



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

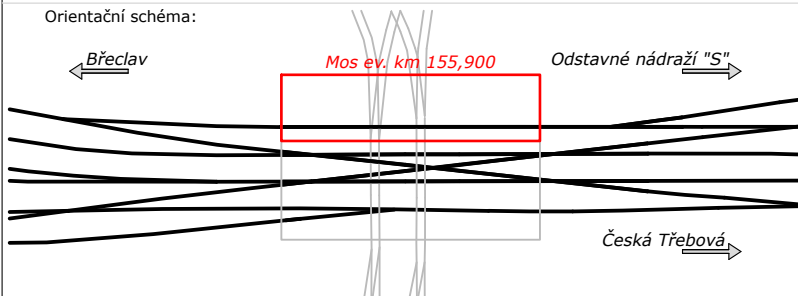
Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.11.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Ondřej Pokorný

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

Zhotovitel díla:	EXprojekt s.r.o.	 EXPROJEKT
Adresa:	Heršpická 758/13, 619 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 533 312 000 E: info@exprojekt.cz	
Zhotovitel objektu:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	 MCO MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	
Kontakt:	T: +420 858 570 444 E: moravia@moravia.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. David Rose, Ing. Radek Šíp	Specialista: -

Název stavby/akce:	Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno	Označení investora: S622000245
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Zakázka: 2022-072
Název objektu/dílní části:	Provozní a dopravní technologie	Označení části: B.4
Název přílohy:	-	Označení objektu/komplexu: -
Název dílní části přílohy:	-	Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. František Kováč	Měřítko: - Formáty: -
Kraj:	Katastrální území: Město Brno [610003]	TUDU: 2001 JC
Jihomoravský		Stupeň dokumentace: DUSL + PDPS
		Smluvní datum zpracování: 30.11.2023

Kódové označení přílohy:
S622000245_DUSL_B4XXX_XXXXXXXX_XX_1_001_000

Provozní a dopravní technologie

„Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav – Brno“

OBSAH

OBSAH	23
1 ÚVOD	24
1.1 Zadání a účel	24
2 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	25
2.1 Zhodnocení stávajícího stavu	25
2.1.1 ŽST Brno hl.n.	25
2.1.2 Přilehlý mezistaniční úsek Brno hl.n (– obd. Brno-Židenice) – Brno-Maloměřice	26
2.1.3 Odb. Brno-Židenice a ŽST Brno-Maloměřice	26
2.1.4 Komunikace v ulici Křenová /pod mostem/	26
2.2 Rozsah pravidelné dopravy	27
2.3 Zhodnocení navrhovaného stavu	28
3 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY	29
3.1 Koncepce dopravních opatření během výstavby	30
3.1.1 Krátkodobé výluky drážní dopravy	30
3.1.1.1 Úprava trakčního vedení	30
3.1.1.2 Zdvih konstrukce mostu	30
3.1.2 Dlouhodobé výluky drážní dopravy	31
3.1.3 Výluky mimodrážní dopravy	32
3.2 Závěr k dopravním opatřením	32

1 ÚVOD

1.1 Zadání a účel

Hlavním cílem stavby je rekonstrukce části železničního mostu v km 155,900 trati Břeclav – Brno, nacházející se v obvodu železniční stanice Brno hl.n., v centru statutárního města Brno. Železniční most překlenuje cestní a pěší komunikace, dvoukolejnou tramvajovou dráhu a je součástí severního zhlaví železniční stanice Brno hl.n. – předmětná rekonstruovaná část tvoří spojnici ve směru odstavné nádraží „S“.

Předložená provozní a dopravní technologie stavby „Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav - Brno“ byla zpracována v jedné variantě a v souladu se zadáním:

- obsahuje stručný popis a zhodnocení stávajícího stavu,
- obsahuje stručný popis a zhodnocení výhledového stavu,
- navrhuje dopravní opatření k zajištění zachování provozu po dobu vlastní realizace stavby v maximální možné míře.



Obrázek – pozice mostu přes ulici Křenová, Brno v železniční síti

2 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

2.1 Zhodnocení stávajícího stavu

Předmětný rekonstruovaný most se nachází v km 155,900 celostátní dráhy NJŘ326 Brno hl.n. – Česká Třebová, konkrétně v severním zhlaví železniční stanice Brno hl.n.. Předmětný most překlenuje silniční a tramvajovou komunikaci v ulici Křenová – městská část Brno-střed, město Brno, Jihomoravský kraj.

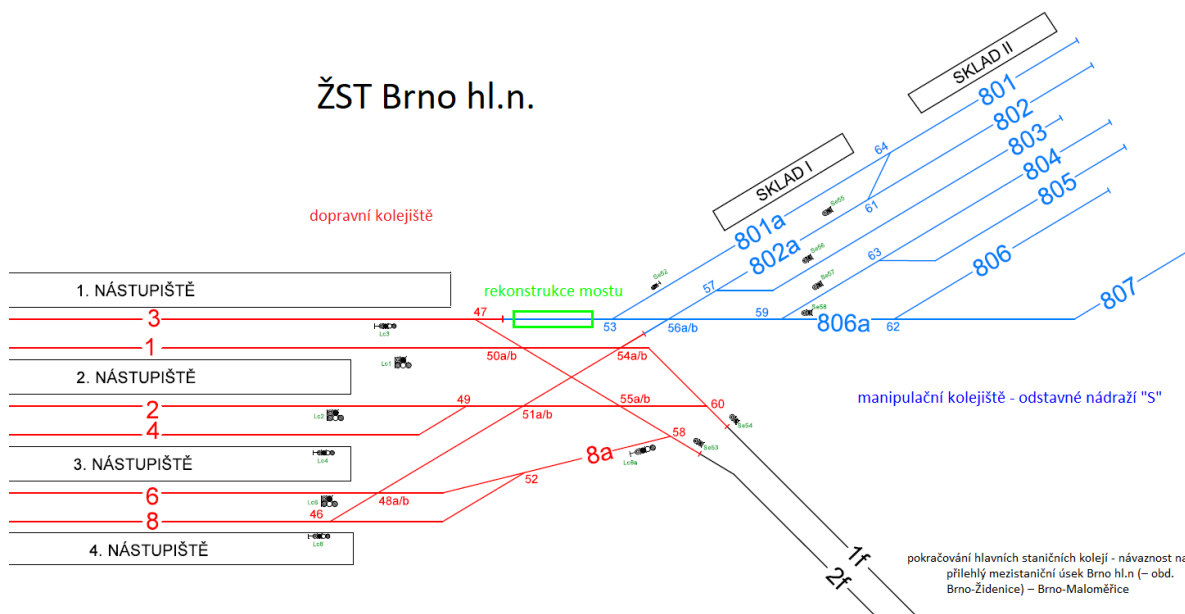
Z pohledu drážní dopravy se jedná o jeden jednokolejný most, tvořící spojnici mezi dopravním kolejištěm stanice Brno hl.n. a odstavným kolejištěm řady 8XX – odstavné nádraží „S“. v těsné blízkosti předmětného mostu se nachází další železniční mosty, tvořící jeden souhrnný celek dle zvyklostí nazývaní se Viadukt Křenová. Mosty jsou však technicky na sobě vzájemně nezávislé (kamenný most doplněný o mosty ocelové). Část kolejiště nacházející se na předmětném mostu je charakteru manipulační (spojovací), zbylá část Viaduktu Křenová je charakteru dopravního kolejiště.

Předmětný most je situován v oblasti vysokého dopravního zatížení, a to jak z pohledu drážní dopravy vedené na mostě, tak z pohledu ostatní dopravy vedené pod mostem.

2.1.1 ŽST Brno hl.n.

Železniční stanice Brno hlavní nádraží leží v km 143,496 celostátní dráhy (Kúty Lanžhot st.hr. – Brno hl.n., trať je v přilehlém mezistaničním úseku směr Brno-Židenice (Brno-Maloměřice) dvoukolejná. Sídlem přednosti PO je stanice Brno dolní nádraží, stanice patří do obvodu OŘ Brno, PO Brno, SŽ s.o.. Stanice Brno hl.n. je obsazena výpravčím, do stanice je zaústěna celkem jedna železniční vlečka, a účelové kolejiště správce tratě. Pro nástup a výstup cestující veřejnosti je ve stanici zřízeno celkem devět nástupišť, dvě vnější, tři jazykové, čtyři ostrovní, nástupiště jsou přístupné podchodem. Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - elektronického typu.

Předmětný rekonstruovaný most se nachází v samotném severním zhlaví železniční stanice Brno hlavní nádraží, v oblasti mezi výhybkou č. 47 a výhybkou č. 53 – kolejové propojení mezi dopravním kolejištěm s nástupními hranami a odstavným nádražím „S“, které je tvořeno celkem sedmi manipulačními odstavnými kolejemi řady 8XX (koleje jsou dále děleny na koleje s indexem). Kolejové propojení včetně odstavného nádraží „S“ je sjízdné vozidly závislé trakce (elektrifikace trakční napájecí soustavou 25 kV / 50 Hz) a bez výrazného omezování normativu hmotnosti (jízda hnacích dráhových vozidel o hmotnosti přes 100t).



Obrázek – částečná dopravní schéma ŽST Brno hl.n.

2.1.2 Přilehlý mezistaniční úsek Brno hl.n (– obd. Brno-Židenice) – Brno-Maloměřice

Z pohledu provozu na celostátní dráze se v mezistaničním úseku Brno hl.n (– obd. Brno-Židenice) – Brno-Maloměřice jedná o součást sítě TEN-T, s maximální třídou zatížení D4, maximální rychlosti 100 km/h, trakční napájecí soustavou 25 kV / 50 Hz, a předmětný mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo, umožňující obousměrný provoz. Provozovatelem celostátní dráhy je Správa železnic s.o., provoz je organizován a řízen dle předpisu SŽDC D1, a správcem infrastruktury je Oblastní ředitelství Brno, provozní obvod Brno, Správa železnic s.o.. Celostátní dráha je v mezistaničním úseku označována:

- dle knižního jízdního řádu: 002, 250, 251, 260
- dle nákrešného jízdního řádu: 326
- dle prohlášení o dráze: 749
- dle traťového a definičního úseku: 2002 02

2.1.3 Odb. Brno-Židenice a ŽST Brno-Maloměřice

Odbočka Brno-Židenice leží v km 158,180=0,201 mezi stanicemi Brno hl. n. – Brno-Maloměřice. Je přidělena OŘ Brno, PO Brno SŽ s.o., a je obsazena výpravčím. Na odbočce jsou tři nástupiště, přístup na nástupiště je podchodem.

Železniční stanice Brno Maloměřice leží v km 161,422 trati celostátní dráhy Brno hl. n. - Česká Třebová os.n. a jedná se o stanici nákladovou. Trať je v přilehlém mezistaničním úseku směr Brno hl.n. dvukolejná. Sídlem přednosty PO je stanice Brno dolní nádraží, stanice patří do obvodu OŘ Brno, PO Brno SŽ s.o., a je obsazen a výpravčím. Pro nástup a výstup cestující veřejnosti stanice vybavena není, stanice je vybavena pouze dvojicí služebních nástupišť. Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - reléové zabezpečovací zařízení.

2.1.4 Komunikace v ulici Křenová /pod mostem/

Z pohledu provozu v ulici Křenová, potažmo pod předmětným mostem, se jedná o dopravně velice vytížené místo. Tato skutečnost je daná především polohou téměř v centru

města Brno, navíc v těsné blízkosti železniční stanice Brno hl.n. – oblast je tak zatížená individuální dopravou, a ve větší míře pak dopravou veřejnou, která je zastoupena městskou autobusovou, trolejbusovou a také tramvajovou dopravou, navíc také autobusovou dálkovou dopravou.

Pod předmětným mostem je tak obousměrně vedena pěší nemotorizovaná veřejnost, individuální automobilová doprava, autobusová doprava, trolejbusová doprava a tramvajová doprava. Tramvajová doprava spojující městské části navíc nemá alternativní objízdnu trasu, spojení pod mostem je tak mimořádně významné z pohledu městské mobility.

2.2 Rozsah pravidelné dopravy

Pravidelná železniční doprava v oblasti severního zhlaví ŽST Brno hl.n. je zastoupena pravidelnou jak regionální, tak dálkovou osobní dopravou, a taktéž pravidelnou nákladní dopravou. Předmětný rekonstruovaný most je však využíván pouze pro jízdy posunových dílů – hnacích dráhových vozidel určených pro krátkodobé odtavení mezi výkony v rámci odstavného nádraží „S“ - řady 8XX. Jízdy vlaků předmětným mostem tak nejsou vůbec realizovány. Navzdory tomu jde o poměrně vytíženou část infrastruktury, konkrétní výkony však nejsou evidovány.

Regionální osobní doprava je zde tvořena z velké míry vlaky kategorie Os s relacemi (Křenovice horní n. -) Brno hl.n. – Blansko (- Březovice n.Svitavou) /linka IDSJMK S2/, Židlochovice – Brno hl.n. – Tišnov (- Žďár nad Sázavou) /linka IDSJMK S3/, a kategorie Sp s relacemi Brno hl.n. – Česká Třebová. Dálková osobní doprava v mezistaničním úseku Brno hl.n. (– obd. Brno-Židenice) – Brno-Maloměřice uskutečňována vlaky mnoha přepravních kategorií, vyjadřujících její rozmanitý charakter a komfort. Především jde o vlaky spojující hlavní město Prahu s dalšími významnými sídelními celky národního, i mezinárodního významu. Vlaky tohoto přepravního segmentu jsou jednak dotované MD ČR, a jednak jde o vlaky nedotované, provozované na vlastní obchodní riziko dopravců (například vlaky kategorie RJ, společnosti RegioJet a.s.). Dálková osobní doprava je tak v předmětném mezistaničním úseku Brno hl.n. (– obd. Brno-Židenice) – Brno-Maloměřice zastoupena vlaky kategorie R a Ex (rj, RJ, Ec, IC), které spojují Prahu, Brno a další významné území, konkrétně se jedná o linky (DE -) Ústí n.Labem – Praha hl.n. – Kolín – Č. Třebová – Brno hl.n. – Břeclav (- SK/AT) /linka MDČR Ex3/, Praha hl.n. – Kolín – Pardubice – Č. Třebová – Brno hl.n. /linka MDČR R19/, Praha hl.n. – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno hl.n. /linka MDČR R9/. Osobní dopravu doplňují pouze vybrané vlaky relací navazujících směr Veselí nad Moravou a Přerov, které jsou ale v rámci uzlu Brno primárně vedeny mimo předmětný úsek. Relace osobních vlaků navazujících směr Veselí nad Moravou a Přerov (v rámci odb. Židenice nutnost úvratové jízdy) představují linky Brno hl.n. – Veselí n.M. (- Staré Město) /linka IDSJMK S6/, Brno hl.n. – Veselí n.M. (- Kunovice/Staré Město) /linka IDSJMK R56/, Brno – Nezamyslice – Olomouc (– Šumperk) /linka MDČR R12/, Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín /linka MDČR R8/. Provoz linky R56, R12 a rovněž linky R8 není na předmětný úsek vázán – vlaky jsou vedeny přes zast. Brno-Černovice, mimo předmětný úsek. Provoz linky S6 je na předmětný úsek vázán pouze částečně – vlaky jsou ve většině případů vedeny přes zast. Brno-Černovice mimo předmětný úsek, předmětným úsekem jsou tak vedeny pouze vybrané vlaky linky S6 ve směru z Brna (v rámci provozního uzlu směr do Brna jsou vybrané vlaky linky S6 ukončovány v rámci odb. Brno-Židenice, bez vedení na Brno hl.n.).

Pravidelná nákladní doprava je zastoupena nákladními vlaky kategorie Mn a Pn přes mezistaniční úsek Brno hl.n. (– obd. Brno-Židenice) – Brno-Maloměřice, avšak pouze v minimální míře. Vlaky kategorie Pn jsou zde vedeny pouze dva a to v noci a vlak kategorie Mn je zde veden sice přes den, avšak pouze jeden. Dálkové vlaky kategorie Nex předmětným úsekem nejsou vedeny vůbec. V nejhojnějším počtu zde projíždějí vlaky kategorie Lv a to celkem 7 vozů přes den a čtyři přes noc.

Počet vlaků jednotlivých kategorií stávajícího stavu vychází z platného listu grafikonu vlakové dopravy. Uvedený počet vlaků platí pro běžný všední den. Ve dnech pracovního klidu je rozsah dopravy nižší. Očekávaný rozsah dopravy v předmětném mezistanicím úseku byl měl být výhledově pro rok 2030 řádově srovnatelný se stavem současným. K výraznějšímu navyšování rozsahu dopravy dojde až po realizaci celkové stavby (a zkapacitnění) železničního uzlu Brno (po době realizaci předmětné stavby).

rok: 2019/2020 - plný provoz Brno-hl.n.

rozsah dopravy: počet vlaků / 24 h (běžný pracovní den, počty vlaků vyjádřené v ročním průměru denních intenzit) – sestaveno dle GVD a statistiky skutečně vedených vlaků (podklady O15, SŽ s.o.)

traťový úsek: Brno-hl.n. – Brno-Židenice

druh / čas	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	den	noc	celkem
Ex	1		1		1	2	2	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	2	2	1	48	7	55
R				1		2	5	4	4	2	5	3	5	3	5	3	5	4	6	4	4	1		1	63	4	67
Sp								1	1				1		1		1								5	0	5
Os	3				4	14	14	12	14	8	8	8	10	15	15	17	15	15	8	8	5	3	4	1	180	28	208
Sv				1				1		1				1							1	1	1		4	3	7
Nex																									0	0	0
Pn	1		1																						0	2	2
Mn									1																1	0	1
Lv				1	1	1	2			2	1			1						1			1		7	4	11
suma	5	0	2	3	6	19	23	22	22	16	17	14	16	17	25	22	25	24	24	16	16	9	7	6	308	48	356

rok: 2030

rozsah dopravy: počet vlaků / 24 h (běžný pracovní den, počty vlaků vyjádřené v ročním průměru denních intenzit) – odborný odhad O26 SŽ s.o.

traťový úsek: Brno-hl.n. – Brno-Židenice

druh / čas	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	den	noc	celkem
Ex	1		1		1	2	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	2	2	1	49	7	56
R				1		1	5	6	6	5	4	5	5	4	7	5	6	5	6	3	4	1	1		81	4	85
Sp																									0	0	0
Os					3	14	15	13	14	7	9	9	10	14	15	17	15	16	10	8	5	4	3	1	186	24	210
Sv				1			1			1				1							1	1	1		4	3	7
Nex																									0	0	0
Pn			1																				1		0	2	2
Mn									1																1	0	1
Lv					2	1				1	1		1	1		1				1	1	1	1		7	4	11
suma	1	0	2	2	6	18	22	24	24	16	18	17	18	19	22	25	26	25	24	19	16	13	9	6	328	44	372

Tabulka - přehled intenzit osobní a nákladní dopravy ve stávajícím a výhledovém stavu (horizont 2030)

2.3 Zhodnocení navrhovaného stavu

Rekonstrukce předmětného mostu nemá zásadní dopad na budoucí organizaci drážní dopravy - s ukončením rekonstrukce nedozná změn žádná dopravně důležitá část železniční infrastruktury, a to jak ze stavebního hlediska, tak hlediska organizačního nebo kapacitního. Změn nedozná ani budoucí organizace dopravy pod mostem, v ulici Křenová.

Z pohledu dopravní technologie je tedy rekonstrukce mostů důležitá zejména v části organizace provozu během rekonstrukce mostu – tedy koncepci výluk dopravy a dopravních opatření.

3 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY

Z hlediska technologie organizace železniční dopravy výsledek stavby nemá žádný, nebo pouze minimální vliv. Provozní parametry této vytížené části infrastruktury tedy zůstanou zachovány a shodný se stavem stávajícím. Klíčová je tedy organizace provozu během realizace předmětné stavby a vytvoření efektivní koncepce výluk dopravy. Tyto výluky se mimo železniční dopravu dotknou také pěší/cyklistické dopravy, individuální automobilové dopravy a městské hromadní dopravy.

Kompletní harmonogram výluk a plánovaný stavební postupy jsou doloženy v rámci samostatní části dokumentace předmětné stavby. Výluková činnost spojena s rekonstrukcí mostu je plánována do období roku 2025, konkrétně pro měsíce březen, duben, květen, červen a červenec. Začátek stavby je plánován na datum 24. března 2023, konec stavby pak na 27. července 2025, přičemž samotná výluková činnost začne 05. dubna 2025 a skončí 27. července 2025.

rok 2025	Březen			Duben			Květen			Červen			Červenec		
	0. týden	1. týden	2. týden	3. týden	4. týden	5. týden	6. týden	7. týden	8. týden	9. týden	10. týden	11. týden	12. týden	13. týden	14. týden
Výluky a uzavírky															
TV 47-53, 801, 801a															
TV SK1.1f SK3, odstavné S				1.3.25	5h noc										1.3.25 5h noc
SK1.1f SK3, odstavné S				1.3.25	5h noc										1.3.25 5h noc
kolej 47-53, 801, 801a															
SK 1 mezi výh. 50 a 54					1.3.24	pouze krátkodobě, po dohodě s dopravou									
Výluka TRAM															
Výluka TROL a BUS + automobil.															

Tabulka - harmonogram výluk

Z hlediska železniční dopravy bude nutno přistoupit k výlukám týkajících se provozu na severním zhlaví ŽST Brno hl.n., s mírným dopadem na provoz v mezistaničním úseku Brno hl.n (– obd. Brno-Židenice) – Brno-Maloměřice, konkrétně v traťové koleji č.1 prostorového oddílu Brno hl.n – obd. Brno-Židenice. Tento úsek včetně severního zhlaví stanice jsou význačný vysokou intenzitou zejména osobní dopravy. Přes dotčený mezistaniční úsek jsou totiž pravidelně vedeny všechny osobní vlaky ze severních vozebních ramen směr Česká Třebová a směr Havlíčkův Brod.

Konkrétně budou dlouhodobě vyloučeny části koleje mezi výhybkou č. 47 a výhybkou č. 53 (kolejové propojení umístěno na předmětném mostu) a staniční manipulační odstavné koleje č. 801 a č. 801a. Ostatní prvky infrastruktury budou vyloučeny krátkodobě, a to pouze na nezbytnou dobu – jedná se o staniční dopravní kolej č. 1 (částečně), č. 1f, č. 3 (částečně), kolejové propojení mezi výhybkami č. 50 a č. 54 a zbylé manipulační odstavné koleje řady 8XX.

Z hlediska provozu pod předmětným mostem bude docházet k výlukám autobusové, trolejbusové, tramvajové dopravy a dojde také k omezením individuální automobilové dopravy včetně nemotorizované dopravy a pěších.

Z pohledu organizace výlukové činnosti a samotných prací je nutno dbát na co nejmenší možné omezování dopravy – výlukovou činnost je tedy s ohledem na rozsah dopravy a lokalitu nutno omezovat na nejnižší možnou míru – i za cenu nočních výluk. S nutností zavádění náhradní autobusové dopravy není uvažováno po celou dobu realizace stavby, přípustná je odklonová vozba vybraných vlaků přes ŽST Brno dolní nádraží, avšak pouze dle aktuální dopravní situace během výlukové činnosti a pouze v nejnutnějších případech – plošná výluková vozba vlaků přes ŽST Brno dolní nádraží tedy rovněž není uvažována.

3.1 Koncepce dopravních opatření během výstavby

Dopravní opatření jsou zpracovány do dvou variant, krátkodobých a dlouhodobých výluk, které jsou vzájemně odlišné nejen z pohledu časové náročnosti, ale také z pohledu rozsahu vyloučené infrastruktury. Krátkodobé a dlouhodobé výluky se vzájemně doplňují, kdy krátkodobé výluky jsou využívány pro přípravu staveniště a dílčí úkony a dlouhodobé výluky pro samotnou realizaci hlavního objemu prací – rekonstrukci předmětného mostu.

3.1.1 Krátkodobé výluky drážní dopravy

Krátkodobé výluky spočívají v zajištění možnosti realizace hlavního objemu prací – rekonstrukci mostu. Z pohledu drážní dopravy se jedná o nutnost úpravy trakčního vedení nad kolejovým propojením mezi výhybkami č. 47 a č. 53, a o nutnost zajištění bezpečnosti během procesu zdvihu vlastní konstrukce mostu (odstraňování staré konstrukce a osazování nové konstrukce). Jeřáb provádějící zdvih konstrukce mostu bude vždy osazen na cestní komunikaci pod mostem – s využitím kolejových mobilních jeřábů se tedy neuvažuje.

3.1.1.1 Úprava trakčního vedení

Úprava trakčního vedení spočívá v nutnosti odstranění trolejového vedení nad kolejovým propojením mezi výhybkami č. 47 a č. 53. Trakční vedení bude v nutném rozsahu odtaženo směrem ke kolejovému propojení mezi výhybkami č. 50a/b a č. 54a/b, kde bude ponecháno po celou dobu realizace stavby. Následně, po době rekonstrukce mostu, se trakční vedení vrátí zpátky do původní polohy nad kolejové propojení mezi výhybkami č. 47 a č. 53.

Úpravy trakčního vedení jsou plánovány na období od 05. dubna 2025 do 07. dubna 2025 pro nutné odtažení trakčního vedení (celkem tři noční výluky) a na období od 19. července do 22. července pro nutné vrácení trakčního vedení do jeho původní polohy (celkem čtyři noční výluky). Úpravy trakčního vedení s ohledem na časovou náročnost (5hod jedna výluka) a s ohledem na rozsah dopravy budou konány výhradně v noční době, kdy jsou nároky na výlukovou činnost nižší (doporučena doba je od 24:00 do 05:00).

Během úprav trakčního vedení (3+4x 5hod) bude kolejově i napěťově vyloučena staniční kolej SK1, SK3, SK1f, a to v nezbytně nutném rozsahu, a navíc celé odstavné nádraží „S“ s kolejemi řady 8XX. Staniční koleje SK1 a SK3 tak bude možno využívat jako koleje dočasně kusé pro vozbu vlaků z jižních směru (předpoklad také v elektrické trakci), a to po dobu konání nočních výluk spojených s úpravou trakčního vedení.

Po dobu realizace rekonstrukce mostu, mimo dobu úpravy trakčního vedení, bude trakční vedení plně v provozu, mimo kolejové propojení mezi výhybkami č. 47 a č. 53 a mimo staniční koleje odstavného nádraží „S“ SK801a a SK801 (prvky vyloučeny současně kolejově). V dotčené části infrastruktury tak bude možno plně zachovat elektrický provoz včetně elektrického provozu odstavného nádraží.

Výluky spjaté s úpravou trakčního vedení je nutno konat v noční době, a jejich rozsah je nutno minimalizovat s využitím všech dostupných prostředků.

3.1.1.2 Zdvih konstrukce mostu

Zdvih konstrukce mostu bude vždy probíhat pomocí jeřábu umístěného na cestní komunikaci pod mostem – s využitím kolejových jeřábů se neuvažuje. Samotný proces zdvihu konstrukce mostu bude realizován několikrát během snášení stávající konstrukce mostu, a poté několikrát během osazování nové konstrukce mostu, zbytek výluky bude tvořit čas na přípravu zdvihu – řezání, svařování konstrukcí, fixace konstrukcí a jiných břemen na jeřáb a obdobné činnosti.

Zdvih konstrukce mostu je plánován do období od 18. dubna 2025 do 21. dubna 2025 pro zdvih a snesení stávající konstrukce mostu, a do období od 28. června 2025 do 29. června

2025 pro zdvih a osazení nové konstrukce mostu. Očekává se nutnost zavedení cca 8x 15-30 minutové výluky během čtyř dní výluky pro snesení stávající konstrukce, a cca 8x 15-30 minutové výluky během dvou dní výluky pro osazení nové konstrukce mostu. Výluky budou konány v době dopravních sedel a to v časech 9:00-11:00 ; 13:00-15:00 a 19:00-5:00. Jedná se o předpoklad, bude upřesněno dle platného GVD pro rok 2025.

Jelikož bude využito jeřábu osazeného na cestní konstrukce pod mostem, rozsah trvale vyloučených kolejí je omezen pouze na kolejové propojení mezi výhybkami č. 47 a č. 53 – samotný most. Další trvalé výluky kolejíště nejsou potřebné, pouze s ohledem na zajištění zvýšené bezpečnosti je navrženo krátkodobé (v rozsahu několika minut, předpoklad 15-30 minut) vyloučení kolejového propojení mezi výhybkami č. 50a/b a č. 54a/b, tak aby zdvihanou konstrukci nebyl ohrožen projíždějící vlak. Samotný proces zdvihu (odhad časové náročnosti je cca 15-30 minut) bude tedy probíhat vždy po dohodě s dopravou (přízpusobením se aktuální dopravní situaci) s vyloučením kolejového propojení mezi výhybkami č. 50a/b a 54a/b. Proces přípravy zdvihu konstrukce mostu (řezání, fixace, ...) bude dle odhadů časově výrazně náročnější než samotný zdvih konstrukce (odhad cca 5hodin příprava, 15 minut samotný zdvih) a bude probíhat bez nároku na výluky kolejového propojení mezi výhybkami č. 50a/b a č. 54a/b.

Po dobu přípravy zdvihu mostu, mimo proces samotného zdvihu konstrukce, bude a kolejíště plně sjízdné mimo kolejové propojení mezi výhybkami č. 47 a č. 53 a mimo staniční koleje odstavného nádraží „S“ SK801a a SK801 (prvky vyloučeny současně napěťově). V dotčené části infrastruktury tak bude možno plně zachovat provoz vlaků v závislé trakci, a to včetně elektrického provozu odstavného nádraží.

Výluky spjaté se zdvihem konstrukce mostu (především pak samotný proces zdvihu mimo jeho přípravu) je nutno důsledně koordinovat s dopravou, tak aby výluky kolejového propojení mezi výhybkami č. 50a/b a č. 53a/b byli z důvodu bezpečnosti zaváděny pouze v minimální možné míře v rámci doby schválené řízením provozu (dle aktuální dopravní situaci během výlukové činnosti).

3.1.2 Dlouhodobé výluky drážní dopravy

Dlouhodobé výluky drážní dopravy jsou navrženy pro práce na vlastní rekonstrukci mostu, tj. pro práce mezi (a během) snesením stávajícího mostu a osazením mostu nového, včetně obnovy ploch a kolejí pod a na mostě.

Dlouhodobé výluky jsou naplánovány do období od 05. dubna do 27. července, tj. na celkem 107 dní nepřetržitě.

Dlouhodobě vyloučen bude pouze nezbytně nutný rozsah kolejíště, konkrétně bude dlouhodobě vyloučeno kolejové propojení mezi výhybkou č. 47 a výhybkou č. 53 (kolejové propojení umístěno na předmětném mostu) a staniční manipulační odstavné koleje č. 801 a č. 801a (z důvodu rekonstrukce přilehlého skladu). Ostatní prvky infrastruktury budou vyloučeny krátkodobě, a to pouze na nezbytnou dobu. Součástí kolejových výluk bude i současná výluka napěťová.

Po dobu realizace rekonstrukce mostu, tj. po dobu dlouhodobých výluk, mimo dobu krátkodobých výluk, bude kolejíště plně v provozu, mimo kolejové propojení mezi výhybkami č. 47 a č. 53 a mimo staniční koleje odstavného nádraží „S“ SK801a a SK801 (prvky vyloučeny současně napěťově). V dotčené části infrastruktury tak bude možno plně zachovat provoz včetně provozu odstavného nádraží, a to i v závislé trakci.

Pro jízdy vozidel (lokomotiv) určených na odstavení v rámci odstavného nádraží „S“ bude během dlouhodobé výluky využito kolejové propojení mezi výhybkami č. 50a/b, č. 54a/b a č. 56a/b, bude tedy krátkodobě a nárazově docházet k vyššímu stupni obsazení dopravního kolejíště stanice, provoz však bude možno plně zachovat dle stávajících zvyklostí (s případnou minimální korekcí vedení vlaků k nástupním hranám v rámci stanice).

3.1.3 Výluky mimodrážní dopravy

Z pohledu mimodrážní dopravy si rekonstrukce mostu vyžádají omezení provozu autobusové, trolejbusové a tramvajové dopravy, včetně omezení provozu individuální automobilové dopravy a nemotorizované dopravy.

Výluky nemotorizované a individuální automobilové dopravy, včetně výluk městské hromadní dopravy v podobě autobusové a trolejbusové dopravy jsou naplánovány na období od 29. března 2025 do 22. července 2025, výluky tramvajové dopravy pak postupně na víkendy 29./30. března, 5./6., 18./19./20./21. dubna, 3./4. května, 7./8., 14./15., 28./29. června a 5./6. července.

Výluky tramvajové dopravy jsou navrženy pouze jako víkendové s ohledem na skutečnost, že tramvajová trať nemá alternativní objíždňou trasu v rámci města Brna, proto je nelze zavádět během pracovních dnů (zachování obslužnosti všech městských částí). Během víkendových výluk tramvajové dopravy bude tramvajová doprava pod mostem zcela přerušena.

Ostatní městská doprava (trolejbusová a tramvajová) včetně individuální automobilové dopravy bude vedena objíždňými trasami v rámci města Brna.

3.2 Závěr k dopravním opatřením

Doložené stavební postupy, harmonogram výluk a dopravní opatření dokladují, že stavbu „Rekonstrukce mostu v km 155,900 trati Břeclav – Brno“ možno provést, za podmínky především důsledné koordinace stavby s řízením provozu, a tedy přizpůsobení se aktuálním podmínkám během výlukové činnosti. "

Důsledná koordinace zúčastněných stran zamezí nutnosti zavádění rozsáhlých a komplikovaných dopravních opatření v podobě náhradní autobusové dopravy nebo odklonové vozby, které jsou obzvláště náročné v dotčené části infrastruktury – je tedy doporučeno se jim vyhnout v maximální možné míře, i za cenu realizace nočních výluk a zvýšených nároků na organizaci.



V Brně, červenec 2023, Ing. František Ková