektronické stavědlo ESA 11, obsluhované z JOP DOZ (CDP Přerov)
Uherský Brod - Hradčovice			3.	automatické hradlo AH-ESA-04, bez oddílových návěstidel
Hradčovice			3.	elektronické stavědlo ESA 11, obsluhované z JOP DOZ (CDP Přerov)

## 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 (uvedené hodnoty jsou součtem zavedených tras, bez zohlednění konkrétního dne jízdy).

#### 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	Celke m	ΣO	ΣN	ΣL	Σprav Σpp Σg
Uherský Brod Hradčovice	1	T	prav		7	3	23	1		1			35	34	1	0	35	35	67	2	0	69
			pp										0	0	0	0	0	35	0	0	0	0
	1	Z	prav		7	3	22	1			1		34	33	1	0	34	34				69
			pp										0	0	0	0	0	34				

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati

Z – směr od konce k začátku trati

Začátek trati je ve Vlárském průmysku, konec trati je ve Starém Městě u Uh. Hradiště.

prav – pravidelný vlak

pp – vlak podle potřeby



### **2.2.2 Traťová technologie**

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

#### **Dálková osobní doprava – vlaky vyšších kategorií a rychlíky**

Vlaky mezistátní a vyšší kategorie nejsou na trati zavedeny.

Rychlíková vrstva je tvořena linkou R18 relace Praha – Luhačovice. Dopravcem všech vlaků kategorie R jsou České dráhy, a. s.

#### **Rychlá regionální osobní doprava**

##### **– spěšné vlaky**

Jsou na dotčené trati vedeny pouze ve špičkových časech dne a týdne v jednotlivých případech, pouze jako doplněk přepravní nabídky. Jsou vedeny jako posilové vlaky relace Bylnice – Staré Město u Uh. H., případně Vlárský průsmyk – Brno hl. n. Dopravcem jsou jak České Dráhy, a. s., tak ARRIVA, dle konkrétního vlaku a dne v roce.

##### **– rychlíky**

Na zmíněné trati jsou součástí dálkové linky R18, okrajových časech dne jsou vedeny v úseku Luhačovice - -Staré Město u Uherského Hradiště. Rychlíková linka je vedena v celodenním dvouhodinovém taktu.

#### **Regionální osobní doprava – osobní vlaky**

Regionální osobní doprava je tvořena osobními vlaky, které tvoří základní část přepravní nabídky v oblasti. Základní relace je Bylnice – Staré Město u Uherského Hradiště, provozovaná v quasi dvouhodinovém taktu, proložená s quasi dvouhodinovým taktem relace Bojkovice – Staré Město u Uherského Hradiště a několika vlaky ve špičkách, vedených v realci Uherský Brod – Staré Město u Uherského Hradiště. Dopravcem všech vlaků kategorie Os je ARRIVA.

#### **Integrovaný dopravní systém**

Všechny regionální vlaky jsou začleněny do systému IDS TZK. Jedná se pouze o začlenění tarifní.

#### **Nákladní doprava**

Vlaky nákladní dopravy jsou dle listu GVD tvořeny pouze jedním párem nákladních vlaků.

### 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									
Uherský Brod - Hradčovice									
Typový vlak		Ex (SC)		R		Sp		Os	
				883		1284		4306	
řazení/normativ				754+250t		845.0		845.0	
Dopravní a zastávky		JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST	Uherský Brod	x	x	*	*	*	*		
z.	Havříce	x	x	l	l	l	l	3,0	▲
ŽST	Hradčovice	x	x	6,5	*	6,0	*	4,5	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)				6,5	0,0	6,0	0,0	7,5	0,0
Cestovní doba (min)				6,5		6,0		7,5	

Délka trati (km)		6,200	6,200	6,200
Technická rychlost (km/h)		57,23	62,00	49,60
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)		57,23	62,00	49,60

Jízdní doby - současný stav									
Hradčovice - Uherský Brod									
Typový vlak		Ex (SC)		R		Sp		Os	
				883		1281		4307	
řazení/normativ				754+250t		845.0		845.0	
Dopravní a zastávky		JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST	Hradčovice	x	x	*	*	*	*	*	*
z.	Havříce	x	x	l	l	l	l	4,5	▲
ŽST	Uherský Brod	x	x	6,0	*	5,0	*	2,5	
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)				6,0	0,0	5,0	0,0	7,0	0,0
Cestovní doba (min)				6,0		5,0		7,0	

Délka trati (km)		6,200	6,200	6,200
Technická rychlost (km/h)		62,00	74,40	53,14
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)		62,00	74,40	53,14

Vysvětlivky:

\* ... vlak vstupuje/vystupuje z řešeného úseku, případné pobyty se neudávají

▲ ... pobyt kratší než 0,5 minuty

x 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 Uherský Brod - Hradčovice, v porovnání se současným GVD, zůstává stav de facto beze změny, celkový počet vlaků je prakticky shodný (byť se v některé dny mírně liší dílčí relace posilových Sp vlaků). Vzhledem k omezení jízdy vlaků na určité dny v týdnu (či období), je skutečný rozsah dopravy za běžný pracovní nebo nepracovní den obecně mírně nižší než uvedené hodnoty (uvedené hodnoty jsou součtem zavedených tras, bez zohlednění konkrétního dne jízdy). Tabulka nezohledňuje příp. vlaky nákladní.

### 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
Uherský Brod Hradčovice	1	T	prav		7	4	22						33	33	0	0	33	33	65	0	0	65
			pp										0	0	0	0	0	33	0	0	0	0
	1	Z	prav		7	4	21						32	32	0	0	32	32				65
			pp										0	0	0	0	0	32				

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati

Z – směr od konce k začátku trati

Začátek trati je ve Vlárském průmysku, konec trati je ve Starém Městě u Uh. Hradiště.

prav – pravidelný vlak

pp – vlak podle potřeby

dle stavu Návrhu GVD 2021/2022 k 10. srpnu 2021

## 2.3 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání

### ŽST Uherský Brod:

- obsazena pohotovostním výpravčím

### ŽST Hradčovice

- neobsazena výpravčím

## **3 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU**

### **3.1 Koncepce řešení**

Předmětem stavby je rekonstrukce železničního přejezdu, včetně spodku, svršku, přejezdové konstrukce doplněné o chodník, zabezpečovacího zařízení doplněné o celé závory, elektrické přípojky, opravy technologického objektu a vyvolaných přeložek inženýrských sítí. Současně bude položena kabelizace mezi prvky zabezpečovacího zařízení a technologickým objektem. Rekonstrukce je vyvolána zhoršeným technickým stavem uvedených zařízení, které je způsobeno především jejich provozním opotřebením a zvýšenými nároky na bezpečnost vlakové dopravy. Jedná se o změnu dokončené stavby, stavbou trvalou. Účel užívání se stavbou nemění

#### **3.1.1 Základní vize řešení trat'ového 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.

#### **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:

- Úprava a dostavba chodníku směrem k fotbalovému hřišti.
- Opravné a údržbové práce SŽ na úsecích Kunovice- Hradčovice a Hradčovice – Újezdec u Luhačovic – Luhačovice.

### **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 P7971 podmínkou pro zavedení nového dopravního modelu na dotčené trati Vlárský průsmyk st. hr. – Staré Město u Uherského Hradiště, 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“.

## 4 ROZSAH ÚPRAV DC Z DŮVODU STAVEBNÍCH PRACÍ

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzávěry

- odstranění přejezdové konstrukce, odstranění živičného krytu a konstrukčních vrstev vozovky do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku
- odstranění podkladních vrstev a zeminy zemní pláň do požadovaných úrovní
- vybudování odvodnění v oblasti přejezdu
- vybudování konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku
- zřízení kolejového svršku
- podbití koleje AST
- vybudování pryžové přejezdové konstrukce do požadovaných úrovní
- vybudování nové konstrukce vozovky, příp. pokládka nového živičného krytu v projektem navržených úsecích pozemní komunikace
- vybudování chodníku v projektované trase včetně značení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

### 4.1 Přehled provozních souborů a stavebních objektů

#### PS 11-01-31 PZS přejezdu P7971 v km 111,590

*Předmět stavby:*

- Nově bude, dle rozhodnutí Drážního úřadu, přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se třemi stožáry výstražníků a třemi světelnými skříněmi A, B a D doplněné o celé závory přehrazující chodník a komunikaci. Budou použity LED výstražníky. Závorová břevna nebudou doplněné o LED zvýraznění. Typ zařízení zůstává stávající, reléový. Vnitřní technologie bude doplněna do stávajícího reléového stojanu. Bude provedena výměna dobíječe a baterie. Pro detekci železničních vozidel zůstanou zachovány stávající úseky počítačů náprav Frauscher AzF se snímači RSR 180 jejichž ústředna je součástí technologie dotčeného PZS. Z důvodu rozšíření konstrukce budou upraveny polohy snímačů u přejezdu. Bude provedena úprava kontrolních a ovládacích prvků na JOP CDP Přerov a JOP Uherský Brod, na desce nouzových obsluh v DK žst. Hradčovice a DK Uherský Brod. U technologického objektu bude zřízena společná přístrojová skříň, do které bude umístěno místní ovládání přejezdu, VTO a rozvaděč NN. V rámci stavby bude položena kabelizace mezi technologickým objektem přejezdu a venkovními prvky zabezpečovacího zařízení v místě přejezdu.

Stávající zabezpečovací zařízení bude demontováno.

*Požadavky na výlukovou činnost:*

- Viz níže

#### **SO 11-10-01 Železniční svršek v km 111,590**

*Předmět stavby:*

- Nový železniční svršek bude ve tvaru S49 na betonových pražcích délky 2,42m s úklonem 1:20. Bude použito tuhého upevnění na žebrové podkladnici. V místě přejezdu bude použito upevnění s antikorozií úpravou. Kolej bude svařena do bezstykové úpravy. V rámci kolejového svršku bude vyměněno kolejové pole o délce 30m a poté bude provedena následná SVÚ do polohy koleje dle PPK poskytnutého SŽG Olomouc.

*Požadavky na výlukovou činnost:*

- Viz níže

#### **SO 11-11-01 Železniční spodek v km 111,590**

*Předmět stavby:*

- Železniční spodek bude navržen dle geotechnického průzkumu. Na žádost správce trati bude pro konstrukci ZKPP použito materiálů nepotřebnou stabilizaci. Předpoklad pro odvodnění žel. spodku je za pomoci trativodního potrubí

*Požadavky na výlukovou činnost:*

- Viz níže

#### **SO 11-13-01 Žel. přejezd P7971 v km 111,590**

*Předmět stavby:*

##### Konstrukce přejezdu

- Železniční přejezd bude tvořen celopryžovými vnitřními a vnějšími přejezdovými panely. Vnější přejezdové panely budou použity s úklony (snížení vnějších panelů bude max. -50 mm). Přejezdová konstrukce bude doplněna pojistkami proti posuvu, které zajistí jeho stabilizaci. Vnější panely o rozměru 910 mm budou uloženy na přejezdových závěrných zídkách tvaru L a na hliníkových nosičích o rozměrech 910/590. Závěrné zídky budou uloženy do lože z cementové malty M25 XF4 na prefabrikované základové bloky B 35 uložené na podkladní beton C16/20 XC2. V blízkosti žel. přejezdu je nutné dodržet rozdělení pražců U (600 mm). Vnitřní panely o rozměru 910 mm pro rozchod kolejí 1435 mm budou uloženy na betonových pražcích SB8.

### Komunikace

- Šíře dvoupruhové obousměrné komunikace bude min. 5,00 m. (dva jízdní pruhy o šířce 2x2,5 m) a s nezpevněnou krajnicí (š. min. 0,50 m) na jedné straně a na straně druhé bude navržen chodník (š. min. 1,50 m). Šířkové uspořádání a rozsah úprav vozovky na žel. přejezdu byl upřesněn na místním šetření. Směrové vedení i výškové řešení komunikace bude upraveno tak, aby splňovalo požadavek gravitačního odvodnění komunikace a též s ohledem na co nejmenší rozsahy úprav. Příčný sklon komunikace bude převážně přizpůsoben jednostrannému stávajícímu sklonu vozovky 2,5 %.

### Chodník

- Chodník bude umístěn po levé straně komunikace směrem od obce k areálu hřiště a bude mít min. celkovou šíři 1,50 m. Toto řešení si vyžádá drobné úpravy oplocení v areálu hřiště. Podélné sklony budou splňovat požadavek na bezbariérové uspořádání chodníku, tedy do 8,33 %. Stavební objekt zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 25 m (včetně železničního svršku nad rekonstruovaným propustkem). Bude použita soustava kolejnic tvaru 49E1 na betonových pražcích SB8 – upevnění K. V úseku rekonstrukce je navrženo nové kolejové lože v tl. 0,35 m. Kolej je stykovaná. V navazujících úsecích (železniční svršek S49 na dřevěných pražcích) nezbytné směrové a výškové úpravy koleje včetně výběhů (podbití ASP) bude provedeno doplnění kolejového šterku do požadovaného profilu.

#### *Požadavky na vylukovou činnost:*

- Viz níže

### **SO 11-72-01 Oprava reléového domku PZS P7971**

#### *Předmět stavby:*

- Stavební objekt řeší provedení rekonstrukce stávajícího releového domku, který je určen pro osazení technologického zařízení - zabezpečovacího zařízení na trati trati Brno – Vlárský průsmyk. RD (Releový domek) v km 111,590 u trati (parc. č. 3109/1 vlastnické právo Správa Železnic a.s.) je o půdorysném rozměru 2,00 x 3,00m – slouží pro umístění PZZ. Stávající reléový domek je betonový jednoprostorový prefabrikovaný objekt. Světlá výška místností je 3,1m. Domek není vybaven okapovými žlaby a svody, dešťové vody budou svedeny na terén. Reléový domek je opatřen sedlovou střechou, konstrukce střechy je provedena z dřevěných sbíjených vazníků, na které je provedeno laťování a střešní krytina z asfaltových šindelů. Projektant navrhuje střešní krytinu i s podstřešní folii a laťování vyměnit za hliníkovou krytinu v imitaci tašky (nebo z plastem potaženého plechu) v barvě tmavě červené. Střecha není opatřena okapy a dešťovými svody. Stěny z exteriéru projektant navrhuje opravit jsou v částech odpadlé omítky. Přestěrkovat část fasády a opatřit celou fasádu novým omyvatelným akrylátovým



nátěrem v barvě RAL 7004-Šedé. Ve stěně domku jsou vsazeny vchodové ocelové bezpečnostní dveře. Vstupní dveře jsou vybaveny fabkovým zámekem, který bude otvíratelný univerzálními klíči, které mají jednotliví správci OŘ (SSZT, SEE, příp. SBBH). Požadavek investora je opatřit vstupní dveře osazením dveřním kontaktem a ten bude zapojen do DDTS. Je řešeno v navazujícím souboru elektroinstalace.

*Požadavky na vylukovou činnost:*

- Viz níže

## **SO 11-86-01 Elektrická přípojka PZZ**

*Předmět stavby:*

- Stávající technologie PZS přejezdu P7971 v km 111,590 je v současné době napájena 1-fázovou elektrickou přípojkou NN z přípojkové skříně R421516 (EG.D) v pilíři u koncového betonového sloupu DB v blízkosti přejezdu, na rozhraní p.č. 3109/1 a 3098/4. Pro napájení technologie nového PZS přejezdu bude tato přípojka rekonstruována na 3-fázovou. Za tímto účelem bylo prostřednictvím OES OŘ Olomouc požádáno na EG.D, a.s. o navýšení rezervovaného příkonu pro toto stávající odběrné místo ze současných 1x20A nově na 3x20A. Z přípojkové skříně R421516 bude vyveden nový napájecí kabel ukončený v elektroměrové skříně RE v plastovém pilíři, která bude umístěna u stávajícího reléového domku (RD) přejezdu P7971, který bude v rámci stavby opraven. Nová technologie přejezdu v km 111,590 bude napojena ze skříně jističů RJ, která bude součástí společné přístrojové skříně pro přejezdy SSP v pilíři umístěné vedle elektroměrové skříně RE. Pro možnost napájení stávajícího RD přejezdu v km 111,590 z nezávislého zdroje (dieselaagregátu) bude zboku společné skříně SSP (resp. skříně jističů RJ) instalována přívodka 32A/415V (3P+N+PE). Nouzové vypnutí napájení přívodu pro RD bude zajištěno ve skříně jističů RJ, do které bude zatažen ovládací kabel od tlačítka nouzového vypnutí napájení umístěného uvnitř RD na vhodném místě u vstupních dveří vedený přes skříň dobře v RD. Uzemnění ekvipotencionální přípojnice EP a zařízení ve skříně jističů RJ bude napojeno na stávající uzemnění opravovaného stávajícího RD. V souvislosti s plánovanou výstavbou nového chodníku přes přejezd P7971 a nutnými stavebními a terénními úpravami projektovanými v rámci SO 11-13-01 bude na E.G.D, a.s. podána žádost o přeložku výše uvedené stávající rozpojovací kabelové skříně R421516 (její přizdvížení o cca 40 cm) a v případě potřeby i přeložku koncového dvojitého betonového sloupu DB na rozhraní p.č. 3109/1 a 3098/4, u něhož je tato skříň umístěna.

*Požadavky na vylukovou činnost:*

- Viz níže

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

- **10 dní** nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS, v tom:
- **10 dní** úplnou uzavěru silnice

*Požadavky na výlukovou činnost ostatních SO a PS (mimo SO 11-10-01 + SO 11-11-01 + SO 11-13-01)*

- bez požadavků na výluky

**CELKOVÁ NEPŘETRŽITÁ VÝLUKA PRO „SO 01-10-01“ AŽ „SO 11-86-01“ BYLA STANOVENA NA 10 DNŮ.**

## 5 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY

### 5.1 Základní informace

Termín realizace: část období 1. 7. - 31. 8. 2022

Doba činností spojených s výlukami: 10 dnů

Vzhledem k rozsahu stavby nejsou stanoveny stavební postupy.

#### 1. Místo:

Obvod i ochranné pásmo dráhy mezi železničními stanicemi Uherský Brod a Hradčovice v místě přejezdu P7971.

#### 2. Rozsah prací:

V předstihu budou zbudovány areál 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. Dále proběhne předmontáž nových kolejových polí.

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.

*Kolejové výluky:*

- Výluka A – nepřetržitá výluka traťové koleje mezi stanicemi Uherský Brod a Hradčovice
- Celková doba nutné výluky 10 dnů.
- nepřetržitá výluka zabezpečovacího zařízení přejezdu P7971 současně s kolejovou výlukou.

Celková doba neprůjezdnosti přejezdu je 10 dnů.

#### 5. Odstavení mechanismů:

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

## 6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

Drážními vozidly a pracovními vlaky po kolejích ve směru ze stanice Uherský Brod a Hradčovice.

## 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 10 dnů zastavena.

## 9. Dopravní a přepravní opatření:

Při realizaci „SO 01-10-01“ až „SO 11-86-01“ je na rekonstruovaném přejezdu v km 111,590 zavedena úplná výluka jak železničního, tak silničního provozu v délce trvání 10 dní.

*Během výluky A:*

Je veškerá doprava v traťovém úseku Uherský Brod - Hradčovice 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“.

## 5.2 Přehled dopravních a přepravních opatření

V souvislosti se stavebními úpravami přejezdu P7971 dojde po dobu 10 dní k nepřetržité výluce železničního provozu mezi ŽST Uherský Brod a Hradčovice. 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 dopravě.

Předpokládá se zkoordinování této stavby s jinými opravnými a údržbovými pracemi SŽ v úseku Luhačovice – Újezdec u Luhačovic – Kunovice. NAD a ZAN by tak byly součástí opatření prací v těchto úsecích, NAD by byla vedena vždy až do/z Luhačovic a Kunovic (příp. dále). Pokud by však ke koordinaci nedošlo a akce probíhala samostatně, vyžádala by si následující níže uvedená opatření a náklady.

### 5.2.1 Přehled výluk

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP1	A	léto 2022	10 dnů	V rámci této stavby nepřetržitá výluka traťové koleje Uherský Brod - Hradčovice

## 5.2.2 Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu

### Výluka A

Z důvodu nesjízdnosti trati bude nutné zavést NAD.

Osobní vlaky dopravce ARRIVA jsou standartně obsluhovány motorovými jednotkami řady 845, případně obdobnými.

Rychlíky dopravce České dráhy, a. s. jsou provozovány klasickými soupravami, obvykle v řazení HV ř. 754 + 5 vozy řad A a B a odvozených řad (obvykle 2x Bdpee + Bmz + Bbdgmee + Apee).

Spěšné vlaky dopravce České dráhy, a. s. jsou vedeny variantně dle konkrétního dne v týdnu:

klasickou soupravou s HV ř. 754 a 5 vozy Bdmtee (a odvozených řad)

klasickou soupravou s HV ř. 754 a 4 vozy Bdmtee (a odvozených řad)

vratnou soupravou 854+Bdtn+ ABfbrdtn

Spěšné vlaky dopravce dopravce ARRIVA jsou standartně obsluhovány motorovými jednotkami řady 845, případně obdobnými.

Vzhledem k charakteru a kapacitě ŽST Hradčovice (pouze 2 dopravní koleje a 1 manipulační, zaústěná pouze ze strany Uherského Brodu), a zároveň intenzitě a charakteru provozu, je navrženo zavedení dvou linek NAD:

- Linka NAD za osobní vlaky a v daném úseku zastávkové spěšné vlaky
- Linka NAD za spěšné vlaky (nezastavující v úseku) a rychlíky

### Linka NAD „Os“

je navržena pro zastávkové spoje kategorie Os a zastavující Sp 1762 a 1773 v trase Uherský Brod – Hradčovice, z Uherského Brodu ulicemi Pod Valy, Brodská, U Zastávky, dále přes Drslavice do Hradčovic, s obsluhou zastávky Havřice.

Spěšné vlaky 1762 a 1773 je navrhováno vést v mimořádném dvouhlavém řazení, případně vratnými soupravami, z důvodu neblokování kapacit ŽST Hradčovice.

Návrh poloh stanovišť náhradní dopravy:

- ŽST Uherský Brod – před staniční budovou,
- zast. Havřice – na autobusové zastávce „Uherský Brod, Havřice“
- ŽST Hradčovice – před staniční budovou na obratišti vedle ŽST

### Linka NAD „Sp+R“

Z kapacitních důvodů ŽST Hradčovice je navržena pro přímé a projíždějící rychlíky a spěšné vlaky v trase Uherský Brod – Kunovice, z Uherského Brodu po přímé rychlostní komunikaci „E50“ bez zastavování do Kunovic. ŽST Kunovice disponuje dostatečným počtem a kapacitou kolejí pro odstavení dlouhých souprav a technologické úkony spojené s objížděním HV.

Návrh poloh stanovišť náhradní dopravy:

- ŽST Uherský Brod – před staniční budovou,
- ŽST Kunovice – před staniční budovou na obratišti vedle ŽST

### **Opatření pro osobní dopravu a přepravu**

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP1	A	léto 2022	10 dnů	V rámci této stavby nepřetržitá výluka traťové koleje Uherský Brod - Hradčovice a nahrazení vlaků osobní přepravy kategorie Os v úseku Uherský Brod - Hradčovice a vlaků Sp a R v úseku Uherský Brod - Kunovice

### **Hrubé vyčíslení požadavků na náhradní dopravu**

Výpočet uvažuje nejvyšší možný počet, tedy předpokládá běžný týden bez svátků a zahájení v běžný pracovní den, doporučuje se také s přihlédnutím k lokalitě a uvedené době konání zvážit nasazení vozidla umožňujícího přepravu kol (např. cyklovlek).

Výpočet zohledňuje předpokládanou realizaci stavby během období školních prázdnin.

Náklady na NAD pro uvedenou variantu ukazuje níže uvedená tabulka.

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

Nnad celkem:	1 500 660,00 Kč	Sazba za km	70 Kč
--------------	-----------------	-------------	-------

Výluka č.					
Os	D <sub>p</sub>	8		D <sub>v soboty</sub>	1
Uh. Brod	T <sub>kmi</sub>	Pracovní den		Dny pracovního volna	
Hradčovice	[km]	A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>
T <sub>kmOs</sub> TAM	7	2	20	2	20
T <sub>kmOs</sub> ZPĚT	7	2	19	2	19
T <sub>kmSp</sub> 1762	7	6	1	5	1
T <sub>kmSp</sub> 1773	7	6	1	4	1
Σ T <sub>kmi</sub> celkem	5 649,00				

Výluka č.					
Os	D <sub>p</sub>	8		D <sub>v neděle</sub>	1
Uh. Brod	T <sub>kmi</sub>	Pracovní den		Dny pracovního volna	
Hradčovice	[km]	A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>
T <sub>kmOs</sub> TAM	7			2	20
T <sub>kmOs</sub> ZPĚT	7			2	19
T <sub>kmSp</sub> 1762	7			4	1
T <sub>kmSp</sub> 1773	7			5	1
Σ T <sub>kmi</sub> celkem	609,00				

Výluka č.					
Sp	D <sub>p</sub>	8		D <sub>v soboty</sub>	1
Uh. Brod	T <sub>kmi</sub>	Pracovní den		Dny pracovního volna	
Kunovice	[km]	A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>
T <sub>kmSp</sub> TAM ARR	16,5	2	2	2	1
T <sub>kmSp</sub> ZPĚT ARR	16,5	2	3	2	2
Σ T <sub>kmi</sub> celkem	1 419,00				

Výluka č.					
Sp	D <sub>p</sub>	0		D <sub>v neděle</sub>	1
Uh. Brod	T <sub>kmi</sub>	Pracovní den		Dny pracovního volna	
Kunovice	[km]	A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>
T <sub>kmSp</sub> TAM ARR	16,5			2	1
T <sub>kmSp</sub> ZPĚT ARR	16,5			2	2
Σ T <sub>kmi</sub> celkem	99,00				

Výluka č.					
R	D <sub>p</sub>	8		D <sub>v soboty</sub>	1
Uh. Brod	T <sub>kmi</sub>	Pracovní den		Dny pracovního volna	
Kunovice	[km]	A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>
T <sub>kmR</sub> TAM	16,5	6	7	6	7
T <sub>kmR</sub> ZPĚT	16,5	6	7	6	7
T <sub>km3</sub>					
T <sub>km4</sub>					
Σ T <sub>kmi</sub> celkem	12 474,00				

Výluka č.	od			do	
R	D <sub>p</sub>	0		D <sub>v neděle</sub>	1
Uh. Brod	T <sub>kmi</sub>	Pracovní den		Dny pracovního volna	
Kunovice	[km]	A <sub>xi</sub>	V <sub>pi</sub>	A <sub>xi</sub>	V <sub>vi</sub>
T <sub>kmR</sub> TAM	16,5			6	6
T <sub>kmR</sub> ZPĚT	16,5			6	6
T <sub>km3</sub>					
T <sub>km4</sub>					
Σ T <sub>kmi</sub> celkem	1 188,00				

Celkem tak lze jako cenu za opatření v osobní dopravě předpokládat částku přibližně 1 500 660 Kč.



### 5.2.3 Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

#### Výluka A

Během výluky A nebudou možné jízdy nákladních vlaků mezi stanicemi Uherský Brod a Hradčovice.

Obsloužitelnost samotných stanic vč. manipulačních míst zůstane zachována. V mezistaničním úseku se nenachází žádná vlečka odbočující z širé trati. Jízdy nákladních vlaků však bude nutno organizovat odklonem přes Valašské Klobouky.

#### Tabulka opatření pro nákladní dopravu a přepravu

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Popis výluky
Stavební postup SP1	A	léto 2022	10 dnů	V rámci této stavby nepřetržitá výluka traťové koleje Uherský Brod - Hradčovice, obě železniční stanice plně obslužitelné, včetně manipulačních míst v navazujícím úseku, nutnost odklonové vozby via Valašské Klobouky (304C)

### 5.2.4 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.

### 5.2.5 Ostatní, jiné

Po dobu realizace stavební části, zejména SO 11-10-01, SO 11-11-01 a SO 11-13-01 bude zajištěna bezbariérová obchozí trasa staveniště pro pěší.

## ZÁVĚR

Provozní a dopravní technologie projektové dokumentace stavby „Doplnění závor na přejezdu v km 111,590 (P7971) trati Brno – Vlárský průsmyk“ 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 mezistaničním úseku Uherský Brod - Hradčovice,
- definuje návrh dopravních opatření drážní dopravy během výstavby.