

Rekonstrukce žst.Přerov – přípravná dokumentace

B.1. Provozní a dopravní technologie

Obsah

1.	Úvod	strana č. 2
2.	Provozně technologické vyhodnocení současného stavu	strana č. 2
2.1.	Přepравní určení stanice Přerov	strana č. 4
2.2.	Vlečky napojené na kolejiště stanice Přerov	strana č. 4
2.3.	Výkony v roce 2004 stanice Přerov	strana č. 5
2.4.	Staniční koleje - současný stav stanice Přerova	strana č. 5
2.5.	Zebezpečovací zařízení – současný stav stanice Přerov	strana č.10
2.6.	Osvětlení stanice Přerov	strana č.11
2.7.	Trakční proudová soustava stanice Přerov	strana č.11
2.8.	Ohřev výhybek stanice Přerov	strana č.11
2.9.	Elektrické předtápění drážních vozidel stanice Přerov	strana č.12
2.10.	Nástupiště stanice Přerov	strana č.12
2.11.	Svážné pahrbky stanice Přerov	strana č.13
2.12.	Zařízení v přepravním provozu	strana č.13
2.13.	Současná staniční technologie a vlakotvorba GVD 2004/2005	strana č.14
2.14.	Personální obsazení pro obsluhu zařízení dopravní cesty	strana č.18
3.	Zhodnocení kolejových kapacit	strana č.20
4.	Výhledový rozsah dopravy a výhledové množství dopravní práce	strana č.23
5.	Navrhovaný stav	strana č.26
5.1.	Dopravně-technologické řešení navrhovaného stavu	strana č.26
5.2.	Rámcová dopravní technologie navrhovaného stavu	strana č.28
5.3.	Dopravně-technologické pojetí koncepce zabezpečovacího zařízení uzlu	strana č.29
5.4.	Průtah hlavní koridorové trati uzlem	strana č.30
5.5.	Osobní nádraží	strana č.30
5.6.	Zhlaví	strana č.31
5.7.	Levé přednádraží	strana č.32
5.8.	Pravé přednádraží	strana č.32
5.9.	Přehled užitečných délek kolejí navrhovaného stavu	strana č.32
5.10.	Rychlosti	strana č.33
5.11.	Porovnání jízdních dob současného a navrhovaného stavu	strana č.35
5.12.	Zabezpečovací zařízení	strana č.36
5.13.	Trakční vedení, ohřev výhybek, předtápění souprav	strana č.38
5.14.	Počet pracovníků na obsluhu dopravní cesty	strana č.39
6.	Stanice Dluhonice	strana č.41
6.1.	Stanice Dluhonice – současný stav	strana č.41
6.2.	Stanice Dluhonice - navrhovaný stav	strana č.42
7.	Stavební postupy	strana č.42
8.	Závěr	strana č.94

B.1. Provozní a dopravní technologie

Rekonstrukce žst. Přerov

1. Úvod

Železniční stanice Přerov leží na traťovém úseku Břeclav -Přerov - Bohumín, který je součástí II. tranzitního koridoru (Viedeň) - Břeclav - Petrovice u Karviné - (Varšava). Současně stanice leží i na odbočné větvi II. tranzitního koridoru Přerov – Česká Třebová. Předkládaná přípravná dokumentace navazuje na již stavebně realizované koridorové úseky v blízkosti uzlu směr Říkovice, Prosenice a projekčně k realizaci na roky 2005,2006 připravený úsek Dluhonice (mimo) – Olomouc (mimo). Přednostně se tak jedná o realizaci dvoukolejného koridorového průtahu uzlem Přerov od km 179,880 (za zastávkou Horní Moštěnice) do km 187,690 (směr Prosenice) a do km 188,084 (směr Brodek u Přerova). Součástí stavby je tak i stanice Dluhonice. Prioritou objednavatele přípravné dokumentace SŽDC s.o. Stavební správy Olomouc, je vedení dvoukolejného průtahu uzlem včetně řešení obvodu osobního nádraží na cílový stav.

2. Provozně technologické vyhodnocení současného stavu

Dopravní schéma současného stavu je uvedeno v příloze č.1

- Železniční stanice Přerov leží v km 183,453 dvoukolejné trati Bohumín - Přerov – Břeclav (původní kilometrování trati Wien – Krakow). Kilometrování tratě Brno - Přerov končí vjezdovým návěstidlem VS v km 87,585 = km 180,909.
- Je stanicí:
 - smíšenou podle povahy práce;
 - mezilehlou, vlakotvornou, seřaďovací, přepřahovou, úvrat'ovou (pro vlaky jedoucí ve směru od Prosenic do Dluhonic a obráceně) po provozní stránce;
 - odbočnou pro trať Brno hl.n.- Přerov a Přerov –Česká Třebová
- **Rozčlenění stanice**

Železniční stanice Přerov je rozčleněna na:

 - osobní nádraží
 - pravé přednádraží
 - levé přednádraží
 - zařízení v přepravním provozu

Obvod osobního nádraží

Sahá ve směru:

- od Prosenic od vjezdového návěstidla 1 PL, 2 PL,
- od Dluhonic od vjezdového návěstidla 1 DL, 2 DL,

po podjezd v km 182,747 s tím, že v dopravních kolejích čís. 101, 102, 104 tvoří hranice obvodu cestová návěstidla Sc 101, Sc 102, Sc 104.

K osobnímu nádraží patří komerční a nákladový obvod s kolejemi čís. :

3, 5, 7	skladištními
9, 13, 15, 17	nakládkovými a vykládkovými
11	čelní rampa
11a, 11b	pro čištění a údržbu osobních souprav
19	správková
50	velká rampa

Odstavné kolejiště

- kusé koleje čí. 52, 54, 56 na jižní straně velké rampy.
Používají se k odstavování ubytovacích vozů a vozů pro zvláštní účely.

Skládkové kolejiště

- kusé koleje čí. 60a, 60b, 60c, 60d označené místním názvem "*nové skládky*";
- kusé koleje čí. 58a, 58b, 58c označené místním názvem "*staré skládky*".

Odstavné kolejiště, skládkové kolejiště se označuje místním názvem "*Balkán*".

Kolejiště zásobovacího skladu železnic Přerov odbočuje z koleje čí. 50 výhybkou čí. 42 a 43.

Pravé přednádraží

Sahá od podjezdu v km 182,747 a zahrnuje:

- koleje čí. 206 - 294,
- hlavní kolej čí. 104 od vjezdového návěstidla VS po cestové návěstidlo Sc 104,
- hlavní koleje čí. 101 a 102 od cestových návěstidel Sc 402 a Sc 401 po cestová návěstidla Sc 101 a Sc 102.

Leží vpravo trati Přerov - Břeclav. Skládá se:

- z vjezdového kolejiště, které je současně odjezdovým, kolejemi čí. 206 - 230,
- z odjezdových kolejí čí. 232 - 238 a 242 - 288,
- ze svážného pahrbku s výtažnou kolejí. Z výtažné koleje odbočuje výhybkou čí. 318 spojovací kolej čí. CH 1a kolejiště vlečky PRECHEZA a.s.
- ze směrových /relačních/ kolejí čí. 242 - 288. Z mateční koleje odbočuje výhybkami čí. 264 a 267 kolejiště vlečky PRECHEZA a.s.
- z kusých kolejí čí. 240a, 240b /místní název "*Kolbán*"/ a 296,
- z kolejí čí. 292 a 294 bývalé desinfekční stanice s příslušným zařízením,
- ze spojovací koleje čí. 92 / místní název "*SMYČKA*"/.

Vjezdové, odjezdové a směrové /relační/ koleje jsou uspořádány vedle sebe.

Levé přednádraží

Jedná se o bývalý seřaďovací obvod, kde byly vlakotvorné práce ukončeny dne 15.12.2002.

Sahá od podjezdu v km 182,747 po vjezdová návěstidla 1S a 2S v km 179,827 a zahrnuje:

- koleje čí. 303 - 319,
- koleje čí. 403 - 433,
- hlavní koleje čí. 401 a 402 od vjezdových návěstidel 1S, 2S po cestová návěstidla Sc 401, Sc 402.

Leží vlevo trati Přerov - Břeclav. Skládá se z :

- bývalého vjezdového kolejiště s kolejemi čí. 303 - 315
- manipulačních kusých kolejí čí. 317 a 319,
- bývalých směrových kolejí čí. 409 - 433,
- z tranzitních kolejí čí. 403, 405, 407
- ze spojovací koleje čí. 91 mezi vjezdovými kolejemi čí. 305 - 315 a kolejemi čí. 403 - 407.

Bývalé vjezdové a směrové koleje jsou uspořádány za sebou, svážný pahrbek, který byl mezi nimi je snesen, směrové koleje jsou ukončeny zarážedly, kolejové skupiny tak již nejsou propojeny. Pro odbavení tranzitních nákladních vlaků zůstávají v provozu koleje č. 403, 405, 407.

Do obvodu levého přednádraží patří :

- kolejiště opravny nákladních vozů s kolejemi čí. 435, 437, 439 s rozvětvením koleje čí. 441;
- spojovací kolej čí. 93 mezi kolejemi čí. 315 a 439 /mezi výhybkami čí. 417 - 434/.

SDC ST, traťový okresek Přerov užívá kolej čí. 443.

2.1. Přepavní určení stanice:

- stanice Přerov má výpravní oprávnění:
 - pro cestující, cestovní zavazadla a spěšniny ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě,
 - pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě,
- stanice je vybavena terminálem ARES,
- stanice je zařazena do systému kurýrní služby ČD,
- ve stanici lze zakoupit místenky, lehátka a lůžka ve vnitrostátní i mezinárodní osobní přepravě,

2.2. Vlečky napojené na kolejiště stanice:

Vlečky vpravo

PRECHEZA Přerov

PSP Přerov

Dalkia Morava - Teplárna Přerov

Štěrkovny s.r.o. Dolní Benešov - Prefa Přerov

FAU s.r.o. Přerov

Vlečka PRECHEZA odbočuje z výtažné koleje výhybkou číslo 318, z jižního zhlaví spádoviště výhybkami číslo 267 a 264 a výhybkou CH16 ze spojovací koleje číslo 62. Provozovatelem drážní dopravy na odevzdávkovém kolejišti firmy PRECHEZA Přerov a mezi vlečkami vpravo je OKD, Doprava a.s. se sídlem v Ostravě.

Vlečky vlevo

- Kazeto s.r.o. Přerov odbočuje výhybkou čí. 21 z výtažné koleje čí. 3v.
- Z výtažné koleje 3v od Se 12 následuje dalších 6 vleček hlavních vlečkařů a spoluživatelů:
 - Severomoravská energetika a.s. Ostrava a firma EPrim a.s.
 - Dalkia a.s. Ostrava, divize Přerov
 - Navos a.s. Kroměříž silo Přerov
 - Moravia Metal s r.o., Přerov
 - M.J.M. Litovel, a.s., provoz Přerov

Ostatní vlečky

-ČSKD INTRANS a.s., kontejnerové překladiště Přerov odbočuje v obvodu St.12 levého přednádraží výhybkami čí.479, 484 a 487.

• Zastávky

- ***zastávka Horní Moštěnice*** leží v km 179,780 mezi stanicemi Přerov - Říkovice;
- je vybavena samostatným nástupištěm pro každý směr jízdy. Nástupiště čí. 1 u první traťové koleje směr Břeclav, nástupiště čí. 2 u druhé traťové koleje směr Přerov;
- osvětlení nástupišť elektrické, stožárovými lampami, provádí se automaticky spínací fotobuňkou.
- délka nástupišť 170 metrů.

2.3. Výkony ŽST Přerov za rok 2004

	2004
řádek č.21 nákl.vlaky veřejné výchozí	18,01
řádek č.22 nákl.vlaky veřejné končící	19,75
řádek č.23 nákl.vlaky veřejné tranzitní	54,85
řádek č.24 nákl.vlaky neveřejné výchozí	15,00
řádek č.25 nákl.vlaky neveřejné končící	15,26
řádek č.26 nákl.vlaky neveřejné tranzitní	4,00
řádek č.27 vlaky osobní dopravy výchozí	52,41
řádek č.28 vlaky osobní dopravy končící	52,33
řádek č.29 vlaky osobní dopravy tranzitní	68,04
řádek č.51 vozy zařazené do skupinových vlaků	194,86
řádek č.52 počet skupinových vlaků	9,94
řádek č.53 vozy v přestavných jízdách	39,89
řádek č.54 rozposunované vozy na spádovišti	519,18
řádek č.59 přivěšené vozy k nákl. vlakům	437,01
řádek č.60 přivěšené vozy k osobním vlakům	149,85
řádek č.62 rozposunované nákladní vozy celkem	970,99
řádek č.63 prvotní posun z řádku č.54	435,12
řádek č.68 osobní vozy přistavené k údržbě	109,24
řádek č.79 nákladní vozy přistavené k opravě	23,37
řádek č.80 osobní vozy přistavené k opravě	5,64
řádek č.108 nákladové manipulace-vozy	36,10
řádek č.5136 počet nal.vozů na vlečce	12,99
řádek č.5137 počet vyl.vozů na vlečce	20,01
řádek č.5138 počet naložených vozů na VNVK	1,67
řádek č.5139 počet vyložených vozů na VNVK	1,43

2.4. Staniční koleje současný stav

Kolej číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	Účel použití a jiné poznámky (trakční vedení, snížená rychlost, správce zařízení není-li jím SDC, apod.)
1	2	3	4
Dopravní koleje			
101	700	Lc 101 – Sc 101	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
102	812	Lc 102 – Sc 102	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
103	700	Sc 303 – Lc 303	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
104	716	L 104 – Sc 104	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
401	933	L 401 – Sc 401	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
402	834	L 402 – Sc 402	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
Osobní nádraží - dopravní koleje			
1	450	S1 - Lc 1 (od Pros/Dluh)	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
1a	348	Lc 1 - Lc 1a (od Pros/Dluh)	průjezdná, trakční vedení v celé délce
1 - 1a	798	S1 - Lc 1a (od Pros/Dluh)	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
2	420	S 2 - Lc 2 (od Řík/Věž)	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
2a	182	Se16 - Se 8	průjezdná, trakční vedení v celé délce
2b	32	Se 33 - Se 38	průjezdná, trakční vedení v celé délce
2c	350	Lc 2 - Lc 2c	průjezdná, trakční vedení v celé délce
2 - 2c	770	S2 - Lc 2c	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
4b	161	zarážedlo - Lc 4b	kusá, odjezdová do Řík/Věž., tr.vedení v celé délce
6	371	S6 - Lc6	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce

8	393	S 8 - Lc 8	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
8b	80	nám.vých.66 - Se 107	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
10b	196	zarážedlo – nám. vých.č.59	kusá, odjezdová do Řík/Věž., tr.vedení v celé délce
12	369	S 12 - Lc 12	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
12a	170	nám.vých.č.54 - Lc 12a	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
12 - 12a	585	S 12 - Lc 12a	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
14	614	S 14 - Lc 14	vjezdová, odjezdová, průjezdná, trakční vedení v celé délce, jen pro nákl.vlaky
14a	116	Se 13 – Se 10	průjezdná, trakční vedení v celé délce
16	561	S 16 - Lc 16	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
16a	122	Se 15 - Se9	průjezdná, trakční vedení v celé délce
18	148	zarážedlo - Lc 18	kusá, jen odjezdová do Řík/Věž., tr.vedení v celé délce
20	369	S 20 - Lc 20	vjezdová, odjezdová, průjezdná, tr.vedení v celé délce
22	542	S 22 - Lc 22	vjezdová, odjezdová, jen pro nákladní vlaky od Pros/Dluh., trakční vedení v celé délce
44	736	S 44 - Lc 44	průjezdná, vjezdová, odjezdová od/do Pros/Dluh., trakční vedení v celé délce
46	725	S 46 - Lc 46	průjezdná, vjezdová, odjezdová od/do Pros/Dluh., trakční vedení v celé délce
46a	125	Lc 46a – Se 32	průjezdná, vjezdová, odjezdová od/do Pros/Dluh., trakční vedení v celé délce
Osobní nádraží - manipulační koleje			
4a	19	zarážedlo - Se 48	kusá, odstavná, trakční vedení v celé délce
10a	67	zarážedlo - Se 42	kusá, odstavná, trakční vedení v celé délce
42a	200	zarážedlo - Se 49	kusá, odstavná, trakční vedení v celé délce
48	556	Se 112 – Se 56	výtažná ve směru od St 4 až po tabulku „Hranice posunu“,odstavná ve směru od severního zhlaví po tabulku „Hranice posunu“, tr.vedení v celé délce
48b	172	Se 45 – Se 23	výtažná směr jih, trakční vedení v celé délce

1.	2.	3.	4.
48c	130	Se 54 – Se 51	odstavná po tabulku „Hranice posunu“, trakční vedení v celé délce
50	560	nám.vých.č.88 – Se 55	vykládková, nakládková, trakční vedení v severní části
3	242	výhybka číslo 50 - 56	odstavná, bez trakčního vedení
3a	120	Se 14 – Se 11	výtažná, bez trakčního vedení
3c	120	výhybka číslo 87 - Se 118	výtažná, bez trakčního vedení
3b	30	zarážedlo – vých.číslo 50	kusá, odstavná, trakční vedení v celé délce, místní název “V peronu”
3p	75	zarážedlo - Se 36	kusá, odstavná, trakční vedení v celé délce
3v	1269	vých.č.U 1 - vých.č.E 1	výtažná, bez trakčního vedení
5	205	zarážedlo – vých.číslo63	skladiště, bez trakčního vedení
5a	80	zarážedlo - Se 19	kusá, odevzdávková vlečky Kazeto a.s., trakční vedení v celé délce
5p	100	zarážedlo - Se 35	kusá, odstavná, trakční vedení v celé délce
7	119	zarážedlo - vých.č.67	nakládková, vykládková, bez trakčního vedení
9	202	zarážedlo - vých.č.63	nakládková, vykládková, bez trakčního vedení - název „Jeřábová“
11	34	zarážedlo - vých.č.76	kusá, nakládková, vykládková, bez trakčního vedení („Čelník“)
11a	175	zarážedlo - vých.č.73	kusá, pro údržbu osobních vozů, bez trakčního vedení
11b	157	zarážedlo - vých.č.73	kusá, pro údržbu osobních vozů, bez trakčního vedení
13	187	zarážedlo - vých.č.72	kusá, nakládková a vykládková (2.silniční), bez trakčního vedení
15	262	zarážedlo - vých.č.72	kusá, nakládková a vykládková (3.silniční), bez trakčního vedení

17	267	zarážedlo - výh.č.74	kusá, nakládková a vykládková (4.silniční), bez trakčního vedení
52	79	zarážedlo - výh.č.82	kusá, odstavná, bez trakčního vedení
54	118	zarážedlo - výh.č.81	kusá, odstavná, bez trakčního vedení
56	78	zarážedlo - výh.č.75	kusá, odstavná, bez trakčního vedení
60a	246	zarážedlo – výh.č.646	kusá, bez trakčního vedení
60b	245	zarážedlo – výh.č.646	kusá, bez trakčního vedení
60c	218	zarážedlo – výh.č.645	kusá, bez trakčního vedení
60d	210	zarážedlo – výh.č.645	kusá, bez trakčního vedení
305	651	výh.č.406a/b - 418	odstavná, trakční vedení v celé délce
305a	155	Se 117 - zarážedlo	kusá, odstavná, místní název „Cepelín“, trakční vedení v celé délce
307	628	výh.č.410 - 418	odstavná, trakční vedení v celé délce
309	630	výh.č.411 - 419	odstavná, trakční vedení v celé délce
311	630	výh.č.412 - 420	odstavná, trakční vedení v celé délce
313	579	výh.č.413 - zarážedlo	výtažná os.nádraží, bez trakčního vedení
315	560	výh.č.414 - zarážedlo	odstavná, bez trakčního vedení
Osobní nádraží - odvrtné kusé koleje			
48a	17	zarážedlo - Se 18	kusá, odvrtná, trakční vedení v celé délce
Osobní nádraží - kolejové spojky			
A	36	výh.č.20 – výh.č.33	spojka kolejí číslo2b a 6, trakční vedení v celé délce
B	9	výh.č.53 – výh.č.55	spojka kolejí číslo1 a 2, trakční vedení v celé délce
C	42	výh.č.62 – výh.č.65	spojka kolejí číslo2c a 8b, trakční vedení v celé délce
D	15	výh.č.66 – výh.č.71	spojka kolejí číslo8 a 12, místní název „Křivá“, trakční vedení v celé délce
Osobní nádraží - kolejové křižovatky			
94 - 97	135	výh.č.83a - výh.č.202b	spojka kolejí os.nádraží s kolejištěm PEP, bez trakčního vedení, místní název „Průřiz“

1.	2.	3.	4.
Osobní nádraží - spojovací koleje			
90	20	Se 106 - výh.č.643	spojovací kolej z DKV na os.nádraží v obvodu St 3, trakční vedení v celé délce
Osobní nádraží - koleje pro zvláštní určení			
19	89	zarážedlo - výh.č.87	kusá, správková, bez trakčního vedení, místní náv. "Na celní"
58a	62	zarážedlo - výh.č.651	kusá DKV - bez trakčního vedení
58b	83	zarážedlo - výh.č.650	kusá DKV - bez trakčního vedení
58c	120	zarážedlo - výh.č.649	kusá DKV - bez trakčního vedení
62	271	PV _{k1} - PV _{k2}	spojovací na vlečku OKD (PRECHEZA) - bez trakčního vedení
317	450	výh.č.415 - zarážedlo	pracovní kolej, bez trakčního vedení
319	5	výh.č.415 - zarážedlo	pracovní kolej, bez trakčního vedení
Přednádraží - dopravní koleje			
Skupina A)			
206	569	výh.č.243 - L 206	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
208	586	výh.č.233 - L 208	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
210	652	výh.č.227 - L 210	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
212	702	výh.č.224 - L 212	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
214	702	výh.č.221 - L 214	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
216	714	výh.č.217 - L 216	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce

218	750	vých.č.213 - L 218	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
Skupina B)			
220	775	vých.č.214 - L 220	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
222	750	vých.č.218 - L 222	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
224	695	vých.č.222 - L 224	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
226	670	vých.č.225 - L 226	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
228	602	vých.č.229 - L 228	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
230	620	vých.č.229 - L 230	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
Skupina C)			
232	575	vých.č.234 - L 232	odjezdová, trakční vedení v celé délce
234	540	vých.č.241 - L 234	odjezdová, trakční vedení v celé délce
236	496	vých.č.245 - L 236	odjezdová, trakční vedení v celé délce
238	480	vých.č.245 - L 238	odjezdová, trakční vedení v celé délce
242	407	vých.č.244 - 265	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
244	268	vých.č.256 - 274	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
246	264	vých.č.256 - 271	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
248	288	vých.č.254 - 271	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
250	315	vých.č.252 - 272	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
252	340	vých.č.250 - 272	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
254	350	vých.č.249 - 273	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
256	324	vých.č.251 - 273	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
258	372	vých.č.253 - 288	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
260	305	vých.č.255 - 279	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
262	218	vých.č.257 - 269	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
264	218	vých.č.257 - 269	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
266	418	vých.č.238 - 266	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
268	418	vých.č.238 - 266	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
270	495	vých.č.232 - 268	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
Skupina D)			
276	542	vých.č.230 – 276	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
278	520	vých.č.236 - 276	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
280	515	vých.č.239 - 278	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
1.	2.	3.	4.
282	458	vých.č.246 - 278	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
284	440	vých.č.246 - 275	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
286	416	vých.č.247 - 275	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
288	445	vých.č.247 - 281	odjezdová, směrová, trakční vedení v části koleje
292	514	vých.č.223 - 260	směrová, trakční vedení v části koleje
294	502	vých.č.223 - 259	směrová, bez trakčního vedení
Obvod St 12			
403	680	Sc 403 - L 403	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
405	610	Sc 405 - L 405	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
407	596	Sc 407 - L 407	vjezdová, odjezdová, trakční vedení v celé délce
Přednádraží - manipulační koleje			
206a	59	vých.č.231 - 209a/b	odstavná, trakční vedení v celé délce
206b	59	vých.č.231 - 209a/b	odstavná, trakční vedení v celé délce
206c	143	vých.č.237 - 203	odstavná, trakční vedení v celé délce
296	15	vých.č.259 - zarážedlo	pracovní kolej SDC-ST Olomouc, bez trakč. vedení
238a	153	vých.č.228 - zarážedlo	odstavná, trakční vedení v celé délce
238b	126	vých.č.235 - zarážedlo	odstavná, bez trakčního vedení
238c	66	vých.č.244 - zarážedlo	odstavná, bez trakčního vedení
240a	88	vých.č.310 - zarážedlo	odstavná, trakční vedení v celé délce, místní název „Kolbán“

240b	136	vých.č.310 - zarážedlo	odstavná, bez trakčního vedení, místní název „Kolbán“
290a	61	vých.č.206 - zarážedlo	pracovní kolej SDC - SBBH Olomouc, bez tr.vedení
290b	172	vých.č.206 - zarážedlo	pracovní kolej SDC-ST Olomouc, bez trakč. vedení
303a	138	Vk14 - zarážedlo	kusá, odstavná, trakční vedení v celé délce
Obvod St 12 - manipulační koleje			
403a	293	vých.č.484 - zarážedlo	výtažná, trakční vedení v celé délce
405a	180	vých.č.486 - zarážedlo	výtažná, bez trakčního vedení
407a	286	Vk 15 - 488	výtažná, bez trakčního vedení
409	656	zarážedlo - 473	odstavná, bez trakčního vedení
411	644	zarážedlo - 469	odstavná, bez trakčního vedení
413	618	zarážedlo - 467	odstavná, bez trakčního vedení
415	607	zarážedlo - 466	odstavná, bez trakčního vedení
417	588	zarážedlo - 465	odstavná, bez trakčního vedení
419	562	zarážedlo - 464	odstavná, bez trakčního vedení
421	519	zarážedlo - 463	odstavná, bez trakčního vedení
423	472	zarážedlo - 462	odstavná, bez trakčního vedení
425	421	zarážedlo - 461	odstavná, bez trakčního vedení
427	370	zarážedlo - 460	odstavná, bez trakčního vedení
429	332	zarážedlo - 459	odstavná, bez trakčního vedení
431	363	zarážedlo - 457	odstavná, bez trakčního vedení
433	363	zarážedlo - 457	odstavná, bez trakčního vedení
435	358	vých.č.456a/b - zarážedlo	správkárenská DKV, bez trakčního vedení
437	469	vých.č.438 - 455	správkárenská DKV, bez trakčního vedení
439a	224	vých.č.471 - 456a/b	odstavná, bez trakčního vedení
439b	199	vých.č.468 - zarážedlo	odstavná, bez trakčního vedení
439c	105	vých.č.468 - zarážedlo	odstavná, bez trakčního vedení
439d	31	vých.č.472 - zarážedlo	kusá, odstavná, bez trakčního vedení
439	469	vých.č.438 - 455	správkárenská DKV, bez trakčního vedení
441	162	vých.č.449 - zarážedlo	pracovní, kusá, bez trakčního vedení
443	179	vých.č.449 - zarážedlo	pracovní, kusá, bez trakčního vedení, místní název „V zahradě“

1.	2.	3.	4.
Přednádraží - svážný pahrbek			
240c	782	Se 206 - zarážedlo	výtažná, trakční vedení v celé délce
201p	159	Sp1 – Se 204	pahrbková, trakční vedení v celé délce
Přednádraží - spojovací koleje			
91	290	vých.č.420 – vých.č.440	spojka vjezdového a odjezdového nádraží, trakční vedení v celé délce
92	13	Se 220 - Se 221	spojovací kolej kolejí číslo 238 - 242 (relačních kolejí s vjezdovým a odjezdovým kolejištěm), místní název „Smyčka“, trakční vedení v celé délce
93	285	zarážedlo - vých. 438	Výtažná kolej z kol. 437, 439 za halu OV Lověšice

2.5. Zabezpečovací zařízení – současný stav

2.5.1. Staniční zabezpečovací zařízení

OSOBNÍ NÁDRAŽÍ

Je vybaveno reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 2.kategorie a skládá se:

- z řídicího stanoviště s číslicovou volbou,
- ze závislých stavědlových elektrodynamických přístrojů St.2 a 3.

Řídicí stanoviště RZZ je umístěno v dopravní kanceláři. Všechny běžné manipulace při normální obsluze provádí výpravčí RZZ číslicovou volbou na manipulátoru. Místní obsluhu výhybek umožňují čtyři pomocná stavědla (PSt). Obsluhu těchto pomocných stavědel provádí staniční dozorce "sever".

PRÁVÉ PŘEDNÁDRAŽÍ

Stavědlo čís. 4 na severním zhlaví je vybaveno zabezpečovacím zařízením 1. kategorie s ovládacím panelem, složeným z kolejové desky a elektromagnetických zámek. Výhybky jsou obsluhovány ručně, výsledné klíče jsou drženy v elektromagnetických zámecích nebo na tabuli pro zavěšování hlavních klíčů.

Stavědlo čís. 9 na jižním zhlaví pravého přednádraží je v části obvodu vybaveno elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie a v části obvodu staničním zabezpečovacím zařízením typu TEST 2. kategorie. Výhybky na kolejích čís.206 - 218 jsou obsluhovány ústředně a jsou opatřeny výhybkovými kolejovými obvody pro vybavení vlakové cesty. Výhybky na kolejích čís.220 - 238 jsou obsluhovány ústředně nebo z pomocného stavědla a pro vybavení vlakové cesty jsou koleje číslo 220 - 238 opatřeny izolovanými kolejnici.

Zabezpečovací zařízení St.9 navazuje na reléové zabezpečovací zařízení odevzdávkového kolejiště vlečky PRECHEZA a.s. a staniční spádovištní zařízení KOMPAS pravého přednádraží.

Stanoviště filiálka

Zabezpečovací zařízení tvoří kolejová deska s indikačními prvky pro informaci o návěstním znaku dovolujícím jízdu na vjezdovém návěstidle VS, cestových návěstidlech Sc 401, Sc 402, odjezdových návěstidlech Lc 101, Lc 102, L 104, L 206 - 218, L 220 - 238, s návěstními tlačítky "Stůj".

Stavědlo čís. 6 - je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením s jednotlivým přestavováním výhybek řadiči z ovládacího pultu. Ovládací pult spádovištního zařízení je doplněn o obsluhu výhybek odevzdávkového kolejiště vlečky PRECHEZA a.s.

Stavědlo čís.7 - je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením s jednotlivým přestavováním výhybek řadiči z ovládacího pultu a s ovládáním kolejových brzd v systému Kompas 1.

Stavědlo čís. 8 - je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením s jednotlivým přestavováním výhybek řadiči z ovládacího pultu.

LEVÉ PŘEDNÁDRAŽÍ

Stavědlo čís. 5 - je vybaveno elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2.kategorie se stavědlovým přístrojem závislým na řídicím stanovišti RZZ osobního nádraží.

Stavědlo čís.12 - je vybaveno elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie s řídicím přístrojem sloučeným se stavědlovým, světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky.

2.5.2. Traťové zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

- V úseku **Přerov - Prosenice** a opačně je obousměrné automatické traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie. V traťovém úseku do Prosenic je dovolena jízda vlaků proti správnému směru po koleji čí.1 a z Prosenic po koleji čí.2.
- V úseku **Přerov - Dluhonice** a opačně je obousměrné automatické traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie. Odjezdová návěstidla obou stanic jsou předvěstmi vjezdových návěstidel obou stanic. V mezistaničním úseku do Dluhonic je dovolena jízda vlaků proti správnému směru po koleji čí.1 a z Dluhonic po koleji čí.2.
- V úseku **Přerov - Říkovice** a opačně je obousměrné automatické traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie. V traťovém úseku do Říkovic je dovolena jízda vlaků proti správnému směru po koleji čí.2 a z Říkovic po koleji čí.1. Traťové zabezpečovací zařízení je ukončeno na St.12.
- V úseku **Přerov - Věžky** je obousměrné traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo (AH) bez oddílových návěstidel. Automatické hradlo se obsluhuje z kolejové desky St. 9.

2.6. Osvětlení stanice

- a) Osvětlení železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.
- b) Počet a umístění osvětlovacích zařízení:

Osobní nádraží

- 12 osvětlovacích věží - 142 zářivkových svítidel
- 2 osvětlovací věže v prostoru všeobecných nakládkových a vykládkových kolejí s 8 svítidly se žárovkami RVL 400W.
- vstupní prostor před výpravní budovou je osvětlován z městského veřejného osvětlení
- prostor nového východu je osvětlen stožárky s výbojkami RVL 250 W.

Pravé přednádraží a ST.5 A ST.17 PEL

- 46 osvětlovacích stožárů JŽ 12 s výbojkami SHLP 210 W
- 25 osvětlovacích věží s 213 kusů svítidel SHC 400 W

Levé přednádraží

- trafostanice T6,5ks svítidel SHLP 210W
- 115 osvětlovacích stožárů JŽ 12 s výbojkami SHLP 210 W,
- 21 osvětlovacích stožárů JŽ s výbojkami SHLP 340 W,
- 8 osvětlovacích věží.

Revizní práce a opravy elektrických zařízení provádí zaměstnanci SEE.

2.7. Trakční proudová soustava:

Trakční proudová soustava

Trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3000 V.

Místa [km] napájecích a spínacích stanic

- napájecí stanice : - Prosenice [187,817]
 - Grygov [192,197]
 - Říkovice [175,606]
- spínací stanice Přerov [184,263]

2.8. Ohřev výhybek

Elektrický ohřev výhybek je vybudován na severním zhlaví osobního nádraží a v obvodu St.6, St.7, St.8.

2.9. Elektrické předtápění drážních vozidel

Elektrické vytápění je vybudováno na osobním nádraží. Stabilní elektrické předtápěcí zařízení v obvodu osobního nádraží (rozvodna 3 kV je umístěna u koleje čís. 5p v km 183,620, 11 předtápěcích stojanů je umístěno v kolejišti),

Stabilní elektrické předtápěcí zařízení pro potřebu České pošty v obvodu osobního nádraží (rozvodna 3 kV umístěná u koleje čís. 5p v pokračování rozvodny ČD, dva předtápěcí stojany - jeden u koleje čís.3p, druhý u koleje čís.5p)

Umístění předtápěcích stojanů

PS 1 s příslušnou ŘS se nachází na severní straně 2. nástupiště u kol. č. 6.

PS 2 s příslušnou ŘS se nachází na severní straně 3. nástupiště u kol. č. 8.

PS 3a s příslušnou ŘS se nachází na 3. nástupišti u konce koleje č. 10b.

PS 3b s příslušnou ŘS se nachází na 2. nástupišti u konce koleje č. 4b.

PS 4 s příslušnou ŘS se nachází mezi kolejí č. 14 a 16 na severní straně.

PS 5 s příslušnou ŘS se nachází u koleje č. 40 na severní straně.

PS 6a se nachází u konce kusé koleje 11a.

PS 6b se nachází mezi kolejemi 11b a 13 u konce koleje.

PS č. 6a a 6b jsou paralelně propojeny vn kabelem a jsou ovládány z jedné ŘS č. 6. Tyto PS slouží k topným zkouškám vozů a musí být v provozu po celý rok.

PS 7a s příslušnou ŘS se nachází na 4. nástupišti u konce kusé kol. č. 18.

PS 7b s příslušnou ŘS se nachází mezi kol. 20 a 22 na úrovni začátku prodloužení 4. nástupiště, u trakčního stožáru č. 42B.

PS 8 s příslušnou ŘS se nachází mezi kolejí **20** a **22** ze severní strany.

2.10. Nástupiště

Na osobním nádraží jsou čtyři vyvýšená částečně krytá nástupiště spojená obousměrným nástupištěním podchodem.

I. nástupiště

- podél koleje čís.1,délka 345 m, z toho 150 m zastřešených;
- výška 350 mm nad temenem kolejnice, příchod vstupním vestibulem;
- odchod severní a jižní stranou.

II. nástupiště

- mezi kolejemi čís. 2 a 6;
- délka u koleje čís. 2 je 350 m, z toho 130 m zastřešených;
- délka podél koleje čís.6 je 410 m, z toho 130m zastřešených;
- délka podél koleje čís. 4b je 150 m;
- výška 350 mm nad temenem kolejnice, příchod a odchod obousměrným nástupištěním podchodem.

III. nástupiště

- mezi kolejemi čís. 8 a 12;
- délka podél koleje čís.8 je 425 m, z toho 130 m zastřešených;
- délka podél koleje čís.12 je 425 m,z toho 130 m zastřešených;
- délka podél koleje čís. 10b je 190 m;
- výška 350 mm nad temenem kolejnice;
- příchod a odchod obousměrným nástupištěním podchodem.

IV. nástupiště

- mezi kolejemi 16 a 20;
- délka podél koleje čís.16 je 350 m,z toho 240m zastřešených;
- délka podél koleje čís. 18 je 130 m;
- výška 500 mm nad temenem kolejnice;
- příchod a odchod obousměrným nástupištěním podchodem;

2.11. Svážné pahrbky

Pravé přednádraží

Vozy se spouští z jednoho svážného pahrbku, který má největší stoupání 20 ‰, vrchol svážného pahrbku je vodorovný v délce 10 metrů, následuje největší spád 45‰ v délce 15 metrů, klesání 18,9 ‰ v délce 61 metrů, klesání 10 ‰ v délce 40 metrů a od výhybek čísel 286, 288, 290 klesání 2,43 ‰. Zakružovací poloměr 300 metrů. Je vyhovující pro přechod všech hnaných vozidel, motorových a elektrických vozů podle předpisu D 2/1.

Obsluha výhybek na spádovišti

Výhybky na pravém přednádraží jsou obsluhovány ústředně (elektromotorickými rychloběžnými přestavníky) ze St.6, St.7 a St.8.

Mechanizační a automatizační zařízení spádovišť

Na pravém přednádraží je provedena částečná mechanizace spádoviště (úpravy ve vybavení spádoviště, směřující ke zlepšení provozních a pracovních podmínek) :

- ústřední ovládání výhybek
- kolejové brzdy
- rádiové stanice
- kódovaný přenos návěstí na lokomotivu na pravém přednádraží.

Zařízení pro brzdění (kolejové brzdy)

Pravé přednádraží

Rychlost spouštěných vozů je zmiřňována třemi jednopásovými kolejovými brzdami typu JKB - DV. První slouží ke snižování rychlosti spouštěných vozů na koleje čísel 242 - 256, druhá na koleje čísel 258 - 270 a třetí na koleje čísel 276 - CH 2. Teprve pak jsou vozy zastavovány na směrových kolejích zarážkami nebo ručními brzdami.

2.12. Zařízení v přepravním provozu

Všeobecně nakládkové a vykládkové koleje

Vozové zásilky jsou nakládány a vykládány na kolejích čísel 13, 15, 17 osobního nádraží. Úprava nákladů a překládka vozů se provádí na koleji čísel 9

Skladiště

V komerčním obvodu je skladiště střediska doplňkových přepravních služeb o ploše 294 m² a veřejný celní sklad (VCS) o ploše 270 m².

Rampy

- velká rampa podél koleje čísel 50 (boční, čelní, otevřená), délka 390 m (od 4/96 v provozu pouze 20 m ze severu), šířka 20 m, plocha 7.800 m²
- překládková a nakládací rampa dřevěná mezi skladištními kolejemi čísel 3 a 5 boční na obě strany, délka 30 m, šířka 5,60 m, plocha 168 m²;
- boční rampa u koleje čísel 7 a čelní rampa u koleje 11a, u koleje čísel 7 délka 41 metrů, šířka čelní rampy 3 m, celková plocha 530 m², příjezd z Tovární ulice od Hypernovy;
- překládková a nakládací rampa mezi skladištní kolejí čísel 5 a silniční kolejí čísel 9 (na jižní straně překladiště), boční na obě strany, délka 25 m, šířka 12 m, plocha 209 čtverečních metrů
- boční rampa VCS a skladiště přepravních pomůcek u koleje čísel 5, délka 104 metrů, šířka 2,5 metru, plocha 260 m²

2.13. Současná staniční technologie a vlakovost GVD 2004/2005

2.13.1 Posunující lokomotivy

Osobní nádraží

Obvod 1. posunovací lokomotivy - severní zhlaví osobního nádraží, práce se soupravami osobních vlaků, lokomotiva řady 110 nebo 731. Kromě posunu s osobními soupravami obsluhuje Mn vlaky ŽST Brodek u Přerova, Prosenice a Lipník nad Bečvou.

Obvod 2. posunovací lokomotivy

Jižní zhlaví osobního nádraží (nákladový dvůr - koleje 5 – 19). Provádí výměnu zátěže mezi obvody, obsluhu vleček vlevo (Kazeto, ZNZZ, MJM, Moravia Metal, SME - RZ...), jídelní vůz, zaměstnanecké přestavné jízdy, jen denní směny 12 hodin.

Obvod 3. posunovací lokomotivy

Jižní zhlaví osobního nádraží a vjezdové kolejiště levého přednádraží. Pracovní doba 24 hod denně. Sestava a doplňování souprav osobních vlaků, obsluha opravny vozů.

Obvod vedoucího posunu "sever"/"jih"

nemá vlastní obvod a je bez posunovací lokomotivy. Provádí přivěšování, odvěšování hnacích vozidel včetně topných spojek, odstavování a přivěšování vozů od vlaků osobní dopravy, doprovod většího počtu sunutých nedoprovázených hnacích vozidel z depa kolejových vozidel a další úkony podle určení dispozičního výpravčího.

Obvod staničního dozorce "sever"

nemá vlastní obvod a je bez posunovací lokomotivy. Provádí obsluhu pomocného stavědla a v nepřítomnosti 1. posun. lokomotivy provádí posun s hnacími vozidly v jejím obvodu podle pokynů dispozičního výpravčího.

Pravé přednádraží

Obvod 5. posunovací lokomotivy

severní zhlaví pravého přednádraží - koleje čís. 242 - 288 a koleje čís. 206 – 238, sestava nákladních vlaků

Obvod 6. posunovací lokomotivy

Výtažná kolej, jižní zhlaví pravého přednádraží - koleje čís. 242 - CH 3 a koleje čís. 206 - 238, práce na svážném pahrbku.

2.13.2. Propustnost dopravních kolejí

a) Přerov pravé předn. – vjezdové a odjezdové koleje č. 206 až 230

Podle podkladů stanice pracují koleje v GVD 2004/2005 s těmito ukazateli propustnosti:

Stupeň obsazení	$S_o = 0,308$
Využití praktické propustnosti	$K_{\text{prakt}} = 40 \%$
Praktická propustnost	$n = 128 \text{ vlaků}/24 \text{ hod}$

b) Přerov levé předn. – tranzitní koleje č. 403 - 407

Podle podkladů stanice pracují koleje v GVD 2004/2005 s těmito ukazateli propustnosti:

Stupeň obsazení	$S_o = 0,456$
Využití praktické propustnosti	$K_{\text{prakt}} = 52,0\%$
Praktická propustnost	$n = 50 \text{ vlaků}/24 \text{ hod}$

c) Přerov osobní nádr. - koleje č. 1,2,6,8,12,14,16,20

Podle podkladů stanice pracují koleje v GVD 2004/2005 s těmito ukazateli propustnosti:

Stupeň obsazení	$S_o = 0,510$
Využití praktické propustnosti	$K_{\text{prakt}} = 66,5$
Praktická propustnost	$n = 427 \text{ vlaků}/24 \text{ hod}$

Dílčí závěr: Podle výsledků propočtů pracují všechny dopravní koleje při dodržení GVD 2004/2005 s doporučenými hodnotami ukazatelů propustnosti. Mimo těchto propočtů bylo přezkoušeno zatížení dopravních kolejí osobního nádraží u nástupištích hran č.1,2,4b,6,8,10b,12,16,18,20 v době s intenzivní osobní dopravou 5:00-22:00. V této době pracují dopravní koleje se stupněm obsazení $So=0.53$, což je vyhovující stav.

2.13.3. Propustnost zhlaví

a) Přerov osobní nádraží – severní zhlaví

Podle podkladů stanice pracuje zhlaví v GVD 2004/2005 s těmito ukazateli propustnosti:

Stupeň obsazení	$So = 0,458$
Využití praktické propustnosti	$K_{prakt} = 68,5 \%$
Praktická propustnost	$n = 392 \text{ vlaků/24 hod}$

b) Přerov osobní nádraží – jižní zhlaví (St.3)

Podle podkladů stanice pracuje zhlaví v GVD 2004/2005 s těmito ukazateli propustnosti:

Stupeň obsazení	$So = 0,713$
Využití praktické propustnosti	$K_{prakt} = 85,5$
Praktická propustnost	$n = 220 \text{ vlaků/24 hod}$

c) Přerov pravé přednádraží – zhlaví u St.4

Podle podkladů stanice pracuje zhlaví v GVD 2004/2005 s těmito ukazateli propustnosti:

Stupeň obsazení	$So = 0,502$
Využití praktické propustnosti	$K_{prakt} = 57,0 \%$
Praktická propustnost	$n = 72 \text{ vlaků/24 hod}$

d) Přerov pravé přednádraží – zhlaví u filiálky

Podle podkladů stanice pracuje zhlaví v GVD 2004/2005 s těmito ukazateli propustnosti:

Stupeň obsazení	$So = 0,275$
Využití praktické propustnosti	$K_{prakt} = 38,5 \%$
Praktická propustnost	$n = 209 \text{ vlaků/24 hod}$

e) Přerov levé přednádraží – zhlaví u St..5

Podle podkladů stanice pracuje zhlaví v GVD 2004/2005 s těmito ukazateli propustnosti:

Stupeň obsazení	$So = 0,342$
Využití praktické propustnosti	$K_{prakt} = 44,5 \%$
Praktická propustnost	$n = 155 \text{ vlaků/24 hod}$

f) Přerov levé přednádraží – zhlaví u St.12

Podle podkladů stanice pracuje zhlaví v GVD 2004/2005 s těmito ukazateli propustnosti:

Stupeň obsazení	$So = 0,287$
Využití praktické propustnosti	$K_{prakt} = 31,4 \%$
Praktická propustnost	$n = 232 \text{ vlaků/24 hod}$

Dílčí závěr

Z údajů o propustnosti zhlaví vyplývá, že nejzatíženější je zhlaví u St.3. Dáno je to jeho konstrukčním uspořádáním, kde jsou možné tři základní současné jízdy, přičemž dopravní koleje nejsou do zhlaví zapojeny rovnoměrně. Samostatnými větvemi jsou napojeny dopravní koleje č.1,2 a třetí větví zbývající svazek dopravních kolejí č.4b až č.22, čímž vzniká i přetížení zhlaví v určitých částech dne.

2.13.4 Vlakotvorné práce

Počty výchozích a končících pravidelných nákladních vlaků za 24 hod dle plánu vlakotvorby GVD 2004/2005:

Přerov pravé přednádraží – výchozí vlaky:

- **2 Vn** Přerov pravé předn. – Třinec
- **3 Pn** Přerov pravé předn. – Suchdol -Studénka-Ostrava hl.n. OMH
- **2 Pn** Přerov pravé předn. – Hranice n.M.- Valašské Meziříčí
- **3 Pn** Přerov pravé předn. – Olomouc – Česká Třebová
- **2 Pn** Přerov pravé předn. – Olomouc hl.n.-Zábřeh na Moravě
- **2 Mn** Přerov pravé předn. – Kojetín – Nezamyslice – Brno-Maloměřice
- **1 Mn** Hulín, Kroměříž
- **1 Mn** Brodek u Př., Prosenice, Lipník n.B.
- **2 Př.j.** Přerov pravé předn.– Přerov levé předn.
- **2 Př.j.** Přerov pravé předn.– Přerov osobní nádraží
- **3 Pn** Přerov pravé př.– Otrokovice-Staré M.u U.H.-Kyjov-Veselí n.M-Hodoní Břeclav

23 celkem vlaků výchozích a přestavných jízd

- končící vlaky:

- **2 Vn** Bratislava východ-Břeclav osob.n.– Přerov pravé předn.
- **3 Pn** Ostrava levé nádr.-Ostrava-Svinov-Studénka-Hranice - Přerov pravé předn.
- **2 Pn** Valašské Meziříčí – Přerov pravé předn
- **3 Pn** Břeclav přednádr.-Hodonín-Staré Město-Otrokovice-Hulín – Přerov pravé předn
- **3 Pn** Česká Třebová – Zábřeh n.M.-Olomouc hl.n.-Přerov pravé předn
- **1 Pn** Hanušovice - Zábřeh na Moravě – Přerov pravé předn
- **2 Mn** Nezamyslice – Přerov pravé předn
- **1 Mn** Lipník nad Bečvou – Přerov pravé předn
- **1 Mn** Kroměříž –Hulín - Přerov
- **2 Př.j.** Přerov levé předn. – Přerov pravé předn
- **2 Př.j.** Přerov osobní nádr. – Přerov pravé předn

22 celkem vlaků končících a přestavných jízd

Směrové kolejiště

Přerov pravé předn. – směrové koleje č. 242 až 294

Kolejiště směrové skupiny má celkem 24 kolejí, na kterých se provádí shromažďování zátěže a sestava výchozích nákladních vlaků, shromažďování zátěže pro Mn vlaky, místní zátěže a správkových vozů.

Číslo koleje	Délka	Relace	Vlaky GVD/24 h
242	407	Levé přednádraží	2
244	268	Chropyně-Němčice n.H.	-
246	264	Brno Maloměřice	2
248	288	Suchdol n.O. a odbočky	-
250	315	Studénka a odbočky	-
252	340	Osobní nádraží	2
254	350	Nezamyslice a přech	-
256	324	Otrokovice a odb.	-
258	372	Hulín a odb.	-
260	315	Kroměříž	1
262	218	Brodek u Přerova,Prosenice-Lipník n.B.	1
264	218	Hranice n.M.	-

266	418	Val. Meziříčí a přech.	2
268	418	Staré Město u U.H. a odb.	-
270	495	Břeclav a přech	3
276	542	Kyjov, Veselí n.M.	-
278	520	Č. Třebová a přech.	3
280	515	Ostrava pravé a přech.	3
282	458	Olomouc	-
284	440	Zábřeh n.M. a přech.	2
286	416	Prázdné vozy E,Ea, Třinec	1
288	445	Prázdné vozy E,Ea, Třinec	1
292	514	Deponované vozy	-
294	502	Deponované vozy	-

2.13.5. Seřadovací výkonnost

A) PRAVÉ PŘEDNÁDRAŽÍ

Normativ rozřazených souprav a vozů prvotním posunem a následným přeřadováním pro GVD 2004/2005 podle technické zprávy.

Norma rozřazených vozů	Směna					
	<i>noční</i>		<i>denní</i>		<i>Celkem za 24 hod.</i>	
	<i>soupravy</i>	<i>vozy</i>	<i>soupravy</i>	<i>vozy</i>	<i>soupravy</i>	<i>vozy</i>
<i>Prvotní posun</i>	11	224	8	204	19	428
<i>Přestavné jízdy</i>	1	36	2	10	3	46
<i>Následné přeřazování</i>	2	17	2	20	4	37
<i>Celkem</i>	14	277	12	234	26	511

Skutečná seřadovací výkonnost podle technické zprávy

Noční směna.....394 vozů

Denní směna.....411 vozů

Celkem.....805 vozů/24 hod

Záloha seřadovací výkonnosti dle technické zprávy

Noční směna.....24,31 %

Denní směna.....48,17 %

Celkem.....36,49 % za 24 hod

2.14 Personální obsazení pro obsluhu zařízení dopravní cesty

Výpravčí

Pro velikost obvodu stanice Přerov koná současně službu ve směně 8 výpravčích:

1 dispoziční výpravčí na osobním nádraží (část směny obsluha RZZ a výprava vlaků)

1 výpravčí na osobním nádraží obsluhující RZZ (část směny dispoziční a výprava vlaků)

1 výpravčí na osob. nádraží pro výpravu vlaků směr Břeclav, Brno

1 výpravčí na osob. nádraží pro výpravu vlaků směr Prosenice, Dluhonice

	21,144
1 výpravčí St.4, personální potřeba	5,223
1 výpravčí St.9, personální potřeba	5,223
1 výpravčí St.12, personální potřeba	5,223
<u>1 výpravčí stanoviště filiálka, personální potřeba</u>	<u>5,188</u>
Celkem 8 výpravčích ve směně	42,001 pers. potřeba

Staniční dozorcí, signalisté, dozorcí výhybek a výhybkáři

a) osobní nádraží

Staniční dozorce - “sever”, - 1 ve směně, personální potřeba 5,152

Má stanoviště ve služební místnosti na severním zhlaví osobního nádraží. Je podřízen výpravčímu RZZ. V jeho obvodu jsou mu podřízeni vedoucí posunu 1. nebo 2. pos.lokomotivy, vedoucí posunu “sever” a čističi výhybek. Při posunu a předaném souhlasu na pomocná stavědla PSt 1 - 4 obsluhuje řadiče výhybek podle pokynů zaměstnance oprávněného řídit posun a ohlašuje mu správné postavení posunové cesty; při poruchách provádí ruční přestavování výhybek podle pokynů výpravčího RZZ;

St.2 - 2 signalisté ve směně, personální potřeba 10,447

Je obsazeno dvěma signalisty. Jeden obsluhuje elektrodynamický stavědlový přístroj; druhý zabezpečuje posun ve svém obvodu.

St.3 - 2 signalisté ve směně, personální potřeba 10,447, 1 dozorce výhybek, 5,152 pers.potř.

Je umístěno na jižním zhlaví osobního nádraží, obsazeno pracovní funkcí dozorce výhybek (zabezpečuje posun), signalista (obsluha elektrodynamického přístroje) a signalista - telefonista. Po šesti hodinách se signalisté vzájemně ve výkonu služby střídají.

b) pravé přednádraží

Na pravém přednádraží jsou stavědla čí. 4, 6, 7, 8, 9, stanoviště čí. XIII (společné se St.4), XIV, XV.

St.4

Je umístěno na severním zhlaví pravého přednádraží a je společné pro výpravčího a dozorce výhybek. Dozorcí výhybek jsou podřízeni 2 výhybkáři St.XIII, 1 výhybkář St.XIV.

1 dozorce výhybek, personální potřeba	5,223
2 výhybkáři St.XIII, personální potřeba	9,936
<u>1 výhybkář St.XIV, personální potřeba</u>	<u>4,817</u>
Celkem	19,976

St.XIV

Je umístěno na severním zhlaví pravého přednádraží. Je obsazeno pracovní funkcí výhybkář nebo posunovač, která je bezprostředně podřízena dozorcí výhybek St.4.V obvodu kolejí čí.220 – 270, 276-294 za vlakové dopravy a při posunu obsluhuje ručně přestavované výhybky.

St.XV 1 posunovač výhybkář ve směně, personální potřeba 4,937

Je umístěno na směrových kolejích pravého přednádraží. Je obsazeno pracovní funkcí posunovač –výhybkář, který obsluhuje ručně přestavované výhybky čís.248 – 257, dozírá na kolejích čís.242 - 270, zda nedošlo k přetlačení vozů přes námezník příslušné koleje, provádí zajišťování kolejí čís.242 - 270 položením zajišťovacích zarážek.

Stanoviště filiálka 1 staniční dozorce ve směně, personální potřeba 5,223

Staniční dozorce má stanoviště ve služební místnosti výpravčího stanoviště filiálka. Při posunu a předaném souhlasu obsluhuje řadiče na pomocném stavědle PSt 21 podle pokynů zaměstnance oprávněného řídit posun a ohlašuje správné postavení výhybek; na pokyn výpravčího stanoviště filiálka obsluhuje ručně přestavované výhybky a výkolejky v obvodu, řídí a provádí jednoduchý posun.

St.6 1 signalista ve směně, personální potřeba 4,937

- Je umístěno na spádovišti pravého přednádraží. Je obsazeno pracovní funkcí signalista. Je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením v systému KOMPAS 1. Signalista obsluhuje spádovištní zabezpečovací zařízení a ústředně stavěné výhybky jednotlivě obsluhou řadičů z ovládacího pultu ve služ.místnosti. Výhybky obsluhuje podle tříděnek postupně tak, jak jsou uvolňovány předcházejícími odvěsy a podle pokynů zaměstnance oprávněného řídit posun. Dále obsluhuje jednotlivé výhybky jižního zhlaví odevzdávkového kolejiště vlečky PRECHEZA a.s. a obsluhuje skupinový souhlas pro posun na severním zhlaví odevzdávkového kolejiště.

St.7 1 signalista ve směně, personální potřeba 4,937

Je umístěno na spádovišti pravého přednádraží. Je obsazeno pracovní funkcí dozorce spádoviště a signalista. Je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením v systému KOMPAS 1. Signalista obsluhuje spádovištní zabezpečovací zařízení a ústředně stavěné výhybky jednotlivě obsluhou řadičů z ovládacího pultu ve služ.místnosti. Výhybky obsluhuje podle tříděnek postupně tak, jak jsou uvolňovány předcházejícími odvěsy a podle pokynů zaměstnance oprávněného řídit posun. Při vlakové dopravě (vjezdy vlaků od Říkovice/ levého přednádraží/ Věžek na koleje čís. 220 - 230, odjezdy vlaků do levého přednádraží /Říkovice / Věžek z kolejí čís.220 - 238, ve vazbě na zabezpečovací zařízení St.9 představuje výhybku čís. 265 do odvrátne polohy

St.8

Je umístěno na vrcholu svážného pahrbku pravého přednádraží a je společné se služební místností vedoucího posunu spádoviště PEP. Ovládací stůl St.8 je doplněn o ovládací a indikační prvky obsluhy spádovištního návěstidla Sp 1. Je vybaveno spádovištním zařízením v systému KOMPAS 1. Je obsazeno pracovní funkcí vedoucí posunu spádoviště PEP, který je podřízen dozorce spádoviště pravého přednádraží. Při třídění souprav se řídí tříděnkami. Obsluhuje spádovištní zabezpečovací zařízení, ústředně stavěné výhybky svého obvodu čís.293 a 301 obsluhuje jednotlivě obsluhou příslušného řadiče z ovládacího pultu ze služební místnosti, provádí hlášení rozhlasem o spouštění odvěsů ze svážného pahrbku na relační koleje podle tříděnek.

St.9 1 signalista ve směně, personální potřeba 5,223

Je umístěno na jižním zhlaví pravého přednádraží a je obsazeno výpravčím a signalistou, který obsluhuje staniční zabezpečovací zařízení TEST, kromě směrových tlačítek "Vjezd" nebo "Odjezd, obsluhuje elektromechanické zabezpečovací zařízení, kromě směrového a kolejového závěrníku;obsluhuje navazující reléové zabezpečovací zařízení odevzdávkového kolejiště vlečky PRECHEZA a.s.

c) levé přednádraží

Na levém přednádraží jsou stavědla čí. 5, 12

St.5 1 signalista ve směně, personální potřeba 5,188

Je umístěno na severním zhlaví vjezdové části levého přednádraží a je obsazeno funkcí signalista, který je podřízen výpravčímu St.12 levého přednádraží, při jízdách po koleji čí.101 dispozičnímu výpravčímu osobního nádraží, při jízdách po koleji čí.303 výpravčímu St.9. Obsluhuje elektromechanický stavědlový přístroj, ústředně stavěné výhybky a výkolejky;

St.12 1 signalista ve směně, personální potřeba 5,188

Je umístěno na jižním zhlaví odjezdové části levého přednádraží. Je obsazeno pracovní funkcí výpravčího a signalisty společně v dopravní kanceláři a posunovačem - výhybkářem na St.XVIII. Signalista obsluhuje elektromechanický řídicí přístroj sloučený se stavědlovým, obsluhuje ústředně stavěné výhybky.

St.XVIII 1 posunovač – výhybkář, personální potřeba 4,937

Je umístěno na jižním zhlaví odjezdové části levého přednádraží v přízemí budovy St.12. Je obsazeno pracovní funkcí posunovač – výhybkář, který obsluhuje ručně přestavované výhybky čí.455, 456a/b, 457, 458, 459, 460, 461, 468, 471, 472; za vlakové dopravy podle rozkazů výpravčího, při posunu podle pokynů zaměstnance oprávněného řídit posun;

Ostatní zaměstnanci podílející se na výkonu dopravní služby

Operátoři, personální potřeba 15,563 pracovníků

Na osobním nádraží konají službu ve směnách 12/24 tři operátoři a jeden operátor v denních směnách v dálkopisu.

Operátor výpočetní techniky - “V rozkazy”

Operátor dispozičního výpravčího

Operátor u rozhlasu a informačního zařízení PRAGOTRON.

Celkem zajišťuje železniční provoz na dopravní cestě 26 pracovníků ve směně dle následujícího přehledu:

Počet pracovníků současný stav

funkce	počet ve směně	personální potřeba
Výpravčí	8	42,001
Operátor	3	15,563
Staniční dozorce	2	10,375
Signalista	9	46,368
Dozorce výhybek	1	5,223
Výhybkář	3	14,753
celkem	26	134,283

3. Zhodnocení kolejových kapacit

Z předchozích bodů vyplývá, že stanice nemá při současných výkonech a současném množství práce úzkých míst v propustnosti zhlaví a dopravních kolejí.

a) osobní nádraží

Tento obvod má 7 nástupištních hran u průběžných kolejí a 3 nástupištní hrany u kolejí kusých. Celkem 10 nástupištních hran pro vlaky osobní dopravy možno považovat za vyhovující stav. Podle předpisu D24 čl.č.76, má být počet dopravních kolejí tak velký, aby vyhovoval dvouhodinové špičkové dopravě ze všech tratí zaústěných do stanice. Stanice Přerov odbavuje vlaky do čtyř směrů, což v dopravní špičce nárokuje 8 až 10 nástupištních hran, které má stanice k dispozici. Nevýhodou zůstává vedení vlaků nákladní dopravy do levého přednádraží kolem nástupištních hran. Další nevýhodou osobního nádraží je nedostatečný počet

kolejí pro odstavování osobních souprav. K nevýhodám se řadí i nerovnoměrné zatížení zhlaví u St.3 způsobené špatnou konfigurací kolejiště, kde do zhlaví jsou samostatně zapojeny staniční koleje č.1,2 a svazek dalších kolejí č.4b až 22 vstupuje do zhlaví jednou podstatně více zatíženou samostatnou větví. K osobnímu nádraží přiléhá i bývalý komerční obvod, který je již využíván pro odstavování jednotlivých osobních vozů i souprav, koleje č.3,5,9,7,17,19, pro čištění vozů a mytí vozových skříní, koleje č.11a,11b,13. Pro ložné manipulace je využívána kolej č.15.

Minimální je využití boční rampy u koleje č.50 a sama kolej slouží pro odstavení ubytovacích vozů, vozů od pracovních vlaků atd.

b) Právě přednádraží

Jedná se o hlavní seřaďovací obvod uzlu kam byly v roce 2002 soustředěny vlakotvorné práce i z obvodu levého přednádraží. Přesto zůstávají výkony zhruba poloviční proti v minulosti dosahovaným i když jsou nyní náročnější na podrobnější řazení a tím i pracnější. Dezinfekční stanice je mimo provoz a výkony na vlečkách zde zapojených jsou proti minulosti rovněž nižší. Nevyužita tak zůstává i seřaďovací výkonnost. S tímto vlakotvorným obvodem je počítáno jako základním i ve výhledu.

c) Levé přednádraží

Obvod levé přednádraží je pro řadící práce od 15.12.2002 uzavřen. Koleje č.305, 307, 309, 311, 313, 315 bývalého vjezdového kolejiště jsou využívány pro odstavování souprav osobních vozů. Koleje bývalé směrové kolejové skupiny č.409, 411, 413, 415, 417, 419, 421, 423, 425, 427, 429, 431, 433 jsou využívány pro dlouhodobé odstavení nákladních vozů, shromažďování správkových vozů pro místní opravnu, vozů čekajících na zrušení a na provedení periodických oprav a v případě potřeby i pro deponace vozů určených k nakládce v ŽST Přerov a přidělených nesamostatných stanicích.

Jedná se o náhradní dočasné využívání kolejiště. Zařízení dopravní cesty v oblasti svážného pahrbku byla již snesena a směrové koleje ukončeny jako kusé zarážedly. Na levém přednádraží zůstává jen opravná vozů DKV Ostrava a nově se oživuje v minulých letech již uzavřené kontejnerové překladiště. Velká část zařízení dopravní cesty již byla na levém přednádraží odsouhlasena jako postradatelná. V podstatě je celý prostor levého přednádraží k dispozici pro nové určení a využití.

3.1. Postradatelná zařízení dopravní cesty

V roce 2002 bylo útvary ČD s.o. provedeno aktuální posouzení potřebného rozsahu zařízení dopravní cesty jehož výsledkem bylo uzavření obvodu levého přednádraží pro řadící práce a současně byla odsouhlasena následující zařízení jako postradatelná.

obvod osobní nádraží a obvod DKV

a) ve správě SDC Olomouc

- kusá kolej č. 5u v celé délce (stavební délka bez výhybky ca 250 m)
- část koleje č. 3v od kusého ukončení do km 185,100 v délce ca 470 m
- kolej č. 5t v celé délce (stavební délka bez výhybek ca 220 m)
- kolej č. 7t v celé délce (stavební délka bez výhybek ca 170 m)
- výhybky č. U1, TD2, TD3, TD4 (bez náhrady kolejovými poli)
- výhybka č. TD1 (náhrada kolejovým polem)
- zabezpečovací zařízení příslušné k postradatelnému kolejovému vybavení

b) ve správě DKV Ostrava

- kusá kolej č. 60a v celé délce (stavební délka bez výhybky ca 240 m)
- kusá kolej č. 60b v celé délce (stavební délka bez výhybky ca 240 m)
- kusá kolej č. 60c v celé délce (stavební délka bez výhybky ca 220 m)
- část kusé koleje č. 60d (nutnost zachování vzdálenosti minimálně 60 m mezi hrotem výh. č. 649 a novým kusým ukončením koleje)
- výhybky č. 645, 647 (náhrada kolejovými poli)
- výhybka č. 646 (bez náhrady kolejovým polem)
- lokomotivní točnice v km 183,490

- zabezpečovací zařízení příslušné k postradatelnému kolejovému vybavení

obvod levé a pravé přednádraží

a) ve správě SDC Olomouc

- kolej č. 439a v celé délce (stavební délka bez výhybek ca 250 m)
- kusá kolej č. 439b v celé délce se zarážedlem (stavební délka bez výhybky ca 220 m)
- kusá kolej č. 439c v celé délce (stavební délka bez výhybky ca 120 m)
- kusá kolej č. 439d v celé délce (stavební délka bez výhybky ca 35 m)
- pahrbková kolej č. 301p v celé délce (stavební délka bez výhybky ca 165 m)
- pahrbková kolej č. 302p v celé délce (stavební délka bez výhybky ca 165 m)
- zbývající část kusé koleje č. 319 (stavební délka ca 10 m)
- zbývající část kusé koleje č. 296 (stavební délka ca 150 m)
- výhybky č. 420ab, 422, 430, 431, 432, 434, 435, 436, 437, 439, 441, 442, 444, 447, 448, 468, 471, 472 (bez náhrady kolejovými poli)
- výhybky č. 259, 401, 403, 415, 423ab, 478 (náhrada kolejovými poli)
- výhybky č. 421ab, 456ab (náhrada výhybkami jednoduchými)
- dvojitá kolejová spojka výhybek č. 420ab, 421ab, 422, 423ab
část kolejí č. 409 – 433 od postradatelných výhybek č. 434, 435, 436, 441, 442, 444, 447, 448 po tlakovou kolejovou brzdu (TKB) v jednotlivých staničních kolejích

b) ve správě DKV Ostrava

- část koleje č. 439 od konce výh. č. 417 ca do km 181,350 (stav. délka ca 220 m)
- výhybka č. 417 (bez náhrady kolejovým polem)

c) ostatní zařízení a objekty

- svážný pahrbek na levém přednádraží
- spádovištní zabezpečovací zařízení na St. 10 včetně veškerého zařízení v kolejišti (jednoduché, tlakové a pružinové brzdy, měřič hmotnosti atd.)
- trakční vedení nad kolejemi č. 313, 315, 301p, 302p, 409, 411, 413, 415, 417, 419, 421, 423, 425, 427, 429, 431, 433, 439a, nad kolejovou spojkou výh. č. 401/403
- elektromotorické přestavníky na výhybkách č. 462, 463, 464, 465, 466, 467, 469, 473, 478, 479, výkolejce Vk 15; mechanické přestavníky na výh. č. 401, 403; elektromagnetický zámek výh. č. 456ab
- budova bývalého St. 11 v km 181,210 (inv. číslo 5000237367)
- budova St. 10 v km 181,220 (inv. číslo 5000236237)
- budova se sociálním zařízením v km 181,240 (inv. číslo 5000237369)
- budova skladu CO č. p. 259 v km 181,639 (inv. číslo 5000237573)
- výhybkářské stanoviště St. XVII v km 181,485 (inv. číslo 5000237233)
buňka na svážném pahrbku (správce železniční stanice)

4. Výhledový rozsah dopravy a výhledové množství dopravní práce

Výhledový rozsah železniční dopravy a výhledové množství dopravní práce ve stanici Přerov vychází z představ majoritního dopravce na železnici, tj. z představ bývalé ČD s.o., nyní ČD a.s. Jednotlivé návrhy útvarů ČD a.s. byly zohledněny již v ÚTS a odtud jsou i přebírány do přípravné dokumentace.

Osobní doprava

Výhledový rozsah vlakové dopravy pro stanici Přerov je dán již dříve uplatněným výhledovým rozsahem vlakové dopravy pro okolní koridorové tratě v rámci staveb „ČD DDC, Modernizace traťového úseku Přerov – Olomouc“, Otrokovice – Přerov, Přerov – Hranice na Moravě. Podle dopisu vrchního ředitele bývalé DOP č.j.359/02-O16 ze dne 30.5.2002 je v regionální osobní dopravě připravovaná koncepce, která předpokládá zavádění rychlých regionálních spojů spěšných vlaků v taktu v rámci koordinovaného jízdního řádu s ostatními druhy veřejné dopravy pro obsluhu Olomouckého kraje a dle potřeby ve vazbě na sousední kraje. Protože není tato koncepce dosud detailně zpracována a koncepce dálkové dopravy je stanovena rámcově a skutečný počet vlaků bude ovlivněn stavem veřejných financí a uzavřením smluv, jsou výhledové počty vlaků pouze orientační a důraz bude kladen na špičkové období. Počet vlaků bude odpovídat směřování k modernímu evropskému trendu – integrálnímu taktovému jízdnímu řádu, na který bude nutno dimenzovat staniční a traťová zařízení. Jako základ pro stanovení počtu vlaků je takt dálkové dopravy dle koncepce doplněný o dvouhodinový takt Sp vlaků a hodinový takt Os vlaků, půlený v období špičky v maximální hodině a ředený v okrajové části dne.

Orientační výhledové počty vlaků zajišťujících do žst Přerov (páry vlaků)

Směr	Dálková doprava			Regionální doprava	
Druh vlaku	SC (ř 680)	EC,IC,Ex	R	Sp	Os
Olomouc.		2	9	5	20
Hranice		5	16	10	20
Kojetín		2	6	5	18
Otrokovice		5	10	10	20

Orientační výhledové počty vlaků mimo žst Přerov (páry vlaků)

Směr	Dálková doprava			Regionální doprava	
Druh vlaku	SC (ř 680)	EC,IC,Ex	R	Sp	Os
Dluhonická spojka	4	4	9	5	

Počty vlaků zajišťujících do žst Přerov v ranní špičce (páry vlaků)

Směr	Dálková doprava			Regionální doprava	
Druh vlaku	SC (ř 680)	EC,IC,Ex	R	Sp	Os
Olomouc.			2	2	4
Hranice		1	2	1	4
Kojetín		1	1	1	4
Otrokovice			1	2	4

Orientační výhledové počty vlaků mimo žst Přerov v ranní špičce (páry vlaků)

Směr	Dálková doprava			Regionální doprava	
Druh vlaku	SC (ř 680)	EC,IC,Ex	R	Sp	Os
Dluhonická spojka	1	1	2	1	

Potřeba nástupištních hran bez rezervy 9, s rezervou 10 - podle odboru 16 ČD a.s.

Pro zabezpečení výhledové regionální (zejména předměstské a příměstské dopravy) se předpokládá nasazení lehkých, krátkých a vratných motorových a elektrických jednotek, které bu-

dou v případě potřeby spřahovány do větších dopravních jednotek. Je proto zapotřebí vytvořit podmínky pro rychlé svěšování a rozdělování souprav na staničních kolejích.

Nákladní doprava

Stanovení výhledového rozsahu nákladní dopravy pro koridorové tratě procházející uzlem vychází z již použitých údajů pro dimenzování modernizovaných a optimalizovaných sousedních úseků. Pro odbočnou trať směr Brno se předpokládá minimální nárůst nákladní dopravy do vyčerpání propustnosti trati v nejzatíženějším úseku Nezamyslice – Holubice. Další nárůst je pak možný až s případným zdvoukolejněním trati.

Práce u tranzitních vlaků jako přepřahy nákladních vlaků a střídání strojvedoucích na ose budou v uzlu i nadále prováděny. Nácestné technické prohlídky zůstanou pouze mimořádnou operací. V souvislosti s tranzitní nákladní dopravou je však třeba vyčlenit předjízdné koleje pro tyto vlaky.

Vlakotvorné a seřaďovací práce jsou a budou spočívat v přepracování zátěžových proudů, navážených z nejbližších vlakotvorných stanic (Česká Třebová, Brno Maloměřice, Ostrava, Břeclav), do relací pro rozvoz na obsluhovaných ramenech zaústěných tratích a zpět při svozu řazení na odvoz do již jmenovaných seřaďovacích stanic. Objem všech prací závisí na vývoji obchodně-přepravních aktivit. Výraznější změnu proti současnému stavu ČD zatím neočekává a počítá s výkonem cca 800 prvotně rozřazených vozů/24 hod a existencí cca 20 směrových relací. Vše pouze na pravém přednádraží.

Opravy a údržba osobních vozů

Technicko-hygienická údržba (THÚ) osobních vozů je prováděna u více jak 200 vozů, opravy s odvěšením u 7 osobních vozů v denním průměru. Průměrný počet odstavených vozů je 17, maximálně 24 vozů.

Rozsah-technicko-hygienické údržby osobních vozů

Základní čištění	2 vozy/den
Výchozí čištění	51 vozů/den
Vratné čištění	82 vozů/den
Čištění skříní	48 vozů/den
Plnění vodou	85 vozů/den

Rozsah oprav nákladních vozů

V denním průměru je ve stanici opraveno 28 nákladních vozů. Pro technické závady je z vlaků vyřazeno v denním průměru 24 vozů, maximálně 57 vozů. Opravy jsou prováděny na kolejích č.435,437,439,441. Vozy jsou odstavovány na koleje č.429,431,433. Ze strany DKV Olomouc je požadavek na zastřešení opravných kolejí č.435,437 a ponechání opravní na levém přednádraží. Z pohledu stanice a OPR Ostrava je tento stav méně výhodný, neboť všechny vozy do opravy jsou od vlaků odvěšovány a odstavovány na pravém přednádraží a na levé přednádraží musí být přestavovány. Doporučuji pro cílový stav zvážit umístění opravní přímo na pravém přednádraží s využitím prostor po zaniklé dezinfekční stanici. Tato problematika však není obsahem přípravné dokumentace.

Očekávaný rozsah ložných manipulací na VNVK

Očekávaný rozsah ložných manipulací vychází z objemů realizovaných v letech 2000, 2001, 2002 až 2004, které jsou vykazovány ve výši do 2 vozů v denním průměru. Tyto objemy se relativně ustálily a proto je zde předpoklad pro jejich naplnění i v budoucím období. Pro ložné manipulace jsou staničním řádem určeny koleje č.7, 9, 11,50, což je několikanásobně větší kapacita než dosahované výkony.

Nové obchodní aktivity mající vliv na rozsah dopravy po železnici

Známy jsou pouze dílčí krátkodobé záměry. V rámci dlouhodobého výhledu není zatím známa skutečnost mající výraznější dopad na rozsah dopravy po železnici.

Základní priority rekonstrukce uzlu Přerov z pohledu ČD

- Respektovat nově rekonstruovanou výpravní budovu
- Respektovat při rekonstrukci uzlu okolní koridorové stavby
- Řešit cílový stav mezistaničního úseku Přerov – Dluhonice s navázáním na modernizovaný úsek Přerov – Olomouc
- Řešit rekonstrukci výhybny Dluhonice
- Respektovat poslední návrhy silničního obchvatu Přerova sil.I/55 včetně logistického centra
- zajištění dostatečného počtu nástupištních hran pro výhledový rozsah dopravy a přestupní vazby.
- Navrhnout dvoukolejný průjezd uzlem maximálně možnou rychlost jako součást II. koridoru
- Vedení dvoukolejného průjezdu osobním nádražím realizovat mimo nástupištní hrany
- Předpokládat dvoukolejné napojení trati od Brna

Výhledový rozsah dopravy

Trat'ový úsek Dluhonice - Olomouc

Úsek Dluhonice –Olomouc

SC	EC/IC	R	Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
4	6	30	20	8	6	3	40	2	119

Úsek Olomouc-Dluhonice

SC	EC/IC	R	Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
4	6	30	20	8	5	6	36	2	117

Trat'ový úsek Prosenice - Přerov

Směr Prosenice - Přerov

EC/IC	R	Os	Nex	Rn	Sn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
6	16	18	8	2	11	2	37	2	0	102

Směr Přerov - Prosenice

EC/IC	R	Os	Nex	Rn	Sn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
6	16	18	8	2	11	12	18	2	0	93

Trat'ový úsek Prosenice - Dluhonice

Směr Prosenice - Dluhonice

EC/IC	R	Os	Nex	Rn	Sn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
9	10	0	3	0	14	3	22	0	0	61

Směr Dluhonice - Prosenice

EC/IC	R	Os	Nex	Rn	Sn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
9	10	0	3	0	14	6	15	0	0	57

Trat'ový úsek Otrokovice - Přerov

Směr Otrokovice - Přerov

SC	EC/IC	R/Sp/Post	Os	Nex	Rn	Sn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
3	2	20	20	4	2	5	13	19	2	5	95

Směr Přerov - Otrokovice

SC	EC/IC	R/Sp/Post	Os	Nex	Rn	Sn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
3	2	20	20	4	2	2	0	35	2	5	95

5. Navrhovaný stav

5.1. Dopravně-technologické řešení navrhovaného stavu

Dopravně-technologické řešení navrhovaného stavu vychází z předchozího bodu č.3 „Zhodnocení kolejových kapacit“ současného stavu, již odsouhlasených postradatelných zařízení dopravní cesty, výhledového rozsahu dopravy a výhledového množství dopravní práce naznačeného v předchozím bodě, a také z přednostních návrhů majoritního provozovatele dráží dopravy ČD a.s. Vychází se také z hlavního účelu přípravné dokumentace, a to je navrhnout a předložit k projednávání hlavní koncepční záměr v zadaném prostoru, který v odsouhlasené podobě bude podkladem pro vypracování dalšího projektového stupně.

Dopravní schéma kolejiště navrhovaného stavu je uvedeno v příloze č.2

Návrh na řešení uzlu Přerov vychází z již realizovaného uzavření levého přednádraží pro řadící práce a ze zachování pravého přednádraží jako hlavního a jediného seřaďovacího obvodu uzlu. Dále projektant vychází z návrhů a připomínek útvarů ČD předaných objednavatelem studie. Zejména se jedná o:

- vedení dvoukolejného průtahu pro tranzitní vlaky obvodem osobního nádraží mimo nástupištní hrany
- požadavek ponechat v osobním nádraží sedm průběžných kolejí u nástupištních hran. Celkem sleduje obchodní zadání 9 až 10 nástupištních hran včetně kusých kolejí
- kusé koleje u nástupištních hran navrhnout i pro vjezdy vlaků
- dvě ostrovní nástupiště navrhnout na délku 450 metrů
- odstranit nevyhovující šířku a výšku nástupištních hran.
- stávající koleje č.24,26 ponechat jako součást areálu DKV
- sledovat dvoukolejné napojení trati směr Brno
- nahradit nefunkční nadchodovou lávku do depa
- navrhnout přístup na nástupiště i pro osoby se sníženou pohyblivostí

Dopravně-technologické řešení a následně i technické řešení vychází přednostně z dopravní problematiky osobního nádraží jako nejobtížnějšího místa uzlu. Po zvážení i prověření možných řešení bylo v osobním nádraží navázáno při vedení průtahových kolejí na již schválenou ÚTS. Průtahové koridorové koleje v užitečné délce 650 m jsou vedeny mimo nástupištní hrany mezi stávajícím prvním a druhým nástupištěm, které se ruší a navrhuje v odsunutě poloze tak, že mezi novým druhým a stávajícím prvním nástupištěm budou položeny čtyři dopravní koleje č.3,1,2,4 (nové číslování). S tímto řešením mění svou polohu i stávající nástupiště č.3 a č.4. Potřebný prostor se uvolňuje rušením současných kolejí č.14 a 22 bez zásahu do kolejí č.24,26 areálu DKV. Nové nástupiště č.2 s nástupištními hranami ke kolejím č.4,6 a nové nástupiště č.3 s nástupištními hranami ke kolejím č.8,10 (vše nové číslování) je navrženo na dél-

ku 450 metrů. Tímto řešením se ruší všechny stávající kusé koleje zapojené do jižního zhlaví osobního nádraží. Náhradně bylo rozhodnuto sledovat dělené koleji č.12,14 u 4. nástupiště cestovými návěstidly pro odbavení dvou vlaků současně. Ostrovní nástupiště č.4 s nástupištními hranami ke kolejím č.12,14 (nové číslování) má délku 400 metrů a je pojato jako plnohodnotné nástupiště pro vlaky na vjezdu od Olomouce a pro vlaky směr Brno. Na severním zhlaví je navržena jedna krátká kusá kolej (č.10a) pro odstavení jedné lokomotivy. Na jižním zhlaví neumožňují prostorové poměry konstrukci kusých kolejí v sudé kolejové skupině. Proto jsou navrženy nové kusé koleje č.5,7 v liché kolejové skupině s délkou nástupištní hrany 195 a 175 metrů. Tyto koleje jsou nově napojeny do prodloužené koleje č.303, v novém číslování koleje č.103 dopravní, která je v obvodu filiálky prospojkována přes koleje č.101, 102, 104 až do traťové koleje směr Brno, což umožní další současné jízdy přes jižní zhlaví osobního nádraží.

Při konstrukci severního zhlaví je počítáno se zachováním levostranného provozu na směru Břeclav – Petrovice u Karviné. Zhlaví umožňuje současné vjezdy a odjezdy vlaků do pravého přednádraží směr Prosenice nebo Dluhonice. Konstrukčně umožňuje zhlaví úplný dopravní program a čtyři současné jízdy vlaků. Hlavní průjezdné koleje č.1,2 jsou kolejovými spojkami odděleny od kolejí č.4 až 16 tak, že jsou z těchto kolejí možné současné jízdy směr Dluhonice i při průjezdech koridorových vlaků na směru Břeclav – Bohumín. Další podrobnosti jsou patrné z dopravního schématu navrhovaného stavu v příloze č.2. Na jižní zhlaví nebylo z prostorových důvodů technicky možné realizovat všechna propojení dle návrhů dopravní technologie. Úplný dopravní program je navržen pro vlaky osobní dopravy. Pro nákladní vlaky jsou možné jízdy do pravého přednádraží jen přes koleje č.4 až 16 (nové číslování). Koleje nákladového obvodu č.9-15 není možno napojit přímo na pravé přednádraží a technologicky to není ani potřeba, neboť ložné manipulace do nákladních železničních vozů jsou zde minimální a v cílovém stavu je počítáno s jejich vymístěním na kolej č.50 po zrušení části boční rampy. Areál DKV je napojen pro přímé jízdy lokomotiv do levého (tranzitní skupiny) a pravého přednádraží. Do osobního nádraží jsou možné nástupy a odstupy lokomotiv úvratí přes kolej č.206a do kolejí č. 4 až 16. Do liché kolejové skupiny (koleje č.5,7) jsou možné nástupy a odstupy lokomotiv úvratí přes kolej č.303 – v novém číslování koleje č.103, nebo jednu z kolejí č. 104,102,101.

Vjezdová kolejová skupina levého přednádraží, uvolněná od nákladní dopravy, je navržena do výhledu pro svou výhodnou blízkou polohu k osobnímu nádraží jako prostor pro realizaci odstavného kolejiště osobních souprav s možností předtápění a plnění vodou (koleje č.305 až 315).

Prostor bývalé směrové kolejové skupiny levého přednádraží je rezervován k využití pro případný areál technické a hygienické údržby osobních vozů bez dalšího podrobného řešení a je ponecháváno na rozhodnutí majoritního dopravce ČD, a.s. zda jej využije. Současně se zde ponechává opravná nákladních vozů.

Z tranzitní skupiny levého přednádraží o 3 kolejích č.403, 405, 407 je uvažováno s kolejí č. 403 jako s kolejí předjízdou pro nákladní vlaky na směru Bohumín – Břeclav. Další koleje jsou určeny na výměnu elektrických lokomotiv (styk dvou proudových soustav v Nedakonicích). Při poklesu těchto výkonů může být kolejová skupina využita i pro předjíždění nákladních vlaků na směru Břeclav – Přerov i když zde nastane nevýhodné rušení vlaků směru opačného.

Prostor pravého přednádraží zůstává v rámci přípravné dokumentace nedotčen.

5.2. Rámcová dopravní technologie navrhovaného stavu

a) Osobní nádraží

Průtahové koleje č.1,2 jsou určeny pro průjezdy nebo krátké pobyty tranzitních nákladních vlaků. Kolej č.1 je přednostně určena pro vlaky na směr Bohumín-Břeclav, Olomouc-Břeclav, Bohumín-Brno, případně Olomouc-Brno. Kolej č.2 je určena pro směr opačný. Kolej č.3 je navržena pro odbavení vlaků osobní dopravy na směr Bohumín – Břeclav, kolej č.4 je určena pro směr Břeclav – Bohumín.. Kolej č.14 je navržena pro vlaky osobní dopravy na směr Olomouc – Přerov (Břeclav, Brno), kolej č.10 je určena pro směr opačný. Pro úvrat'ové jízdy vlaků osobní dopravy na směr Olomouc – Hranice na Moravě a opačně jsou přednostně navrženy koleje č.6,8. Původním záměrem dopravní technologie bylo zapojení těchto kolejí na severním zhlaví tak, aby na kolej č.8 byly možné jízdy od Dluhonic současně s jízdami na kolej č.6 od Prosenic. Vlaky osobní dopravy směr Brno budou odbavovány na kolejích č.12. Další potřebná kolej na tento směr v tomto prostoru schází. Bylo proto na poradách přistoupeno k rozdělení kolejí č.14,12 cestovými návěstidly na dvě části tak aby zde mohly být na každé koleji odbaveny dva vlaky. Výchozí a končící vlaky směr Brno využijí jižní část, vlaky směr Olomouc, Bohumín severní část kolejí č.8,12. Pro výchozí a končící osobní vlaky směr Břeclav (Brno) jsou navrženy kusé koleje č.5,7. Popsané základní technologické užití kolejí může být i jiné podle potřeb jízdního řádu, neboť všechny dopravní koleje disponují svým zapojením do zhlaví úplným dopravním programem pro jízdy vlaků osobní dopravy.

V dopravní špičce, která se při zavedení taktové osobní dopravy bude v průběhu dne pravidelně opakovat bude potřeba zajistit nabídku pro cestující s přestupem mezi vlaky všech směrů a s přestupem mezi vlaky vyšší a nižší kategorie stejných směrů. Může jít např. o jeden pár vlaků vyšší kategorie na směr Bohumín – Břeclav s odbavením na kolejích č.3,4 jeden výchozí přípojný osobní vlak směr Břeclav na koleji č.5, jeden tranzitní osobní vlak Břeclav – Bohumín na koleji č.6. Dále bude v nabídce jeden končící a jeden výchozí osobní vlak směr Brno s odbavením na kusé koleji č.7 a jižní části koleje č.12. Pro výchozí a končící osobní vlaky směr Olomouc jsou připraveny koleje č.14,10, případně severní část koleje č.12. Kolej č.8 případně č. 10 nabízí odbavení vlaku vyšší kategorie na směr Břeclav – Praha, nebo Praha-Bohumín, nebo Bohumín- Brno. Celkem je možno ve stanici současně odbavit až 11 vlaků osobní dopravy současně. Z naznačené simulace dopravní špičky, která může mít mnoho podob dle potřeb obchodní technologie je patrné, že bez průjezdných dopravních kolejí vedených mimo nástupištních hran by se pravidelně, při naplnění taktu, tranzitní koridorová doprava přes uzel Přerov v průběhu dne opakovaně zastavovala, čímž by byly úspěšně promrhány časové úspory získané zavedením vyšších rychlostí na koridorových tratích v okolí uzlu. Tento stav je nežádoucí a plně odůvodňuje předložené řešení osobního nádraží.

Kvalitní provozování osobního nádraží se neobejde bez rychlého uvolňování kolejí u nástupištních hran od souprav končících vlaků, posilových vozů a rovněž vyžaduje i rychlý nástup souprav pro vlaky výchozí. Osobní soupravy bude dočasně odstaveny v rámci obratu v kusých kolejích č.5,7 jižní strany osobního nádraží a dále v kolejišti bývalého vjezdového nádraží levého přednádraží, koleje č.305 až 315, kde je počítáno s odstavením 10 souprav s délkou do 170 metrů. V nočních hodinách, kdy jsou nároky na odstavení souprav zpravidla největší tak bude možno odstavit 12 souprav a poněvadž útlum osobní dopravy v tuto dobu nevyužije všechny průjezdné nástupištní hrany, je možno minimálně další dvě soupravy odstavit na koleji č.14, případně koleji č.6 nebo č.8. Celkem bude možno odstavit 14 až 16 souprav osobních vozů.

Z a do odstavných kolejí č.305-315 jsou výhodně možné přímé jízdy na všechny koleje osobního nádraží, pro vlastní pohyb a přestavování souprav v odstavném kolejišti bude využívána kolej č.305a jako výtažná. Potřebná užitečná délka je cca 230 metrů, současná délka je podle staničního řádu 155 metrů. V novém stavu bude kolej č.305a propojena až do kolejí osobního nádraží č.9,11 a nebude tedy omezující pro posun se soupravami.

Pro mytí vozových skříní a vnitřní čištění osobních vozů zůstává stávající pracoviště v prostoru kolejí č.9,11,13 (nové číslování). Výhledově však projektant považuje stávající stav za provizorní a předpokládá, že se tyto provozy vymístí do prostoru bývalého směrového kolejiště levého přednádraží, koleje č.411 až 431. Rozsah technické a hygienické údržby osobních vozů si stanoví sám provozovatel osobních vozů a těchto zařízení. Vlastní konkrétní řešení kolejiště a případného areálu THÚ není součástí přípravné dokumentace a bude řešeno samostatnou stavbou v režii ČD a.s.

V rámci přípravné dokumentace je ještě počítáno se zachováním ložných manipulací do nákladních železničních vozů na kolejích č.15,17 (nové číslování). Tyto koleje již nelze v navrhovaném stavu napojit přímo na pravé přednádraží a zůstávají napojeny přes kolej č.305a na levé přednádraží.

b) Přednádraží

Na levém přednádraží **tranzitní koleje** č.403,405,407 jsou navrženy jako předjízdne na směr Přerov – Břeclav a současně jako koleje pro práce u tranzitních vlaků s možným využitím pro oba směry jízdy bez zatížení pravého přednádraží těmito pracemi. Jinak se s řadícími a vlakotvornými pracemi v tomto obvodu již nepočítá.

Staniční technologie **pravého přednádraží** zůstává v rámci přípravné dokumentace nedotčena s přednostním určením celého obvodu pro vlakotvorné práce a jen s malým využitím pro tranzitní práce při odbavení vlaků ve směru Brno-Přerov, Olomouc,Bohumín.

5.3. Dopravně-technologické pojetí koncepce zabezpečovacího zařízení uzlu

Veškeré zabezpečovací zařízení použité pro stavbu bude 3. kategorie dle TNŽ34 2620. Stanice Přerov a výhybna Dluhonice budou zabezpečeny staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) typu elektronické stavědlo s ovládáním z jednotných obslužných pracovišť (JOP), umístěných v dopravní kanceláři ústředního stavědla, která bude vybavena velkoplošnými zobrazovacími panely. Žst. Přerov bude vybavena systémem GTN.

Traťové úseky Přerov-Dluhonice, Přerov-Prosenice, Dluhonice-Prosenice budou zabezpečeny traťovým zabezpečovacím zařízením (TZZ) 3. kategorie typu elektronický automatický blok, s návěstidly umístěnými převážně na návěstních lávkách a technologií soustředěnou v sousedních dopravních Přerov, Dluhonice, Prosenice. Ze směru od Říkovic a Věžek bude provedena úvazka na stávající traťové zabezpečovací zařízení (elektronický autoblok směr Říkovice a automatické hradlo směr Věžky) a směrem na Brodek u Přerova úvazka na budovaný elektronický autoblok ve stavbě „Modernizace trati Přerov-Olomouc“.

Stavědlová ústředna a dopravní kancelář je navržena v nové technologické budově ústředního stavědla, součástí ÚS bude klimatizace. Zabezpečovací zařízení optimalizovaného úseku bude řešeno pro provozování rychlostí max. do 160km/h.

Přejezdy budou vybaveny přejezdovým zařízením světelným (PZS) 3. kategorie dle ČSN 34 2650 - elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory. Součástí zabezpečovacího zařízení bude i kompletní diagnostika zabezpečovacího zařízení.

Přerov-Dluhonice - Prosenice ERTMS/ETCS

Celý obvod žst. Přerov včetně přilehlých traťových úseků Přerov-Prosenice, Přerov-Dluhonice, Dluhonice-Prosenice bude připraven pro jednotný evropský zabezpečovací systém (European Train Control System - ETCS). ETCS tvoří jádro nadřazeného systému managementu železniční dopravy (European Rail Traffic Management System - ERTMS), kterým se zároveň připravují podmínky pro liberalizaci železniční dopravy v Evropě. Součástí tohoto systému bude i systém GSM-R (viz sdělovací část). V rámci přípravné dokumentace se zřídí balízy na úrovni hlavních návěstidel, přejezdů a rychlostníků v kolejiště, osadí se RBC v SÚ Přerov a zřídí vazba včetně SW do systémů DOZ na centrální dispečerské pracoviště CDP v Přerově. Podrobné řešení ERTMS/ETCS bude zpracováno v dalším stupni dokumentace po vyhodnocení pilotního projektu ERTMS.

5.4. Průtah hlavní koridorové trati uzlem

Jako hlavní úkol územně-technické studie je sledováno vedení dvou hlavních koridorových kolejí uzlem s technickými parametry až na rychlost 160 km/hod. Obě hlavní koleje zůstávají ze směru od Říkovice ve stávající stopě a jsou vedeny uzlem přes přednádraží pod čísly staničních kolejí č. 401, 101 – pro levostranný provoz Bohumín – Břeclav a kolejí č. 402, 102 pro směr Břeclav - Bohumín. Jmenované koleje jsou navrženy na rychlost 160 km/hod. Na osobním nádraží jsou vedeny jako koleje č. 1, 2 v nové stopě mezi prvním a druhým nástupištěm s rychlostí 80 km/hod. Pro jízdy vlaků směr Brno zůstává kolej č. 104 na rychlost 80 km/hod a nově bude možno využít i kolej č. 103 pro vlaky především z kolejí č. 3, 5, 7, ale i z jiných kolejí osobního nádraží. Rychlost 50-60 km/hod. (jih-sever) km/hod.

5.5. Osobní nádraží

Cílem vedení hlavních koridorových kolejí přes osobní nádraží v nové poloze je získat větší vyváženost mezi sudou a lichou kolejovou skupinou při posílení liché kolejové skupiny o jednu kolej. Další výhodou je výlučné vedení tranzitní koridorové dopravy, zejména nákladní, mimo nástupištní hrany. Tranzitní doprava tak nebude limitována pravidelně se opakujícími skupinami osobní dopravy, které v současné době běžně obsazují koleje č. 1, 2.

V základní sestavě je nástupiště č. 1 určeno pro vlaky na směr Bohumín – Břeclav, nástupiště č. 2 u koleje č. 4 je určeno pro vlaky na směr Břeclav – Bohumín. Pro vjezdy vlaků od Olomouce na kolej č. 14 je určeno nástupiště č. 4 a pro odjezdy vlaků do Olomouce je určena kolej č. 10. u nástupiště č. 3. Toto dispoziční řešení umožňuje současné vjezdy a odjezdy vlaků směr Olomouc. Pro vlaky směr Brno je určena kolej č. 12 a kolej č. 6. Kolej č. 12 pro odjezdy vlaků přes kolej č. 104, kolej č. 6 pro vjezdy vlaků přes kolej č. 102. I toto řešení umožňuje současné jízdy vlaků brněnského směru.

V popsané sestavě je pak kolej č. 8 určena pro úvratňové jízdy vlaků na směr Olomouc - Přerov – Hranice na Moravě a opačně.

Základní dopravní schéma je doplněno kusými kolejemi č. 5, 7 a cestovými návěstidly dělenými kolejemi č. 12, 14. Tyto koleje a jejich schopnosti budou využity v době souběhu taktové dopravy ze zaústěných tratí doplněném o vlaky vyšších kategorií. V těchto případech uvolní výchozí a končící vlaky na směr Brno, Břeclav průjezdné koleje pro vlaky vyšší kategorie a budou odbaveny na kolejích č. 5, 7. Dále využijí dělených kolejí č. 12, 14 pro společné odbavení s vlaky výchozími a končícími na směr olomouckém.

Dopravní schéma navrhovaného stavu je uvedeno v příloze č. 2.

Přehled využitelných délek nástupištních hran:

Nástupiště č.1 ke koleji č.3 = 416 metrů
Nástupiště č.2 ke koleji č.4 = 450 metrů
Nástupiště č.2 ke koleji č.6 = 450 metrů
Nástupiště č.3 ke koleji č.8 = 450 metrů
Nástupiště č.3 ke koleji č.10 = 450 metrů
Nástupiště č.4 ke koleji č.12+12a= 395 metrů
Nástupiště č.4 ke koleji č.14+14a = 395 metrů
Nástupiště č.1 ke koleji č.5 = 195 metrů
Nástupiště č.1A ke koleji č.7 = 175 metrů

5.6. Zhlaví**Jižní zhlaví osobního nádraží, dopravní program**

Zhlaví umožňuje současné jízdy vlaků:

od/do stanice Řikovice po koleji č.101 na kolej č.1
od/do stanice Řikovice po koleji č.102 na koleje č.2,4,6,8, (10)
od/do stanice Věžky po koleji č.104 na koleje č.12,14, (10)
po koleji č.103 na koleje č.3,5,7

Dále zhlaví umožňuje současné posunové jízdy z koleje č.305a do kolejí č.9, 11, 13, 15, 17 a jízdy do areálu DKV z pravého přednádraží. Celkem je ve zhlaví možno uskutečnit 6 základních současných jízd.

Propustnost zhlaví byla propočítána na hodinovou dopravní špičku, ve které byly přes zhlaví vedeny :

2 páry Os vlaků směr Břeclav
2 páry Os vlaků směr Brno
2 páry R vlaků směr Břeclav
1 pár R vlaků směr Brno
1 pár nákladních vlaků směr Brno
2 páry nákladních vlaků směr Břeclav

Celkem 20 vlaků/hod + 14 posunových jízd. Při tomto výkonu pracovalo zhlaví se stupněm obsazení $So=0,62$, $K_{prakt} = 98 \%$, praktická propustnost 20 vlaků/hod (omezuující prvek č.3). Ukazatele propustnosti vykazují doporučené hodnoty.

severní zhlaví osobního nádraží, dopravní program

Zhlaví umožňuje současné jízdy vlaků:

od/do stanice Dluhonice po traťové koleji č.1 na koleje č.14a,12a
od/do stanice Dluhonice po traťové koleji č.2 na koleje č.10, (8, 6)
od/do stanice Prosenice po traťové koleji č.2 na koleje č.2, 4, (6, 8)
od/do stanice Prosenice po traťové koleji č.1 na koleje č.1,3

Dále zhlaví umožňuje současné posunové jízdy z koleje č.3v do odstavných kolejí pro hnací vozidla 3p,5p a posun do koleje č.48a z kolejí č.48,50. Celkem je ve zhlaví možno uskutečnit 6 základních současných jízd.

Propustnost zhlaví byla propočítána na hodinovou dopravní špičku, ve které byly přes zhlaví vedeny :

2 páry Os vlaků směr Olomouc
2 páry Os vlaků směr Hranice na Moravě
2 páry R vlaků směr Olomouc
2 páry R vlaků směr Hranice na Moravě
4 páry nákladních vlaků směr Hranice na Moravě

3 páry nákladních vlaků směr Olomouc

Celkem 30 vlaků/hod + 12 posunových jízd. Při tomto výkonu pracovalo zhlaví se stupněm obsazení $S_o=0,66$, $K_{prakt} = 110 \%$, praktická propustnost 27 vlaků/hod (omezuje prvek č.9). Rozhodující je stupeň obsazení, který odpovídá doporučeným hodnotám.

Z uvedeného je zřejmé, že s propustností obou zhlaví by neměly být potíže. Dopravní schéma pro výpočet propustnosti zhlaví je uvedeno v příloze č.3

5.7. Levé přednádraží

Vlakotvorné a řadící práce byly v obvodu levého přednádraží ukončeny v roce 2002 a s jejich obnovením se již nepočítá.. I nadále zde zůstává opravná vozů DKV a tranzitní skupina kolejí č.403, 405, 407. Jinak je celý obvod k dispozici pro nové určení.

5.8. Pravé přednádraží

Jak již bylo uvedeno dříve zůstává pravé přednádraží v rámci přípravné dokumentace dispozičně nedotčeno a technicky se jedná jen o navázání kolejiště na hlavní koridorové koleje a na úpravami pozmeněné zhlaví v prostoru kolejí č.206a, 206b, 206c, kde se současná kolej č.206b v rámci nové konstrukce zhlaví ruší ve prospěch nově upraveného přístupu lokomotiv do areálu DKV a jejich nástupů na vlaky v osobním nádraží. Další modernizace tohoto obvodu, např. zhlaví pod svážným pahrbkem a kolejiště nejsou tímto dotčeny a budou probíhat jako samostatné stavby podle potřeb správce HM..

5.9. Přehled užitečných délek kolejí navrhovaného stavu (kde došlo ke změně)

Dopravní koleje

číslo	užitečná- délka /m/	Mezi	Poznámka
1	652	S1 – Lc1	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
2	650	S2 – Lc2	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
3	477	S3 – Lc3	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
4	477	S4 – Lc4	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
5	203	Sc5 – Lc5	vjezd., odjezd. kusá. kolej pro vlaky směr Brno, Břeclav, TV v celé délce
6	463	S6 – Lc6	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
7	189	Sc7 – Lc7	vjezd., odjezd. kusá. kolej pro vlaky směr Brno, Břeclav, TV v celé délce
8	463	S8 – Lc8	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
10	477	S10 – Lc10	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
10a	75	S10a -zarážedlo	odjezdová, odstavná pro lokomotivy, TV v celé délce
12	136	Sc12 – Lc12	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
12a	256	S12a – Lc12a	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
12+12a	417	S12a– Lc12	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
14	137	Sc14 – Lc14	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
14a	256	S14a – Lc14a	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
14+14a	418	S14a– Lc14	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
101	810	Sc101-Lc101	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
102	857	Sc102-Lc102	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
103	751	Sc103-Lc103	spojovací, průjezdná, předjízdna kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
104	857	Sc104- Lc104	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
401	919	Sc401-L401	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
402	936	Sc402-L402	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
403	694	Sc403-L403	vjezd., odjezd. kolej pro nákladní vlaky, TV v celé délce
405	616	Sc405-L405	vjezd., odjezd. kolej pro nákladní vlaky, TV v celé délce
407	593	Sc407-L407	vjezd., odjezd. kolej pro nákladní vlaky, TV v celé délce

Manipulační koleje

3p	59	Se - zarážedlo	odstavná pro lokomotivy, TV v celé délce
5p	68	Se - zarážedlo	odstavná pro lokomotivy, TV v celé délce
9	340	námez-zarážed.	odstavná pro mytí vozových skříní a ošetření osobních souprav, bez TV
11	165	námez-zarážed.	odstavná na ošetření osobních souprav, bez TV
13	167	námez-zarážed.	odstavná pro osobní vozy, bez TV
15	370	námez-zarážed.	VNVK, bez TV
17	297	námez-zarážed.	VNVK, bez TV
48a	37	Se - zarážedlo	odstavná kolej, TV v celé délce
305	628	mezi Se	odstavná kolej, TV v celé délce
305a	417	mezi výh.406-70	spojovací kolej, bez TV
307	615	mezi Se	odstavná kolej, TV v celé délce
309	609	mezi Se	odstavná kolej, TV v celé délce
311	615	mezi Se	odstavná kolej, TV v celé délce
313	574	Se - zarážedlo	odstavná kolej, bez TV
315	545	Se - zarážedlo	odstavná kolej, bez TV
317	470	Se - zarážedlo	odstavná kolej, bez TV

5.10. Rychlosti

Rychlosti v hlavních koridorových kolejích a staničních kolejích uzlu jsou uvedeny v následujících tabulkách: (Vk – naklápací skříně), (V - klasické soupravy převýšení I<100 mm)

a) Traťové koleje

Trať Břeclav-Přerov a Přerov-Hranice, kolej č.1 a 2 – navrhované rychlosti

	km	V	Vk
Začátek úseku	179,880	160	160
	182,496	80	80
	183,855	110	150
	185,588	120	160
	186,687	130	160
Konec úseku	187,690		

Trať Břeclav-Přerov a Přerov-Hranice, kolej č.1 a 2 – současné rychlosti

	km	V
Začátek úseku	179,880	100
	182,400	40
	183,167	60
	184,150	110
Konec úseku	187,690	130

Trať Přerov – Olomouc, kolej č.1 a 2 – navrhovaný stav

	Km	V	Vk
Začátek úseku	183,300	80*	80*
	184,272	100	100
	184,545	120	130
	187,857	160	160
Konec úseku	188,084	160	160

* Platí jen pro jízdy do dopravních kolejí v přímém pokračování kolejí traťových

Trat' Přerov – Olomouc, kolej č.1 a 2 – současný stav

	Km	V
Začátek úseku	183,453	60
	184,150	60
	184,272	60
	184,531	100
	187,850	120
Konec úseku	188,084	120

Dluhonická spojka kolej 1S – navrhovaný stav

	km	V	Vk
	0,000	120	130
	1,738	100	130
	3,019	120	160
	4,111	130	160

Dluhonická spojka kolej 1S – současný stav

	km	V
	0,000	80
	0,529	100
	1,738	100
	3,019	100
	4,111	100

a) Staniční koleje Přerov, rychlosti

Kolej číslo	rychlost	Poznámka
101	160	
102	160	
103	50-60	jih-sever
104	80	
401	160	
402	160	
403	50	
405	40/50	jih-sever
407	50	
1	80	
2	80	
3	60/80	jih-sever
4	60	
5	50	
6	60	
7	50	
8	50	
10	60-80	jih-Olomouc
12+12a	60-80	Brno-Olom.
14+14a	60-80	Brno-Olom.

5.11. Porovnání jízdních dob současného a navrhovaného stavu, tachogram

Propočítány byly z důvodu zjištění přesných rozdílů teoretické jízdní doby pro rekonstruovaný traťový úsek od začátku po konec stavby na navrhovaný stav pro tyto druhy vlaků:

EC (výk.skříň), traťová rychlost – průjezd v celém úseku

R (klas.soup) hmot. 500 tun, lok. řady 350 -traťová rychlost, zastavení v Přerově

Os vlak, rychlost 120 km/hod, lok. řady 363, hmotnost soupravy 300 tun zastavení na zastávce Horní Moštěnice a v Přerově

Nex vlak o hmotnosti 1400 tun, lokomotiva řady 363, průjezd v celém úseku

směr jízdy Řikovice – Prosenice, navrhovaný stav

	EC	R	Os	Nex
Začátek úseku km 179,880				
Konec úseku km 187,690	4,00	6,07	5,96	5,13

směr jízdy Řikovice – Prosenice, současný stav

	EC	R	Os	Nex
Začátek úseku km 179,880				
Konec úseku km 187,690	6,07	7,47	7,15	7,48

směr jízdy Prosenice- Řikovice, navrhovaný stav

	EC	R	Os	Nex
Začátek úseku km 187,690				
Konec úseku km 179,880	4,00	6,04	6,00	5,00

směr jízdy Prosenice- Řikovice, současný stav

	EC	R	Os	Nex
Začátek úseku km 187,690				
Konec úseku km 179,880	6,06	7,31	7,06	7,27

Pobyty nejsou v tabulkách u zastavujících vlaků započítány, jedná se tedy ve všech případech z důvodu přesného porovnání jen o teoretické jízdní doby. Rozdíly v jízdních dobách podle směru jízdy jsou minimální.

U nejsledovanější kategorie EC vlaků (s výkyvnými skříněmi) dochází v místě stavby ke zkrácení teoretické jízdní doby proti současnému stavu o 2 minuty ve prospěch nového stavu. U R vlaků zastavujících to je zkrácení o 1,3-1,4 minuty ve prospěch nového stavu a u osobních vlaků jde o zkrácení teoretické jízdní doby o 1,1 minuty. Nex vlaky projíždějící vykazují zkrácení o 2,3 minuty.

Celkové se zkrácení teoretické jízdní doby pohybuje v intervalu od 1,1 do 2,3 minuty.

Průběh rychlosti v závislosti na ujeté dráze je na směru Břeclav – Ostrava znázorněn v tachogramu jízdy vlaků uvedeného v příloze č.6.

Pro úsek Přerov- Dluhonice bylo provedeno srovnání pro rozjezd v ŽST Přerov s tím, že úspory jízdních dob jsou 0,5 minuty u každého druhu vlaku ve prospěch nového stavu.

směr jízdy Přerov- Dluhonice, navrhovaný stav

	EC	R	Os
Začátek úseku km 183,300			
Konec úseku km 188,084	2,98	3,84	3,00

směr jízdy Přerov- Dluhonice, současný stav

	EC	R	Os
Začátek úseku km 183,300			
Konec úseku km 188,084	3,59	4,23	3,51

5.12. Zabezpečovací zařízení

Navrhuje se vybudovat SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo, ovládané z pracovišť JOP v DK (celkem 3 pracoviště výpravčích, 1 operátor pro žst. Přerov případně další výpravčí výh.Dluhonice) s použitím velkoplošných zobrazovacích panelů Do nového elektronického SZZ budou zahrnuty obvody osobního nádraží – koleje č. 3,1,2,4,6,8,10,12,14, (koleje č. 12,14 bude děleny cestovými návěstidly na 12a,14a), nákladní průtah - koleje č. 44,46, obvod pravého přednádraží – koleje č. 206-238, tranzitní koleje č. 101,102,103,104 a dále k.č. 401,402,403,405,407. V technologické části ÚS bude ponechána rezerva pro zapracování kolejiště seřadovacího nádraží koleje č. 242-294 (nebude součástí této stavby).Ústřední stavědlo a dopravní kancelář je navržena v nové technologické budově ústředního stavědla v km 182,735 v areálu řídicího pracoviště SEE (v blízkosti Mádrova podjezdu) s použitím velkoplošných zobrazovacích panelů a řešením pracoviště výpravčích a operátorek ve 2 výškových stupních. Součástí ÚS bude klimatizace SÚ a místnosti UNZ . SZZ bude doplněno systémem GTN spolupracujícím se sousedními koridorovými tratěmi Přerov-Říkovice, Přerov-Brodek u Přerova a Přerov-Prosenice.

Žst. Prosenice , úvazka TZZ

V žst. Prosenice bude provedena úvazka elektronického autobloku na stávající elektronické SZZ.

Žst. Přerov, úvazka TZZ směr Říkovice

V žst Přerov bude provedena úvazka na nové TZZ ABE směr Říkovice.

Žst. Přerov, úvazka TZZ směr Věžky

V žst Přerov bude provedena úvazka SZZ na TZZ AH směr Věžky.

Přejezdová zabezpečovací zařízení :

V **km 179,869** žst. Přerov (směr Říkovice) bude ponechán přejezd účelové komunikace, zabezpečený PZS 3ZBI s celými závorami a pěti výstražníky typu EA, bude provedena změna ovládání PZS ze SZZ Přerov.

V **km 87, 087** trati Přerov-Věžky zůstane úrovnový přejezd polní cesty, zabezpečený PZS 3SBI bez závor se dvěma výstražníky, provedena bude změna technologie a ovládání PZS ze SZZ Přerov.

V **km 185,610** výhybny Dluhonice bude zrušen úrovnový přejezd silnice III. Třídy, zabezpečený PZS 3ZBI typu AŽD 71 s polovičními závorami a třemi výstražníky, nahrazen bude novým přejezdem v km 185,512.

V **km 185,512** výhybny Dluhonice bude zřízen nový přejezd silnice III. třídy a zabezpečen elektronickým PZS 3ZBI s celými závorami a čtyřmi výstražníky . Technologie bude umístěna ve zděném RD.

V **km 186,124** výhybny Dluhonice bude stávající úrovnový přejezd účelové komunikace zabezpečen elektronickým PZS 3ZBI s celými závory a dvěma výstražníky . Technologie bude umístěna ve zděném RD.

Traťové zabezpečovací zařízení Přerov-Prosenice

Je navrženo TZZ 3.kategorie typu elektronický autoblok, centralizované do žst. Přerov a žst. Prosenice. Délka traťového úseku je 5485 m, navrhuje se ponechat celkem pět oddílů v každé koleji . Oddílová návěstidla autobloku budou umístěna na návěstních lávkách mimo návěstidla 1. oddílu z Přerova, kolejové obvody budou navrženy 75 Hz. Technologie TZZ bude umístěna v SÚ sousedních stanic.

5.13. Trakční vedení, ohřev výhybek a předtápění souprav

5.13.1. Trakční vedení

Současný stav

Žst. Přerov je součástí dvoukolejné trati Přerov – Česká Třebová, která je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3kV. Původní trakční vedení bylo vybudováno na konci padesátých a na začátku šedesátých let minulého století. Během let provozu bylo vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci komplexních rekonstrukcí a při dotrolejování kolejí. Trakční podpěry jsou převážně původní. Celkový stav trakčního vedení odpovídá době provozu.

Navrhovaný stav

Rozsah rekonstrukce trakčního vedení ve stanici je úměrný především rozsahu rekonstrukce kolejí. Rekonstruované trakční vedení bude splňovat požadavky na zajištění bezpečného a bezporuchového provozu v požadovaných parametrech.

Rozsah zatrolejování kolejí ve stanici – cílový stav

Oblast osobního nádraží : zatrolejovány budou všechny dopravní koleje a jejich vzájemná propojení, odstavné koleje pro lokomotivy č.5p,3p a koleje č.5a,48a. Areál DKV bude na severu i jihu osobního nádraží elektricky napojen pro nástupy a odstupy hnacích vozidel obdobně jako v současném stavu.

Do samostatných sekcí jsou nově pro vypínání rozděleny koleje

č.1

č.2

č.3,5,7,3p,5p,5a,3v

č.4,6,8

č.10,10a

č.12,12a,14,14a

Odstavné koleje 305-315 :

koleje č.305,307,309,311,91

Pravé přednádraží – zatím beze změn

Průtahové koleje: č. 401+101, 402+102, 103, 104 budou v samostatných sekcích

Tranzitní skupina kolejí č.403,405,407

5.13.2. Ohřev výhybek

Ohřev výhybek je navrhován na osobním nádraží u všech výhybek ve vlakových cestách a k nim příslušných výhybek odvratných, dále v kolejích sloužících pro odstavení lokomotiv při čekání na výkon mezi vlaky, a na průtahových kolejích směr Břec-lav i Brno.

Osobní nádraží severní zhlaví

- a) 1,3,8,12,14,19,17,25,27,30,36
- b) 2,4,5,9,11,16,21,33,22,31,37,44,35,40
- c) 7,10,15,23,28,43
- d) 6,A1b,13,18,24,29,34
- e) 32,42,45

Osobní nádraží jižní zhlaví

- a) 50,54,51,55,62,63,71,74,80,201
- b) 53,58,61,69,79,83,84,86,87,231
- c) 52,57,60,68,76,82,85,88,89,90,91,406ab
- d) 202,203,212,205,210ab,219,208ab,200

Obvod St.9

- a) 308,314,325,422,423
- b) 315,319,322,324
- c) 313,306,312,316,318,317,321,323,326

Obvod St.12

- a) 480,478,476,475,473,471,472

Zhlaví pod spádovištěm- stávající ohřev

- a) 266,267,268,269,270,271,272,273
- b) 274,275,276,278,279,280,281,282
- c) 284,285,286,288,290,293,301

5.13.3. Předtápění souprav osobních vozů

Počítáno je s předtápěním souprav na kolejích:

- a) č.305,307,309,311, 11,9, 5,7, celkem 8 předtápěcích stojanů
- b) č.6,8,10,12,14 - jižní strana kolejí – celkem 5 stojanů předtápěcích
- c) č.14a,12a,10,8,6 – severní strana kolejí – celkem 5 stojanů předtápěcích
- d) č.3p,5p jeden stojan mezi kolejemi - celkem jeden předtápěcí stojan
- e) č.24 celkem jeden předtápěcí stojan
- f) č. 40a u zarážedla koleje jeden předtápěcí stojan

celkem 21 předtápěcích stojanů

Předtápěcí stojany u koleje č. 9,11 jsou určeny i na zkoušení topných systémů. Předtápěcí stojany u kolejí č.24 a 40a jsou navrženy na základě požadavku DKV.

V nočních hodinách při výrazném poklesu osobní dopravy se předpokládá přednostní odstavení souprav do kolejí s nástupišti, kde budou předtápěny a současně z těchto kolejí připravovány na ranní rozjezd. Důvodem tohoto postupu je také možnost lepšího dohledu a ochrana před poškozením,

5.14. Počet pracovníků na obsluhu dopravní cesty

Výpravčí

- 1 výpravčí obsluhující zab.zař. na severním zhlaví osobního nádraží
- 1 výpravčí obsluhující zab.zař. na jižním zhlaví osobního nádraží
- 1 výpravčí na osob. nádraží pro výpravu vlaků směr Prosenice, Dluhonice
- 1 výpravčí na osob. nádraží pro výpravu vlaků směr Brno, Břeclav
- 1 výpravčí obsluhující zab.zař. pro přednádraží
- 1 výpravčí St.4
- 1 výpravčí stanoviště filiálka

Signalisté

- 1 signalista St.6
- 1 signalista St.7

Výhybkáři

- 1 výhybkář St.XIV

Staniční dozorcí

- 2 staniční dozorcí budovy po St.1, St.3

operátoři

operátor u rozhlasu a informačního zařízení PRAGOTRON.

Celkem zajišťuje železniční provoz na dopravní cestě v navrhovaném stavu 13 pracovníků ve směně dle následujícího přehledu:

Počet pracovníků současný stav			navrhovaný stav	
funkce	počet ve směně	personální potřeba	počet ve směně	personální potřeba
Výpravčí	8	42,001	7	36,778
Operátor	3	15,563	1	5,188
Staniční dozorce	2	10,375	2	10,304
Signalista	9	46,368	2	9,875
Dozorce výhybek	1	5,223	0	0
Výhybkář	3	14,753	1	4,817
celkem	26	134,283	13	66,962

Úspora 13 pracovníků ve směně, celkem 67,321 pracovníků

6. Stanice Dluhonice

Dopravní schéma současného stavu je uvedeno v příloze č.4

6.1. Současný stav

Železniční stanice Dluhonice leží v km 186,775 dvoukolejně trati Přerov – Česká Třebová. Je stanicí smíšenou podle povahy práce, mezilehlou po provozní stránce, odbočnou v km 0,000 pro dvoukolejnou trať Dluhonice - Prosenice (dluhonická spojka). Sídlem přednosty stanice je ŽST Přerov.

Nástupiště

Stanice nemá nástupiště, není určena pro přepravu cestujících.

Koleje, jejich určení a užitečná délka

Kolej číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou (návěstidel,zarážedla)	Účel použití a jiné poznámky (trakční vedení, snížená rychlost, správce zařízení není-li jím SDC, apod.)
1	2	3	4
dopravní			
1	836	L1 - S1	Hlavní kolej vjezdová, odjezdová a průjezdová pro všechny vlaky, trolej v celé délce
2	922	L2 - S2	Hlavní kolej vjezdová, odjezdová a průjezdová pro všechny vlaky, trolej v celé délce
3	836	L3 - S3	Vjezdová, odjezdová, průjezdová pro všechny vlaky, trolej celé délce
4	936	L4 - S4	Hlavní kolej vjezdová, odjezdová,průjezdová pro vlaky do Prosenic,vjezd. a odjezd pro ostatní směry, trolej v celé dél.
6	914	L6 - S6	Hlavní průjezdová pro všechny vlaky od Prosenic, vjezd a odjezd pro všechny ostatní směry, trolej v celé délce.
10	855	L10 - S10	Průjezdová kolej pro všechny vlaky od Prosenic, vjezd a odjezd pro všechny ostatní směry, trolej v celé délce.
manipulační			
8	90	Se 17 - zarážedlo	Manipulační kolej bez troleje
8a	268	Se 18 - zarážedlo	Manipulační kolej s trolejí 70 m.
10c	50	Se 25 - zarážedlo	Odvrtná kusá bez troleje

Zabezpečovací zařízení ve stanici

Výhybna je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (RZZ) s výhybkami skupinově přestavovanými. Výpravčí obsluhou tlačítek a radičů na ovládacím stole RZZ v dopravní kanceláři řídí jízdy vlaků a veškerý posun v obvodu celé stanice. Přenos návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač je na všech dopravních kolejích.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích:

Přilehlé úseky Dluhonice - Přerov, Dluhonice - Prosenice, Dluhonice - Brodek u Přerova jsou vybaveny automatickým blokem, t.j. traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (trojznakový, oboustranný automatický blok pro oboustranný provoz s kódováním VZ v obou směrech).

Mezi stanicemi Dluhonice - Přerov je pouze jeden traťový oddíl. Odjezdové návěstidlo v Dluhonicích tvoří současně předvěst vjezdového návěstidla 1 DL ze správné koleje a 2 DL z nesprávné koleje v km 184,522 do ŽST Přerov. Toto platí i opačným směrem, kdy odjezdová návěstidla v ŽST Přerov tvoří předvěst vjezdového návěstidla ŽST Dluhonice. Obě traťové koleje do Přerova lze pojíždět oběma směry při použití traťových souhlasů.

Dvoukolejná spojka Dluhonice - Prosenice je vybavena automatickým blokem s úplnou blokovou podmínkou. Obě spojkové koleje 1S, 2S lze pojíždět oběma směry při použití traťových souhlasů. Při uvážnutí vlaku na 1 S smí výpravčí v ŽST Dluhonice uskutečnit jízdu vlaku po 2S, má-li jistotu, že v případě souběhu tratí v km 3,200 není narušen průjezdný průřez. Toto platí i pro opačný směr z ŽST Prosenice.

Dvoukolejná trať Dluhonice - Brodek u Přerova je vybavena automatickým blokem s úplnou blokovou podmínkou. Obě traťové koleje do Brodku u Přerova lze pojíždět oběma směry při použití traťových souhlasů.

Výkony ŽST Dluhonice za rok 2004

	Rok 2004
řádek č.21 nákl.vlaky veřejné výchozí	0,01
řádek č.22 nákl.vlaky veřejné končící	0,01
řádek č.23 nákl.vlaky veřejné tranzitní	51,07
řádek č.24 nákl.vlaky neveřejné výchozí	1,17
řádek č.25 nákl.vlaky neveřejné končící	1,17
řádek č.26 nákl.vlaky neveřejné tranzitní	14,27
řádek č.29 vlaky osobní dopravy tranzitní	88,58
řádek č.30 počet jízd PMD	0,19
řádek č.59 přivěšené vozy k nákl. vlakům	0
řádek č.62 rozposunované nákladní vozy celkem	0

Personální potřeba

Ve stanici pracují ve směně 1 výpravčí a 1 staniční dozorce. Personální potřeba 5,223 výpravčích a 5,152 staniční dozorce.

6.2. Navrhovaný stav

Dopravní schéma navrhovaného stavu je uvedeno v příloze č.5

Hlavním úkolem stanice v podmínkách koridorové dopravy je zajistit rychlý a kvalitní přechod části vlaků z traťového úseku Olomouc – Dluhonice na úsek Dluhonice – Prosenice – Hranice na Moravě a pokračování zbývajících počtu vlaků do stanice Přerov a dále na Břeclav. Platí to i pro směr opačný. V zásadě je třeba zajistit přechod mezi dvěma koridorovými tratěmi co největší rychlostí při současných jízdách vlaků směr Prosenice i Přerov. Proto jsou v dopravně navrženy čtyři hlavní dopravní koleje č. 1, 2, 4, 6 a dvě předjízdny koleje č. 3, 10. Koleje č.1,2 jsou pro směr Přerov, koleje č.4,6 pro směr Prosenice. Stávající kolej č. 8b je navržena na zrušení (manipulační kolej mezi dvěma dopravními kolejemi – nemožnost zabezpečení výkolejkou), kolej č. 8a (nově č. 8) je ponechána pro odstavování vozidel.

Rychlost v odbočných výhybkách na olomouckém zhlaví do traťového směru na Prosenice (na koleje č. 4, 6) je navržena na $V=120$ km/h, na přerovském zhlaví bude rychlost v odbočných výhybkách směr Prosenice $V=100$ km/h. Ostatní traťové spojky a odbočné výhybky do předjízdných kolejí č. 3 a 10 umožňují rychlost $V=50$ km/h.

Dopravní koleje

číslo	užitečná- délka /m/	Mezi	Poznámka
1	701	S1 – L1	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
2	916	S2 – L2	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
3	701	S3 – L3	vjezd., odjezd. a průjezd. kolej pro všechny vlaky, TV v celé délce
4	916	S4 – L4	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
6	707	S6 – L6	hlavní stan. kol. průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
10	707	S10 – L10	vjezd., odjezd. kusá. kolej pro vlaky směr Brno, Břeclav, TV v celé délce

Manipulační koleje

číslo	užitečná- délka /m/	Mezi	Poznámka
8	378	S8–zaráž.	dopravní, odjezdová, TV -60 metrů

I po rekonstrukci nebude stanice (výhybna) vybavena nástupišti. S odbavováním cestujících a zastavováním vlaků osobní dopravy se nepočítá. Stanice bude sloužit výlučně pro řízení sledu vlaků.

Staniční koleje Dluhonice, rychlosti

Kolej číslo	rychlost	Poznámka
1	120	
2	120	
3	50	
4	120	
6	120	
10	50	

Zabezpečovací zařízení ve stanici

Ve výhybně Dluhonice bude vybudováno SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo s kolejovými obvody 275 Hz, světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky. Ve stanici bude 7 dopravních kolejí č. 1,2,3,4,6,8,10, z toho kolej č.8 je pouze odjezdová. Výhybna Dluhonice bude v cílovém stavu ovládána z CDP Přerov (dočasně z DK Přerov). Stavědlová ústředna bude umístěna ve stávající SÚ ve výpravní budově, místnost UNZ bude rovněž zřízena ve stávajících prostorách VB Dluhonice. Přejezdy, evidenční km 185,512 a km 186,124 budou zabezpečeny přejezdovým zařízením s celými závory typu PZS 3ZBI s technologií umístěnou ve zděném RD, stávající přejezd km 185,610 bude zrušen (nahrazen novým v km 185,512).

Ve výhybně Dluhonice bude provedena úvazka na nové TZZ ABE směr Brodek u Přerova, budované v r. 2005 ve stavbě „Modernizace trati Přerov-Olomouc“. Ve směru do Přerova se navrhuje vybudovat TZZ 3.kategorie typu elektronický autoblok, centralizovaný do žst. Přerov a výh. Dluhonice. Délka traťového úseku je 920 m, navrhuje se ponechat jeden oddíl v každé koleji. Technologie TZZ bude umístěna v SÚ sousedních stanic. Směrem Prosebnice je navrženo TZZ 3.kategorie typu elektronický autoblok, centralizovaný do žst. Prosenice a výh. Dluhonice.

Délka traťového úseku je 6143 m, navrhuje se ponechat celkem pět oddílů v lichém směru a šest v sudém směru (v každé koleji). Technologie TZZ bude umístěna v SÚ sousedních stanic.

Trakční vedení

Do samostatných sekcí jsou nově pro vypínání rozděleny koleje

č.1
č.2
č.4
č.6
č.8,10
č.3

Elektrický ohřev výhybek

Elektrický ohřev je navržen u všech výhybek ve stanici.

Dopravní technologie

Dopravní kolej č.1 je určena pro průjezdy vlaků na směr Olomouc – Přerov. Dopravní kolej č.2 bude využívána pro průjezdy vlaků směru opačného. Po staniční koleji č.4 pojedou vlaky na směr Olomouc – Prosenice a staniční kolej č.6 je určena pro průjezdy vlaků ve směru Prosenice – Olomouc. Pro směr jízdy Olomouc – Přerov – (Prosenice) je navržena jako předjízdna staniční kolej č.3, pro směr (Prosenice) - Přerov- Olomouc je určena jako předjízdna kolej č.10.

Počet pracovníků ve směně

Při dálkovém ovládání z dispečerského koridorového centra DOZ nebude stanice obsazena žádným pracovníkem. Úspora = 10,375 pracovníků.

7. Stavební postupy

7.1. Úvod

Obsahem stavby je kromě stanice Přerov také rekonstrukce stanice Dluhonice a částí traťových úseků Přerov- Prosenice a Dluhonice –Prosenice. Stavební postupy jsou proto děleny na tři základní části:

A) traťový úsek Přerov – Prosenice

B) výhybna Dluhonice (a t.ú. Dluhonice – Prosenice ko.č. 2S, 1S a t.ú. Přerov – Dluhonice kol. č. 1,2

C) ŽST Přerov

Ve stanici Přerov jsou stavební postupy dále děleny na pět částí:

- 1) rekonstrukce mostu přes Bečvu
- 2) rekonstrukce osobního nádraží a severního zhlaví
- 3) rekonstrukce zhlaví v hlavních kolejích v obvodu St.9
- 4) rekonstrukce Mádrova podjezdu a jižního zhlaví osobního nádraží
- 5) rekonstrukce zhlaví v hlavních kolejích v obvodu St.12

7.2. Harmonogram rozhodujících výluk

Stavby Rekonstrukce ŽST Přerov

začátek stavby: červenec 2007

konec stavby: prosinec 2011

délka výstavby: 54 měsíců

Postup realizace stavby se předpokládá v 57 rozhodujících výlukách. Tyto výluky zahrnují rozhodující části stavby, které na sebe časově i prostorově navazují. Následující pořadí současně tvoří postup výstavby, který se dále dělí na stavební postupy.

Pořadí rozhodujících výluk

	Rok 2007	od	do
1.	Přerov, žst stavební postup č.0 – přípravné práce	01.07.07	- 30.11.07
	Přerov – obvod St.9 a t.k.Přerov-Dluhonice		
2.	Přerov, s.p.13, koleje č.303, 403,405,407 v obvodu St.9	15.07.07	- 15.08.07
3.	Přerov-Dluhonice, postup č.3, koleje č.2	01.08.07	- 10.10.07
4.	Přerov, s.p.14, koleje č.101,401 v obvodu St.9	16.08.07	- 16.09.07
5.	Přerov, s.p.15, koleje č.102,402 v obvodu St.9, t.k.do Věžek na 8 hod	17.09.07	- 03.10.07
6.	Přerov, s.p.16, výh.č.315 a kolej č.104 u St.9, znemožněny jízdy do PEP	04.10.07	- 07.10.07
7.	Přerov, s.p.16, kolej č.104 v obvodu St.9, , t.k.do Věžek na 10 hod	04.10.07	- 24.10.07
8.	Dluhonice-Přerov, t.k. č.1, postup č.9 – část stav.postupu	11.10.07	- 15.12.07
9.	Přerov, s.p.16a, koleje č.102,402 v obvodu St.9	25.10.07	- 20.11.07
	Přerov – obvod St.12 a kolej č.101 Rok 2008		
10.	Přerov,st.postup. č.22, kolej č.101	01.04.08	- 11.04.08
11.	Přerov,st.postup. č.23, kolej č.401, t.k. č.1 do Říkovice	12.04.08	- 23.04.08
12.	Přerov,st.postup. č.24, kolej č.402, t.k. č.2 do Říkovice	25.04.08	- 09.05.08
13.	Přerov,st.postup. č.25, koleje č. 401, 403a, t.k. č.1 do Říkovice	10.05.08	- 25.05.08
	Přerov – most přes Bečvu rok 2008-2009		
14.	Přerov, s.p. č.1, koleje č.1,2 od Dluhonic na mostě přes Bečvu	15.02.08	- 30.04.08

15.	Přerov, s.p. č.2, kol č.2 od Dluhonic a č.2 od Prosenic na mostě	01.05.08	-	15.07.08
16.	Přerov, s.p. č.3, kol č.2 od Dluhonic a č.2 od Prosenic na mostě	15.07.08	-	30.09.08
17.	Přerov, s.p. č.4, kol.č.3v a kol. č.1 od Prosenic na mostě přes Bečvu	01.10.08	-	15.12.08
18.	Přerov, s.p. č.5, kol.č.3v a kol. č.1 od Prosenic na mostě přes Bečvu	15.02.09	-	30.04.09
	Dluhonice-Prosenice a Přerov –Dluhonice t.k.č.2 Rok 2009			
19.	Dluhonice, stavební postup č.0, přípravné práce	01.03.09	-	31.03.09
20.	Dluhonice-Prosenice, postup č.1, kolej č.2S	01.04.09	-	15.06.09
21.	Dluhonice-Prosenice, postup č.2, kolej č.1S	16.06.09	-	31.08.09
	Přerov – os. nád.-nástupišť a severní zhl. Rok 2009-2010			
22.	Přerov, s.p.č.6 kol. č.22,20,18,16,14 a stávající nástupišť č.4	15.02.09	-	30.04.09
23.	Přerov, s.p.č.6a, koleje č.24,26,26a,26b,28,32 v místě podchodu do DKV	15.02.09	-	30.04.09
24.	Přerov, s.p.č.7, koleje č.12,10b,8 a stávající nástupišť č.3	01.05.09	-	15.07.09
25.	Přerov, s.p.č.8, koleje č.2,4b,6 a stávající nástupišť č.2	15.07.09	-	30.09.09
26.	Přerov, s.p.č.9, koleje č.1,3b,5,9 a stávající nástupišť č.1	01.10.09	-	15.12.09
27.	Přerov, s.p.č.10, kol.č.1,3v od nást. po prov.výhybky č.13P,12P za Bečvou	15.02.10	-	27.03.10
28.	Přerov, s.p.č.10, vlečka Kazeto na 4. týdny v průběhu postupu	15.02.10	-	20.03.10
29.	Přerov, s.p.č.11a, kol.č.2 mezi výh.č.13ab a č.1 na 4 týdny	28.03.10	-	24.04.10
30.	Přerov, s.p.č.11a, kol.č.2 mezi výh.č.13ab a č.1 +t.k.č.2 směr Prosenice	18.04.10	-	24.04.10
31.	Přerov, s.p.č.11a, kol.č.2 od výh.č.18ab směr Dluhonice1 +t.k.č.2	24.04.10	-	03.05.10
32.	Přerov, s.p.č.11a, kol.č.2,4,6 (nové číslování) ne severním zhlaví	04.05.10	-	08.05.10
33.	Přerov, s.p.č.11b, kol.48a,46 a č.1 od Dluhonic mezi výh.č.1X-24	09.05.10	-	29.05.10
34.	Přerov, s.p.č.6b, přejezd DKV, k.č.36,40a,42a,44 na10dní 46,48,50 na5 dní	25.05.10	-	09.06.09
35.	Přerov, s.p.č.11b, kol.44 a 12,14 (nové číslování) na 3 týdny	29.05.10	-	19.06.10
36.	Přerov, s.p.č.12, výh.č.18ab,kol.č.10,10a (nové číslování) na 3 týdny	20.06.10	-	11.07.10
	Přerov – Mádrův podj. a jižní zhl. os. nádraží Rok 2010-2011			
37.	Přerov, s.p.č.17, koleje č.303a,1 jen v místě Mádrova podjezdu	12.07.10	-	12.09.10
38.	Přerov, s.p.č.17a, kol. č.1,2 jen v místě Mádr. podj.,v provozu kol.č.303,103	13.09.10	-	13.11.10
39.	Přerov, s.p.č.18 kol. č.102,104 + Mádr. podj.	01.03.11	-	30.04.11
40.	Přerov, s.p.č.19 kol. č.101,103 u St.5	01.05.11	-	16.05.11
41.	Přerov, s.p.č.20 kol. č.44 jen v místě Mádr.podj. a výh.č.85, 91, 92, 201	17.05.11	-	17.07.11
42.	Přerov, s.p.č.21 kol. č.46,48 jen v místě Mádr. podj.	18.07.11	-	18.09.11
	Dluhonice Rok 2010-2011			
43.	Dluhonice, st.postup č.4, sudá kol.skupina	01.03.10	-	30.05.10
44.	Dluhonice-Prosenice, v závěru postupu č.4, kolej č.2S	26.05.10	-	30.05.10
45.	Dluhonice-Prosenice, t.k., č.1S ,postup č.5, Dluhonice, koleje č.2,4	01.06.10	-	23.06.10
46.	Přerov-Dluhonice, t.k., č.2, postup č.5, Dluhonice, koleje č.2,4	01.06.10	-	23.06.10
47.	Dluhonice-Brodek, t.k. č.2, postup č.6, Dluhonice, kolej č.4	24.06.10	-	08.08.10
48.	Dluhonice, st.postup č.7, koleje č.2,4	09.08.10	-	05.09.10
49.	Dluhonice-Brodek, t.k. č.1, postup č.8, Dluhonice, kolej č.1,3	06.09.10	-	21.10.10
50.	Dluhonice, kolej č.1,3, postup č.9	01.04.11	-	15.06.11
51.	Dluhonice-Přerov, t.k. č.1, postup č.9, Dluhonice, kolej č.1,3	05.06.11	-	15.06.11
	Přerov – Prosenice Rok 2011			
52.	Přerov- Prosenice, stavební postup č.0, přípravné práce	01.02.11	-	28.02.11

53.	Přerov- Prosenice, t.k.č.2, stavební postup č.1	01.03.11	-	30.04.11
54.	Přerov- Prosenice, t.k.č.1, stavební postup č.2	01.05.11	-	30.06.11
55.	Přerov- Prosenice, t.k.č.1, stavební postup č.3	01.07.11	-	31.08.11
56.	Přerov- Prosenice, t.k.č.2, stavební postup č.4	01.09.11	-	31.10.11
57.	Přerov, s.p.č.6b, přejezd DKV, k.č.36,40a,42a,44 na10dní 46,48,50 na5 dní	10.04.08	-	31.10.09

7.3. Koncepce stavebních postupů

Přerov-Prosenice

S ohledem na osový posun traťových kolejí vlevo i vpravo musí být rekonstrukce provedena postupně ve čtyřech stavebních postupech, což znamená, že každá traťová kolej bude vyloučena 2x.

Dluhonice

Nejdříve se předpokládá rekonstrukce traťových kolejí č.2S,1S směr Prosenice a traťové koleje č.2 směr Přerov. Následně bude provedena rekonstrukce celé sudé kolejové bez zásahu do výhybek potřebných pro její objety po kolejích č.1,3 při zachování provozu ve všech traťových kolejích do stanice zaústěných. V dalším kroku bude provedeno postupné zapojení nové sudé kolejové skupiny na traťové koleje. V poslední části bude provedena rekonstrukce liché kolejové skupiny s výlukou traťové koleje č.1 směr Přerov.

Přerov

Rekonstrukce mostu přes Bečvu

Na mostě budou vyloučeny vždy dvě koleje. Jedna pro zařízení staveniště, ve druhé se bude provádět rekonstrukce mostní konstrukce. Nejdříve budou vyloučeny koleje č.1,2 na mostě v pokračování traťových kolejí od Dluhonic. Rekonstruována bude mostní konstrukce v koleji č.1, v koleji č.2 bude staveniště. Na objety nesjízdného místa budou před most ze strany od Dluhonic vloženy provizorní kolejové spojky.

V dalším postupu budou vyloučeny koleje č.2 na mostě v pokračování traťových kolejí od Dluhonic a Prosenic. Rekonstruována bude mostní konstrukce v koleji č.2 od Dluhonic, v koleji č.2 od Prosenic bude staveniště. Na objety nesjízdného místa budou před most ze strany od Dluhonic a Prosenic vloženy provizorní kolejové spojky.

Ve třetím stavebním postupu zůstávají vyloučeny koleje č.2 na mostě v pokračování traťových kolejí od Dluhonic a Prosenic. Rekonstruována bude mostní konstrukce v koleji č.2 od Prosenic, v koleji č.2 od Dluhonic bude staveniště. Na objety nesjízdného místa budou použity provizorní kolejové spojky z předchozího stavebního postupu.

Ve čtvrtém stavebním postupu bude vyloučena kolej č.1 na mostě v pokračování traťové koleje č.1 od Prosenic a kolej č.3v. Rekonstruována bude mostní konstrukce v koleji č.1 od Prosenic, v koleji č.3v bude staveniště. Na objety nesjízdného místa budou zřízeny provizorní kolejové spojky.

V pátém stavebním postupu bude vyloučena kolej č.1 na mostě v pokračování traťové koleje č.1 od Prosenic a kolej č.3v. Rekonstruována bude mostní konstrukce v koleji č.3v, v koleji č.1 od Prosenic bude staveniště. Na objety nesjízdného místa budou použity provizorní kolejové spojky z předchozího stavebního postupu.

Rekonstrukce osobního nádraží a severního zhlaví

Rekonstrukce proběhne postupně po jednotlivých nástupištích a kolejí k nim přilehlých. Práce budou zahájeny nástupištěm č.4 a dále bude postupováno k výpravní budově nástupišti č.3,2,1. Rekonstruováno bude vždy pouze jedno ostrovní nástupiště,

nové koleje u nástupišť budou provizorně napojovány do stávajících zhlaví. Po dokončení nástupišť proběhne postupná rekonstrukce severního zhlaví osobního nádraží. **Rekonstrukce zhlaví v hlavních kolejích v obvodu St.9** proběhne postupně po jednotlivých kolejích. Sledováno je využití nových kolejových propojení pro rekonstrukci Mádrova podjezdu, tj. pro objekt nesjízdných míst při jeho rekonstrukci.

Mádrův podjezd

Ve st.postupu č.1 bude výluka staniční koleje č.1,303 na Mádrově podjezdu. Provede se rozšíření pro novou kolej č.305a a zřízení nové mostní konstrukce v koleji č.303. V koleji č.1 nebude při tomto stavebním postupu nová mostní konstrukce budována, prostor vyloučené koleje č.1 bude sloužit jako staveniště. Po ukončení stavebního postupu zůstane kolej č.1 na mostě dále vyloučena. Do provozu bude dána nová kolej č.305a a kolej č.303

Ve st.postupu č.2 bude výluka staniční koleje č.1,2 na Mádrově podjezdu a provede se rekonstrukce podjezdu v koleji č.1. V koleji č.2 nebude při tomto stavebním postupu nová mostní konstrukce budována, prostor vyloučené koleje č.2 bude sloužit jako staveniště. Po ukončení stavebního postupu zůstane kolej č.2 na mostě dále vyloučena. Do provozu bude dána kolej č.1. Na závěr tohoto stavebního postupu bude vložena do koleje č.1 před Mádrovým podjezdem ze strany od osobního nádraží provizorní výhybku č.P1 pro převedení dopravy z kolejí č.2,4,6,8,10 (nové číslování) do koleje č.1.

V dalším stavebním postupu bude za výluky staničních kolejí č.2,4 (102,104) na Mádrově podjezdu zřízena nová mostní konstrukce v těchto kolejích.

Následovat bude výluka kolejového propojení na Mádrově podjezdu mezi výhybkami č.85, 91, 92, 201 a koleje č.44, provedena bude rekonstrukce mostu pod kol. č. 44

V posledním stavebním postupu bude za výluky kolejí č.46,48 provedena rekonstrukce mostní konstrukce Mádrově podjezdu v tomto prostoru.

Rekonstrukce zhlaví v hlavních kolejích v obvodu St.12 proběhne postupně po jednotlivých kolejích a to i za výluky traťových kolejí směr Řikovice.

Upozornění na provádění některých dílčích prací v průběhu stavby:

- **tyto stavební postupy neobsahují podrobnosti týkající se výstavby jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů. Ty jsou uvedeny v technických zprávách příslušných SO a PS.**
- **Při provádění všech prací je nutné respektovat Technické a kvalitativní podmínky staveb Českých drah (schválené VŘ DDC č.j. TÚDC-15036/2000 ze dne 18.10.2000, s účinností od 1.12.2000).**
- **Přeložky kabelů a provádění chrániček:**
- na některých úsecích uzlu dojde k provizorním přeložkám kabelů napříč kolejemi. K tomu budou zřizovány provizorní chráničky pomocí prokopů pod těmito kolejemi (event. pomocí protlaků). Tyto je nutné provádět v náležitém předstihu – zejména v tzv. nultém stavebním postupu - ještě před zahájením dlouhodobých nepřetržitých výluk.
- chráničky pro nová kabelová vedení se předpokládá budovat několika způsoby:
 - chráničky pro nové kabelové trasy napříč kolejištěm, kladené v otevřeném výkopu, budou prováděny v příslušných stavebních postupech v rámci dlouhodobých nepřetržitých výluk (v rámci provádění žel. spodku),

- chráničky pro nové kabelové trasy vedoucí napříč stávajícími kolejemi, které nebudou rekonstruovány - budou prováděny protlakem bez vylučování kolejí. Jsou to takové případy, kde to umožňuje dopravní situace stanice a konkrétní poloha chrániček, kde je možné zřizovat montážní jámy. Tyto chráničky provádět také v náležitém předstihu – zejména v tzv. nultém stavebním postupu - mimo nepřetržité výluky stavebních postupů, aby nedocházelo ke zdržování hlavních stavebních prací.
- chráničky pro nové kabelové trasy vedené napříč stávajícími kolejemi v místech, kde není možné provádět protlaky, budou zřizovány prokopem pod kolejemi. Nutné krátkodobé výluky kolejí k jejich provedení, je potřebné předem dohodnout se stanicí. Tyto chráničky budovat prioritně v 0-tém postupu. Provádět je v období nepřetržitých výluk, kdy provoz ve stanici bude značně omezený, by bylo velmi obtížné.
- **V rámci jednotlivých traťových úseků a stanice Přerov budou dle projektu na trase budovány návěštní krakorce a návěštní lávky.**
- Výstavbu jejich základů plánovat na období 0-tých stavebních postupů. Vlastní osazení OK a jejich kompletaci provádět v dlouhodobých N-výlukách, vč. snesení stávajících.
- SO 43-19-81 Žst. Přerov, návěštní krakorec v km 181,164
- SO 43-19-82 Žst. Přerov, návěštní krakorec v km 182,956
- SO 43-19-83 Žst. Přerov, návěštní krakorec v km 183,331
- SO 43-19-84 Žst. Přerov, návěštní krakorec v km 183,356
- SO 61-19-81 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní krakorec v km 184,435
- SO 61-19-82 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní krakorec v km 184,968
- SO 61-19-83 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 185,605
- SO 61-19-84 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 185,615 - zrušení
- SO 61-19-85 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 186,729 - zrušení
- SO 61-19-86 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 186,740
- SO 61-19-87 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 187,860
- SO 61-19-88 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 187,869 - zrušení
- SO 61-19-89 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 188,883
- SO 61-19-90 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 188,928 - zrušení
- SO 61-19-91 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 189,920
- SO 61-19-92 t.ú. Přerov - Prosenice, návěštní lávka v km 189,930 - zrušení
- SO 11-19-81 t.ú. Přerov - Dluhonice, návěštní krakorec v km 184,550
- SO 11-19-83 t.ú. Přerov - Dluhonice, návěštní lávka v km 185,535 - zrušení
- SO 12-19-81 Výhybna Dluhonice, návěštní lávka v km 186,432
- SO 12-19-82 Výhybna Dluhonice, návěštní krakorec v km 186,553
- SO 12-19-83 Výhybna Dluhonice, návěštní krakorec v km 187,219
- SO 12-19-84 Výhybna Dluhonice, návěštní krakorec v km 187,254
- SO 12-19-85 Výhybna Dluhonice, návěštní krakorec v km 187,348
- **Výstavba ústředního stavědla a kabelovodu:**
V předstihu před přestavbou osobního nádraží – ihned po zahájení stavby zahájit výstavbu nového ústředního stavědla a kabelovodu. Přednostně zahájit pravou („severní“) trasu ve směru k osobnímu nádraží - ke St.1. Důvody: - nutno u těchto objektů vytvořit stavební a technologickou připravenost před dokončová-

ním přestavby osobního nádraží a před uváděním nového zařazení do porvozu. Kabelovod provést v předstihu v 0-tém stavebním postupu tj. v době přípravných prací, mimo dlouhodobé výluky kolejí, hlavně v oblasti osobního nádraží. Totéž bude přiměřeně platit i pro větve vedoucí podél kolejí. V místech křížení kabelovodu s kolejemi doporučuje projektant provádět výstavbu „metodou štolování“. Důvody použití této technologie - urychlení doby výstavby. Zbývající trasy – vedené podél kolejí, provádět výkopem v rámci nepřetržitých výluk v jednotlivých stavebních postupech.

- **Pro cestující bude zabezpečen stálý dozor pracovníkem ČD při rekonstrukci os. nádraží u provizorního přechodu pro cestující v km 183,600.** Půjde o stavební postupy č.7,8,9. Buňka bude postavena na 1. nástupišti co nejbližší přechodu vybavena přímým tel.spojením na výpravčího v DK stavějícího vlakové cesty na severním zhlaví. Po zprovoznění nových podchodů, bude toto provizorní stanoviště zrušeno.

7.4. Stavební postupy

Schémata ke stavebním postupům jsou uvedena v části B.10. Organizace výstavby

A. Stavební postupy t.ú. Přerov – Prosenice - kol. č. 1,2

Trat'ový úsek bude nutno rozdělit na čtyři části, vzhledem na příčné posuny nových os kolejí oproti stávajícímu stavu:

- 1) km cca 184,177 – 185,024 v dl. cca 0,874 km - začít kolejí č. 2 – posun vlevo
- 2) km cca 185,024– 185,780 v dl. cca 0,756 km - začít kolejí č. 1– posun vpravo
- 3) km cca 185,780 – 186,280 v dl. cca 0,500 km - začít kolejí č. 2– posun vlevo
- 4) km cca 186,280 – 187,690 v dl. cca 1,410 km - začít kolejí č.1– posun vpravo

Ve stavebních postupech je zahrnuto - provést nejdříve - části 1 a 3 - začít kol. č. 2 a následně k.č.1.

Potom pokračovat částmi 2 a 4 - zahájením kol. č. 1 a potom kol. č. 2

Trat'ový úsek Přerov – Prosenice kol. č. 1,2 nelze provádět v souběhu s výlukami na osobním nádraží žst. Přerov.

Stavební postup č.0 (1měs – 1.2.11 – 28.2.11)

– přípravné práce, výstavba trakčních stožárů

Stavební postup č.1 (2měs – 1.3.11 – 30.4.11)

t.ú. Přerov – Prosenice - rekonstrukce 1. a 3. části tr. koleje č. 2 - příčný posun koleje do nové osy dle projektu vlevo ve směru staničení.

1. Rozsah prací

- a) vyjmutí kol. č. 2 v km cca 184,177 – 185,024 v dl. cca 0,874 km - 1. část
- b) vyjmutí kol. č. 2 v km cca 185,780 – 186,280 v dl. cca 0,500 km - 3. část
- c) rekonstrukce propustků a mostů v těchto částech kol. č. 2:
 - most v km 184,234 - (před žst Přerov – zrušení kamenivo beton – v rámci žel. spodku)
 - most (nadjezd) v km 184,522 – (ponechání stáv. NK – jen nové ochr. štíty TV),
 - most v km 184,533 (potok Strhanec) - (celá přestavba – nový želbet. polorám, - 1,5-2 měs/1 kolej)
- d) práce na žel. spodku a vložení kol. č. 2 v 1. a 3. části úseku v km – dtto jako body a), b) - posun koleje do nové osy vlevo ve směru staničení v km – dtto jako body a), b).

2. Délka stavebního postupu

2 měsíce

3. Vyloučené koleje

Traťová kolej č.2 Přerov-Prosenice po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

Traťová kolej č.2 Přerov-Prosenice po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 50$ km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Vypnutí autobloku v koleji č.2 mezi Přerovem a Prosenicemi, zřízení chrániček v žel. spodku, osazení návětidel oddílových, výstavba návěstních lávek, pokládka kabelů k venkovním prvkům AB. V koleji č. 1 stávající autoblok v činnosti. Po skončení SP1 v provozu stávající autoblok ve 2. koleji.

7. Jízdy vlaků

Mezi stanicemi Prosenice – Přerov obousměrně jen po traťové koleji č.1.

8. Dopravní opatření

S ohledem na vzdálenou dobu výstavby budou dopravní opatření stanovena v projektu.

Stavební postup č.2 (2měs – 1.5.11 – 30.6.11)

t.ú. Přerov – Prosenice - rekonstrukce 1. a 3. části tr. koleje č. 1 – příčný posun koleje do nové osy dle projektu vlevo ve směru staničení

1. Rozsah prací

- a) vyjmutí kol. č. 1 v km cca 184,177 – 185,024 v dl. cca 0,874 km - 1. část
- b) vyjmutí kol. č. 1 v km cca 185,780 – 186,280 v dl. cca 0,500 km - 3. část
- c) rekonstrukce propustků a mostů v těchto částech v kol. č. 1:
 - most v km 184,234 - (před žst. Přerov – zrušení kamenivo beton – v rámci žel. spodku)
 - most (nadjezd) v km 184,522 – (ponechání stáv. NK – jen nové ochr. štíty TV),
 - most v km 184,533 (potok Strhanec) - (celá přestavba – nový želbet. polorám, - 1,5-2 měs/1 kolej)

d) práce na žel. spodku a vložení kol. č. 1 v 1. a 3. části úseku - posun koleje do nové osy vlevo ve směru staničení v km – dtto jako body a), b).

2. Délka stavebního postupu

2 měsíce

3. Vyloučené koleje

Trat'ová kolej č.1 Přerov-Prosenice po celou dobu stavebního postupu

kolej č.3v - po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

Trat'ová kolej č.1 Přerov-Prosenice po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 50 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Vypnutí autobloku v koleji č.1 mezi Přerovem a Prosenicemi, zřízení chrániček v žel. spodku, osazení návěští oddílových, výstavba návěštních lávek, pokládka kabelů k venkovním prvkům AB. V koleji č. 2 stávající autoblok v činnosti. Po skončení SP2 v provozu stávající autoblok v 1. koleji.

7. Jízdy vlaků

Mezi stanicemi Prosenice – Přerov obousměrně jen po trat'ové koleji č.2.

8. Dopravní opatření

S ohledem na vzdálenou dobu výstavby budou dopravní opatření stanovena v projektu. Při rekonstrukci mostu v km 184,533 v kolejích č.1 a 3v dojde na vlečkových kolejích firem Moravia Metal s.r.o. a Navos a.s. k přerušení provozu na cca 1,5 měsíce. Vzhledem na polohu hlavních kolejí v oblasti mostu (oblouk v triaglu na širé trati, převýšení), nelze volit kolejové provizorní řešení - s vložím mostního provizoria příp. vložím provizorních spojek do hlavních kolejí pro objetí. Reálné řešení pro uvedené firmy je proto použít přechodně silniční dopravu, nebo kombinovanou silniční dopravu – firma–stanice s překládkou ve stanici Přerov zpět na vagóny. Projektant při zpracování projektu musí firmy předem kontaktovat a délku i způsob přerušení upřesnit.

Stavební postup č.3 (2měs – 1.7.11 – 31.8.11)

t.ú. Přerov – Prosenice - rekonstrukce 2. a 4. části tr. koleje č. 1 - příčný posun koleje do nové osy dle projektu vpravo ve směru staničení

1. Rozsah prací

a) vyjmutí kol. č. 1 v km cca 185,024– 185,780 v dl. cca 0,756 km - 2. část

b) vyjmutí kol. č. 1 v km cca 186,280 – 187,690 v dl. cca 1,410 km - 4. část

c) rekonstrukce propustků a mostů v těchto částech v kol. č. 1:

- propustek v km 185,126 – (rušení - zasypání - cca 1 týden/ 1 kolej) - v kol. č. 1 a pod vlečkovými kolejemi, které jsou na zrušení
- most (podjezd) v km 185,657 (sil. I/55 na Olomouc) - (jen hydroizolace + odvodn. rubu + římsa - dl. cca 6 týdnů), - *silniční výluka v dl. cca 6 týdnů. Sanaci líce zdiva silniční části tubosu mostu provést v rámci tohoto postupu - Přerov-Prosenice k.č. 1, kdy se bude dělat u kol. č. 1 nový říms. nosník – v dl. cca 6 týdnů - dtto i silniční výluka). Průchod pro pěší bude možný oběma chodníky, s výjimkou 1-2 dnů, kdy průchod pro pěší bude omezen po jedné straně.*
- most (podjezd) v km 186,447 - odbourání staré NK, nový želbet. monolit. rám – dl. cca 1,5 – 2 měsíce)
- most v km 186,914 – (rušení, zasypání - cca 10 dnů)

- propustek v km 187,358 – (rušení - odbour. stáv.klenby, výplní se betonem – v rámci žel. spodku cca – 1 týden/1 kolej.)
- d) práce na žel. spodku a vložení kol. č. 1 v 2. a 4. části úseku - posun koleje do nové osy vpravo ve směru staničení v km – dtto jako body a), b).
- 2. Délka stavebního postupu**
2 měsíce
- 3. Vyloučené koleje**
Traťová kolej č.1 Přerov-Prosenice po celou dobu stavebního postupu
- 4. Výluky TV**
Traťová kolej č.1 Přerov-Prosenice po celou dobu stavebního postupu
- 5. Omezení rychlosti**
Kolem pracovních míst $V = \max 50 \text{ km/hod}$
- 6. Činnost zabezpečovacího zařízení**
Vypnutí autobloku v koleji č.1 mezi Přerovem a Prosenicemi, zřízení chrániček v žel. spodku, osazení návětidel oddílových, výstavba návěstních lávek, pokládka kabelů k venkovním prvkům AB. V koleji č. 2 stávající autoblok v činnosti. Před ukončením SP3 přezkoušení nového ABE. Po skončení SP3 aktivace ABE v 1. koleji včetně úvazky na Přerov a Prosenice
- 7. Jízdy vlaků**
Mezi stanicemi Prosenice – Přerov obousměrně jen po traťové koleji č.2.
- 8. Dopravní opatření**
Budou stanovena v projektu

Stavební postup č.4 (2měs – 1.9.11 – 31.10.11)

t.ú. Přerov – Prosenice - rekonstrukce 2. a 4. části tr. koleje č. 2 - příčný posun koleje do nové osy dle projektu vpravo ve směru staničení

- 1. Rozsah prací**
 - a) vyjmutí kol. č. 2 v km cca 185,024– 185,780 v dl. cca 0,756 km - 2. část
 - b) vyjmutí kol. č. 2 v km cca 186,280 – 187,690 v dl. cca 1,410 km - 4. část
 - c) rekonstrukce propustků a mostů v těchto částech v kol. č. 2:
 - propustek v km 185,126 – (rušení - zasypání - cca 1 týden/ 1 kolej)
 - most (podjezd) v km 185,657 (sil. I/18 na Olomouc) - (jen hydroizolace + odvodn. rubu + římsa - dl. cca 2-3 týdny),
 - most (podjezd) v km 186,447 - odbourání staré NK, nový žebet. monolit. rám – dl. cca 1,5 – 2 měsíce)
 - most v km 186,914 – (rušení, zasypání - cca 10 dnů)
 - propustek v km 187,358 – (rušení - odbour. stáv.klenby, výplní se betonem – v rámci žel. spodku cca – 1 týden/1 kolej.)
 - d) práce na žel. spodku a vložení kol. č. 2 v 2. a 4. části úseku - posun koleje do nové osy vpravo ve směru staničení v km – dtto jako body a), b).
- 2. Délka stavebního postupu**
2 měsíce
- 3. Vyloučené koleje**
Traťová kolej č.2 Přerov-Prosenice po celou dobu stavebního postupu
- 4. Výluky TV**
Traťová kolej č.2 Přerov-Prosenice po celou dobu stavebního postupu
- 5. Omezení rychlosti**
Kolem pracovních míst $V = \max 50 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Vypnutí autobloku v koleji č.2 mezi Přerovem a Prosenicemi, zřízení chrániček v žel. spodku, osazení návěstidel oddílových, výstavba návěstních lávek, pokládka kabelů k venkovním prvkům AB. V koleji č.1 nový ABE v činnosti. Před ukončením SP1 přezkoušení nového ABE. Po skončení SP4 aktivace ABE ve 2. koleji včetně úvazky na Přerov a Prosenice.

7. Jízdy vlaků

Mezi stanicemi Prosenice – Přerov obousměrně jen po traťové koleji č.1.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

B. Stavební postupy - výhybna Dluhonice t.ú. Dluhonice – Prosenice kol. č. 2S, 1S t.ú. Přerov – Dluhonice kol. č. 1 ,2

- t.ú. Dluhonice – Prosenice - rekonstrukce tr. koleje č. 2S,1S (stav. post.č. 1,2)

Stavební postupy č. 1 a 2 nepůjdou v souběhu s výhybnou Dluhonice

- t.ú. Přerov - Dluhonice rekonstrukce tr. koleje č.2 (stav. post.č. 3)
- výhybna Dluhonice - sudá kol. skupina (stav. post.č. 4-7)
- výhybna Dluhonice - lichá kol. skupina a t.ú. Přerov - Dluhonice rekonstrukce tr. koleje č.1 (stav. post.č. 8,9)

Poznámka:

bylo by vhodné provést t.ú. Přerov – Prosenice ihned po dokončení t.ú. Dluhonice - Prosenice kol. č. 2S,1S. - důvody: plynulé dokončení rozestavěných mostních objektů na trase v kolejích. č. 1,2 do Prosenic.

Stavební postup č.0 (1 měs – 1.3.09 – 3.3.09)

– přípravné práce, výstavba trakčních stožárů (pro tr.úsek Dluhonice – Prosenice - rekonstrukce tr. koleje č. 2S a 1S)

Stavební postup č.1 (2,5měs – 1.4.09 – 15.6.09)

t.ú. Dluhonice – Prosenice - rekonstrukce tr. koleje č. 2S

1. Rozsah prací

- a) rekonstrukce koleje č.2S s provizorním napojením do současného zhlaví Dluhonice
 - na stávající výh. č. 1 (Poznámka: dl. cca 3,60 km - z toho 1,20 km-rekonstr., 0,60 km-jen SVÚ, 1,60 km se neprovádí)
- b) rekonstrukce propustků a mostů v kol. č. 2S:
 - propustek v km 1,032 – (bourání stáv.konstr., nový želbet. rám - cca 1,5 měs)

- nový silniční přejezd kolmý v km 1,261, (km 185,512) , (starý šikmý v km 185,610 se zruší, bude provedena úprava komunikace - silnič. propojení z obou stran – km 185,512).
- propustek v km 1,336 - (bourání, přestavba na polorám - cca 1,5 měs)
- propustek v km 1,772 – jen vložení MP do kol. č. 2S
- propustek v km 2,360 (pouze nové čelo v kol č. 2S)
- most (podjezd) v km 3,082 (sil. I/18 na Olomouc) - (v kol. č. 2S odbourání staré NK, nová NK + římsa + izolace - dl. cca 2 měs. Na silnič. výluku - dl. cca 14 dní

Poznámka: (v rámci silniční výluky v trv. cca 14 dní bude provedeno zajištění MK pro provoz silniční dopravy a průchod pro pěší jedním tubosem.

Sanaci líce zdiva silniční části tubosu mostu provést v rámci stav post č. 3 Přerov-Prosenice k.č. 1, kdy se bude dělat u kol. č. 1 nový říms. nosník – v dl. cca 6 týdnů - ditto i silniční výluka). Průchod pro pěší bude možný oběma chodníky. S výjimkou 1-2 dnů , kdy průchod pro pěší bude omezen po jedné straně.

- most (podjezd) v km 3,874 - v kol. č. 2S odbourání staré NK, nový želbet. monolit. rám – dl. cca 1,5 – 2 měsíce)

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

Trat'ová kolej č.2S Prosenice – Dluhonice po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

Trat'ová kolej č.2S Prosenice – Dluhonice po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 50$ km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Vypnutí autobloku v koleji č.2S mezi Prosenicemi a Dluhonicemi, zřízení chrániček v žel. spodku, osazení návětlíků oddílových, výstavba návěstních lávek, přeložky kabelů k venkovním prvkům AB. V koleji č. 1S autoblok v činnosti. Po skončení SP1 v činnosti stávající autoblok.

7. Jízdy vlaků

Mezi stanicemi Prosenice – Dluhonice obousměrně jen po trat'ové koleji č.1S.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.2 (2,5měs – 16.6.09 – 31.8.09)

t.ú. Dluhonice – Prosenice - rekonstrukce tr. koleje č. 1S

1. Rozsah prací

- a) rekonstrukce koleje č.1S (dl. cca 4 km) s provizorním napojením do současného zhlaví Dluhonic - na stávající výh. č. 2
- b) rekonstrukce propustků a mostů v kol. č. 1S:
 - propustek v km 1,032 – (bourání stáv.konstr., nový želbet. rám - cca 1,5 měs)
 - nový silniční přejezd kolmý v km 1,261, (km 185,512) , (starý šikmý v km 185,610 se zruší, bude provedena úprava komunikace - silnič. propojení z obou stran – km 185,512).
 - propustek v km 1,336 - (bourání, přestavba na polorám - cca 1,5 měs)

- propustek v km 1,772 – (nový v kol. č. 1S - D 800 mm pod ochranou MP v kol.č.2S)
- propustek v km 2,360 (jen úpravy před čelem - mimo výluky)
- propustek v km 185,126 – (rušení - zasypání - cca 1 týden/ 1 kolej)
- most (podjezd) v km 3,082 (sil. I/18 na Olomouc) - (v kol. č. 1S – jen hydroizolace + odvodn. rubu + římsa - dl. cca 2-3 týdny),
- most (podjezd) v km 3,874 - v kol. č. 2S odbourání staré NK, nový žebet. monolit. rám – dl. cca 1,5 – 2 měsíce)
- most v km 4,339 – (rušení, zasypání - cca 10 dnů)
- propustek v km 4,785 – (rušení - odbour. stáv.klenby, výplní se betonem – v rámci žel. spodku cca – 1 týden/1 kolej.)

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

Traťová kolej č.1S Prosenice – Dluhonice po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

Traťová kolej č.1S Prosenice – Dluhonice po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 50 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Vypnutí autobloku v koleji č.1S mezi Prosenicemi a Dluhonicemi, zřízení chráničů v žel. spodku, osazení návětlíků oddílových, výstavba návětlích lávek, přeložky kabelů k venkovním prvkům AB. V koleji č. 2S autoblok v činnosti. Po skončení SP2 v činnosti stávající autoblok.

7. Jízdy vlaků

Mezi stanicemi Prosenice – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.2S.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.0 (1 měs – 1.7.07 – 31.7.07)

– přípravné práce, výstavba trakčních stožárů (pro tr.úsek Přerov - Dluhonice - rekonstrukce tr. koleje č. 1,2)

Stavební postup č.3 (2,3mės – 1.8.07 – 10.10.07)

t.ú. Přerov - Dluhonice - rekonstrukce tr. koleje č. 2 – (pozor - nepůjde v souběhu se sudou kol. skupinou výh. Dluhonice)

1. Rozsah prací

- a) rekonstrukce traťové koleje č.2 Přerov - Dluhonice s provizorním napojením do současného zhlaví Dluhonic – do výh. č. 5.
- b) rekonstrukce propustků a mostů v kol. č. 2:
 - most v km 184,234 - (před žst Přerov – zrušení kamenivo beton – v rámci žel. spodku)
 - most (nadjezd) v km 184,522 – (ponechání stáv. NK – jen nové ochr. štíty TV),
 - most v km 184,533 (potok Strhanec) - (celá přestavba – nový žebet. polorám, - 1,5-2 mės/1 kolej)

- propustek v km 185,437 - (bourání, přestavba na žrelbet. polorám - cca 1,5 měs)
 - nový silniční přejezd kolmý v km 185,512, (starý šikmý v km 185,610 se zruší, bude provedena úprava komunikace - silnič. propojení z obou stran – km 185,512).
 - propustek v km 185,743 - (bourání stáv.konstr., nový žebet. rám - cca 1,5 měs)
- 2. Délka stavebního postupu**
2,3 měsíce
- 3. Vyloučené koleje**
Traťová kolej č.2 Přerov – Dluhonice po celou dobu stavebního postupu
- 4. Výluky TV**
Traťová kolej č.2 Přerov – Dluhonice po celou dobu stavebního postupu
- 5. Omezení rychlosti**
Kolem pracovních míst $V = \max 50 \text{ km/hod}$
- 6. Činnost zabezpečovacího zařízení**
Vypnutí autobloku v koleji č.1 mezi Přerovem a Dluhonicemi, zřízení chrániček v žel. spodku. V koleji č. 2 autoblok v činnosti. Po skončení SP3 v činnosti stávající autoblok.
- 7. Jízdy vlaků**
Mezi stanicemi Prosenice – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.2S.
- 8. Dopravní opatření**
Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.0 (1 měs – 1.2.10 – 28.2.07)

– přípravné práce, výstavba trakčních stožárů (výhybna Dluhonice)

Stavební postup č.4 (2,5mės – 1.3.10 – 30.5.10)

Výh. Dluhonice - výluka a práce v celé sudé kolejové skupině bez zásahu do vyhybek potřebných pro její objety, (to znamená ponechat spojení přes výhybky č.1, 2, 3, 5, 10, 15, 22, 25) v provozu zůstanou všechny traťové koleje. Nové koleje č.6,10 budou provizorně napojeny na olomouckém zhlaví do stávající vyhybky č.31 na prosenickém zhlaví budou v závěru postupu zapojeny definitivně na kolej č.2S. Kolej č.2 bude provizorně napojena do stávající vyhybky č.25 na olomouckém zhlaví. Kolej č.4 zůstane na olomoucké straně nezapojena.

1. Rozsah prací

- přerovské zhlaví:

- a) snesení kolejí č.2,4,6,8a,10
- b) vyjmutí výh. č. 18,17,14,13,8,12,11
- c) rekonstrukce přejezdu v km 186,124 v kol. č. 6,4
Pozor !! – u tohoto přejezdu je nutno po dobu jeho rekonstrukce zachovat provizorní úpravu pro průjezdy vozidel k rozvodně Přerov.
- d) vložení kol. č. 2,4,6,10 a kol. č.8 (dl. cca 6,6 km), u kol.č.8 (8b-staré značení) – jen SVÚ

- e) rekonstrukce propustku v km 186,230 v kol. č. 4,6 – (odbourání stáv. NK a nový patk. propustek D 1200 mm – dl.3- 4 týd),
- f) propustek v km 186,450 v kol. č. 2,4,6, (ponechá se stávající, pouze nová římsa)
- g) vložení výh. č. 12X,11X (výh. č. 1X a 2X nebudou zatím položeny).
- h) dále vložení výh. č. 10X,9X, 8X (výh. č. 7X ,6X, 5X nebudou zatím položeny).

- olomoucké zhlaví:

- i) vyjmutí výh. č. 19,21,23,24,27,29 a 26
- j) vložení výh. č. 15X,17X,18X,20X , bez zapojení kol .č .4 na olomoucké zhlaví
- k) výh. č. 18X bude provizorně zapojena do stávající výh. č. 31 - (napojení nových kol. č. 6, a 10 do olom. zhlaví,
- l) novou kol. č. 2 zapojit provizorně do stávající výh. č. 25
- m) ke konci prací v tomto postupu vyloučit koleje č.2S v t.ú. Dluhonice – Prosenice - vyjmutí výh.č. 1 a vložit výh. č. 1X a propojit na koleje 2S a č.6,10.
- n) propustek v km 187,408 (v kol. č. 4 a 6 zůstává stávající)
- o) zprovoznění kolejí č.6,10 a koleje č.2S včetně el.trakce

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Dluhonice, sudá kolejová skupina, po celou dobu stavebního postupu
- b) Pro práce dle bodu 1n) výluka traťové koleje č.2S Prosenice-Dluhonice na dobu 5 dní (vč stabilizací).

4. Výluky TV

- a) ŽST Dluhonice, sudá kolejová skupina, po celou dobu stavebního postupu
- b) Pro práce dle bodu 1m) výluka traťové koleje č.2S Prosenice-Dluhonice na dobu 5 dní

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP4 vypnutí SZZ (RZZ AŽD 71) Dluhonice na 6 dní dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů na výhybkářských stanovištích. ST I (cca km 186,181) a ST II (cca km 187,380). Dokončení prací na mobilním PZZ včetně provizorní kabelizace (kontejnery vedle VB, JOP vedle DK). Při zahájení SP 4 v provozu PZZ s elmot. přestavníky (ko nebo PN). Při SP 4 a po skončení SP 4 v činnosti PZZ. Vypnutí SZZ musí být realizováno postupně tak, aby bylo vypnuto vždy jen jedno zhlaví.

7. Jízdy vlaků

Ve stanici Dluhonice jen po kolejích č.1,3, všechny traťové koleje zapojené do stanice v provozu. Při výluce dle bodu 3b) mezi stanicemi Prosenice – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.1S.

8. Dopravní opatření

Budou určena v projektu.

Stavební postup č.5 (3 týd – 1.6.10 – 23.6.10)

Současná výluka koleje č.1S Dluhonice – Prosenice a kol. č.2 Přerov – Dluhonice, dokončení přerovského zhlaví v sudé skupině

1. Rozsah prací

- *přerovské zhlaví:*

- a) vyjmutí výhybek – č. 3 a 2, 10,9,7,5
- b) rekonstrukce přejezdu v km 186,124 na zhlaví v kol. č. 2,
- c) rekonstrukce propustku v km 186,230 na zhlaví v kol. č. 2 (odbourání stáv. NK a nový patk. propustek D 1200 mm – dl.3- 4 týd),
- d) vložení výh. č. 2X,3X,5X,6X,7X,8X , a propojení do tr. kol. 1S a 2 a do kolejí sudé kol. skupiny

2. Délka stavebního postupu

3 týdny

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Dluhonice, koleje č.4,2 po celou dobu stavebního postupu
- b) Dluhonice – Prosenice kolej č.1S po celou dobu stavebního postupu
- c) Dluhonice – Přerov kolej č.2 po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

- a) ŽST Dluhonice, koleje č.4,2 po celou dobu stavebního postupu, koleje č.6,10 v el.provozu- **projektant TV prosím zajistit**
- b) Dluhonice – Prosenice kolej č.1S po celou dobu stavebního postupu
- c) Dluhonice – Přerov kolej č.2 po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP5 vypnutí PZZ Dluhonice na 1 den dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů na výhybkářských stanovištích. ST.I (cca km 186,181) a ST II (cca km 187,380). Úprava PZZ pro SP5. Při SP 5 a po skončení SP 5 v činnosti PZZ.

7. Jízdy vlaků

Ve stanici Dluhonice jen po kolejích č.1,3,6,10. Mezi stanicemi Prosenice – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.2S. Mezi stanicemi Přerov – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.1.

8. Dopravní opatření

Budou určena v projektu.

Stavební postup č.6 (1,5 měs – 24.6.10 – 8.8.10)

1. Rozsah prací

- *olomoucké zhlaví:*

- a) snést vyhybku č.31 a vložit novou č.25X – za výluky kol. č. 2 t.ú. Dluhonice - Brodek a sudé kol. skupiny výhybny Dluhonice.
- b) kolejové napojení od výh. č. 25X na koridor. kolej sm. Brodek - tj. rekonstr. koleje č.2 v dl. cca 250 m.
- c) rekonstrukce propustku v km 187,780 v kol. č. 2 - (bourání, přestavba na nový žebet. rám - cca 1-1,5 měs)

2. Délka stavebního postupu

1,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Dluhonice, kolej č.4 po celou dobu stavebního postupu
- b) Traťová kolej č.2 Dluhonice-Brodek u Př. po celou dobu stavebního postupu
- c) ŽST Dluhonice, část staniční koleje č.2 od výhybky č.30 (mimo) směr Brodek u Přerova po celou dobu stavebního postupu. Jízdy přes spojkou výhybek č. 32/30.

4. Výluky TV

- a) ŽST Dluhonice, kolej č.4 po celou dobu stavebního postupu
- b) Traťová kolej č.2 Dluhonice-Brodek u Př. po celou dobu stavebního postupu
- c) ŽST Dluhonice, část staniční koleje č.2 od výhybky č.30 (mimo) směr Brodek u Přerova po celou dobu stavebního postupu. Jízdy přes spojkou výhybek č. 32/30.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP6 vypnutí PZZ Dluhonice na 1 den dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů na výhybkářských stanovištích. ST.I (cca km 186,181) a ST II (cca km 187,380). Úprava PZZ pro SP6. Při SP 6 a po skončení SP 6 v činnosti PZZ..

7. Jízdy vlaků

Ve stanici Dluhonice jen po kolejích č.1,3,6,10,2. Mezi stanicemi Brodek u Přerova – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.1.

8. Dopravní opatření

Budou určena v projektu.

Stavební postup č.7 (4 týd – 9.8.10 – 5.9.10)

- olomoucké zhlaví:

dokončit zapojení kolejí č.2,4 do zhlaví bez výluky traťové koleje č.2 směrem k Brodek

1. Rozsah prací

- a) vyjmutí výh. č. 25,28,30 v kol. č. 2
- b) rekonstrukce propustku v km 187,408 - v kol. č. 2, (provádí se jen v kol. č. 2 a 1 – odbourání stáv. NK a nový tr. propustek D 1200 mm - dl. cca 3 týd./ 1 kolej)
- c) vložení výh. č. 21X,22X,23X v kol. č. 2 a napojení na výh. č. 25X.

2. Délka stavebního postupu

1,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Dluhonice, koleje č.2,4 po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

- a) ŽST Dluhonice, koleje č.2,4 po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP7 vypnutí PZZ Dluhonice na 1 den dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů na výhybkářských stanovištích. ST.I (cca km 186,181) a ST II (cca km 187,380). Úprava PZZ pro SP7. Při SP 7 a po skončení SP 7 v činnosti PZZ.

7. Jízdy vlaků

Ve stanici Dluhonice jen po kolejích č.1,3,6,10. Směr Prosenice,Přerov,Dluhonice dvoukolejný provoz

8. Dopravní opatření

Budou určena v projektu.

Stavební postup č.8 (1,5 měs – 6.9.10 – 21.10.10)

- olomoucké zhlaví v liché kolejové skupině

1. Rozsah prací

- a) snést výhybku č.32, vložit novou výhybku č.24X v kol. č. 1 a zprovoznit novou spojku výhybek č.23X, 24X - za výluky kol. č. 1 t.ú. Dluhonice - Brodek a liché kol. skupiny výhybny Dluhonice.
- b) kolejové napojení od výh. č. 24X na koridor. kolej sm. Brodek - tj. rekonstr. koleje č.1 v dl. cca 250 m
- c) rekonstrukce propustku v km 187,780 v kol. č. 1 - (bourání, přestavba na nový žebet. rám - cca 1-1,5 měs

2. Délka stavebního postupu

1,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Dluhonice, koleje č.1,3 po celou dobu stavebního postupu
- b) Traťová kolej č.1 Dluhonice-Brodek u Př. po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

- a) ŽST Dluhonice, koleje č.1,3 po celou dobu stavebního postupu
- b) Traťová kolej č.1 Dluhonice-Brodek u Př. po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP8 vypnutí PZZ Dluhonice na 1 den dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů na výhybkářských stanovištích. ST.I (cca km 186,181) a ST II (cca km 187,380). Úprava PZZ pro SP8. Při SP 8 a po skončení SP 8 v činnosti PZZ.

7. Jízdy vlaků

Ve stanici Dluhonice jen po kolejích č.2,4,6,10. Mezi stanicemi Brodek u Přerova – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.2.

8. Dopravní opatření

Budou určena v projektu.

Stavební postup č.9

(2,3 měs – 11.10.07 – 15.12.07) - *traťové koleje č.1 v t.ú. Přerov – Dluhonice (pozor - nepůjde v souběhu s výhybnou Dluhonice)*

(2,5 měs – 1.4.11 – 15.6.11) - *výluka liché skupiny výhybny Dluhonice*

1. Rozsah prací

- a) vyjmutí kol.č. 1,3
- b) rekonstrukce propustku v km 187,408 - v kol. č. 1, (odbourání stáv. NK a nový tr. propustek D 1200 mm - dl. cca 3 týd./ 1 kolej)
- c) propustek v km 186,450 v kol. č. 1,3, (ponechá se stávající, pouze nová římsa)
- d) vložení nových kol. č. 1 a 3 (dl. cca 2,5 km)

- *olomoucké zhlaví:*

- e) vyjmutí výh. č. 20,22 a vložení nových 16X,19X, a napojení na položenou výh. č. 24X

- *přerovské zhlaví:*

- f) vyjmutí výh. č. 4,15,16
- g) rekonstrukce propustku v km 186,230 v kol. č. 1 – (odbourání stáv. NK a nový patk. propustek D 1200 mm – dl.3- 4 týd),
- h) rekonstrukce přejezdu v km 186,124 v kol. č. 1
- i) vložení nových výh. č. 4X,13X,14X

- *t.ú. Přerov – Dluhonice (pozor - nepůjde v souběhu s výhybnou Dluhonice – viz výše termín realizace)*

- j) vyjmutí kol. č. 1 směr Přerov

- k) rekonstrukce propustků a mostů v kol. č. 1:

- most v km 184,234– (před žst Přerov – zrušení kamenivo beton – v rámci žel. spodku)
- most (nadjezd) v km 184,522 – (ponechání stáv. NK – jen nové ochr. štíty TV),
- most v km 184,533 (potok Strhanec) - (celá přestavba – nový želbet. polorám, - 1,5-2 měs/1 kolej)
- propustek v km 185,437 - (bourání, přestavba na želbet. polorám - cca 1,5 měs)
- nový silniční přejezd kolmý v km 1,261, (km 185,512) , (starý šikmý v km 185,610 se zruší, bude provedena úprava komunikace - silnič. propojení z obou stran – km 185,512).
- propustek v km 185,743 - (bourání stáv.konstr., nový želbet. rám - cca 1,5 měs)
vložení nové kol.č. 1 v t.ú. směr Přerov a napojení na výh. č. 4X na dluhonic-kém zhlaví.

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Dluhonice, koleje č.1,3 po celou dobu stavebního postupu
- b) Traťová kolej č.1 Dluhonice-Přerov. po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

- a) ŽST Dluhonice, koleje č.1,3 po celou dobu stavebního postupu
- b) Traťová kolej č.1 Dluhonice-Přerov. po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP9 vypnutí PZZ Dluhonice na 1 den dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů na výhybkářských stanovištích. ST.I (cca km 186,181) a ST II (cca km 187,380).

Úprava PZZ pro SP9. Při SP 9 v činnosti PZZ. Po skončení SP 9 vypnutí PZZ Dluhonice na 6 dní dle předpisu ČD-T100.

Aktivace a přezkoušení nového elektronického SZZ s JOP v DK. Po skončení SP 9 v činnosti ESA s JOPem v DK.

Následuje vypnutí autobloku v koleji 2S na 2 dny, aktivace ABE mezi Dluhonice-mi a Prosenicemi v 2S, poté vypnutí autobloku v koleji 1S na 2 dny, aktivace ABE mezi Dluhonicemi a Prosenicemi na 1S. Po SP 2 v činnosti ABE v kolejích 1S, 2S.

7. Jízdy vlaků

Ve stanici Dluhonice jen po kolejích č. 2, 4, 6, 10. Mezi stanicemi Přerov – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č. 2.

8. Dopravní opatření

Budou určena v projektu.

Technologické zásady rekonstrukce mostu v km 186,692 (nadjezd v Dluhonicích)

V projektu bude rozhodnuto zda práce proběhnou v souběhu s rekonstrukcí kolejí stanice Dluhonice nebo samostatně v jiném časovém období. Nároky na výluky trakce i kolejí zatím souběh prací nepodporují.

1. Výstavba pomocných podpěr u kol. č. 3 a 6 – mimo výluky.
2. Bude proveden zdvih nosné konstrukce ocelového mostu. Při tomto zdvihu je nutno vypnout trakci v kol. 3, 1 až 6 - **cca na 2-3 hod.** V době zdvihu - výluka v kol. č. 2-6, 1-3 - kolejová a proudová. V této době bude veden provoz po koleji č. 10 v elektrické trakci.
3. Návazně na tyto práce se provede předem ochranné bednění v prostoru OK mostu nad kolejemi liché skupiny – výluka kol. č. 1, 3 **v trvání cca 3 hodin. Toto bednění bude využito v době, kdy bude provedeno dokončení prací na mostě nad lichou skupinou v kol. č. 1, 3 za provozu, pouze při vypnutí trakčního vedení.**
4. Snesení stávající vozovky na OK mostu nad sudou skupinou kolejí, oprava OK s nátěry, betonáž žb. mostovkové desky v části nad kolejemi 6, 4, 2. Bude provedeno při výluce kolejí č. 2, 4, 6 Jízdy vlaků - po kol. č. 1, 3, 10. Délka prací **cca 45 dní.**
5. Nad lichou skupinou kolejí č. 1, 3 - oprava OK s nátěry, betonáž žb. mostovkové desky. Toto bude prováděno za použití ochranného bednění pod nosnou konstrukcí. (viz. bod 3). Práce by proběhly za provozu, pouze při vypnutí trakčního vedení nad kolejí č. 1 a 3 – **v trvání cca 7 dní.**
6. Spuštění ocelové konstrukce na nové úložné prahy. Výluka sudé a liché skupiny, jízda opět jen přes kol. č. 10. **max 2-3 hod.**
7. Most nad kolejí č. 10 bude zvednut a rekonstruována vozovka při vyloučení koleje č. 10, vč. spuštění na ložiska. Za vyloučení kol. č. 10 - jízdy vlaků budou po kol. č. 1, 3 a 2, 6. Délka prací **cca 45 dní.**

C. Stavební postupy - žst. Přerov

1. *Rekonstrukce mostu přes Bečvu – km 183,974*
2. *Provedení postupné rekonstrukce nástupišť včetně nových kolejí u nástupišť a jejich zapojení do severního zhlaví*
3. *Rekonstrukce zhlaví u St.9*
4. *Rekonstrukce Mádrova podjezdu*
5. *Rekonstrukce zhlaví u St.12*

Poznámka:

V předstihu před přestavbou osobního nádraží – ihned po zahájení stavby zahájit výstavbu nového ústředního stavědla a kabelovodu. Přednostně zahájit pravou („severní“) trasu ve směru k osobnímu nádraží - ke St.1. Důvody: - nutno u těchto objektů vytvořit stavební a technologickou připravenost před dokončováním přestavby osobního nádraží a před uváděním nového za zař do porvozu.

Kabelovod provést v předstihu v 0-tém stavebním postupu tj. v době přípravných prací, mimo dlouhodobé výluky kolejí, hlavně v oblasti osobního nádraží. Totéž bude přiměřeně platit i pro větve vedoucí podél kolejí. V místech křížení kabelovodu s kolejemi doporučuje projektant provádět výstavbu „metodou štolování“. Důvody použití této technologie - urychlení doby výstavby.

Zbývající trasy – vedené podél kolejí, provádět výkopem v rámci nepřetržitých výluk v jednotlivých stavebních postupech.

Stavební postup č. 0 (5 měs - 1.7.07 – 30.11.07)

- přípravné práce, výstavba základů, trakčních stožárů,

1. Rekonstrukce mostu přes Bečvu - km 183,974

Stavební postupy č.1-5

Poznámka:

v předstihu před rekonstrukcí mostu přes Bečvu – vložit do koleje č. 3v výh. č. A1, dále vložit výh. č. A2 a propojit na vlečkové koleje pro zabezpečení přístupu do vlečkových kolejí SME a MJM. Současně využít tuto dobu a vložit i provizorní výhybku 15P také do kol. č. 3v – která bude potřebná ve stavebním postupu č. 4. Předpoklad přerušení provozu v kol. č. 3va tím na příslušné vlečky - na dobu 1 týden.

Stavební postup č.1 (2,5 měs - 15.2.08 – 30.4.08)

rekonstrukce MK v kol. č.1 směr Dluhonice a vložení provizorních spojek na objetí nesjízdného místa

1. Rozsah prací

- a) vyjmutí výhybky č.1 a vložení výhybky č.4P
- b) vyjmutí výhybek č.3,4 a vložení výhybek č.3P,2P
- c) vyjmutí výhybky č.2 a vložení výhybky č.1P

- d) v prostoru mostu vyjmutí části koleje č.1, která je pokračováním traťové koleje č.1 od Dluhonic
- e) zřízení zařízení staveniště v koleji č.2 na mostě, která je v pokračování traťové koleje č.2 od Dluhonic
- f) vyjmutí stávající mostní konstrukce v koleji č.1 směr Dluhonice a zřízení nové MK v prostoru koleje č.2 a její příčný zásun do osy koleje č.1
- g) v závěru postupu zpětné vložení svršku a zprovoznění koleje č.1 na mostě

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce dle bodu 1a) traťová kolej č.2 Přerov- Prosenice na dobu – 18 hod
- b) Pro práce dle bodu 1b) traťová kolej č.2 Přerov- Dluhonice na dobu – 36 hod
- c) Pro práce dle bodu 1c) traťová kolej č.1 Přerov- Dluhonice na dobu – 18 hod
- d) Pro práce 1d) až 1g) koleje č.1,2 na mostě, které jsou v pokračování traťových kolejí č.1,2 od Dluhonic po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

- a) Pro práce dle bodu 1a) traťová kolej č.2 Přerov- Prosenice na dobu – 18 hod
- b) Pro práce dle bodu 1b) traťová kolej č.2 Přerov- Dluhonice na dobu – 36 hod
- c) Pro práce dle bodu 1c) traťová kolej č.1 Přerov- Dluhonice na dobu – 18 hod
- d) Pro práce 1d) až 1g) koleje č.1,2 jen na mostě, které jsou v pokračování traťových kolejí č.1,2 od Dluhonic po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 1 vypnutí reléového zab.zař. RZZ AŽD 71 olomouckého zhlaví na 5 dnů dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I, umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Dokončení přeložek a spojování kabelů, úprava zapojení RZZ pro vložení provizorních spojek, úprava ko. Po dobu SP1 zab.zař. RZZ v činnosti. Omezení dopravního programu.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) mezi stanicemi Prosenice – Přerov obousměrně jen po traťové koleji č.1.
- b) Při výluce dle bodu 3b) mezi stanicemi Přerov – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.1.
- c) Při výluce dle bodu 3c) mezi stanicemi Přerov – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.2.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.2 (2,5 měs - 1.5.08 – 15.7.08)

rekonstrukce MK v kol. č. 2 směr Dluhonice, vyjmutí provizorních propojení ze st. postupu č.1 a vložení jiných provizorních spojek na objetí nesjízdného místa

1. Rozsah prací

- a) vyjmutí výhybky č.4P a vložení výhybky č.6P
 - b) vyjmutí výhybek č.3P,2P,8 a vložení výhybek č.7P,8P,11P
 - c) vyjmutí výhybky č.1P,14 a vložení výhybek č.9P,10P
 - d) v prostoru mostu vyjmutí části koleje č.2, která je pokračováním traťové koleje č.2 od Dluhonic
 - e) zřízení zařízení staveniště v koleji č.2 na mostě, která je v pokračování traťové koleje č.2 od Prosenic
 - f) vyjmutí stávající mostní konstrukce v koleji č.2 směr Dluhonice a zřízení nové MK v prostoru koleje č.2 (od Prosenic) a její příčný zásun do osy koleje č.2 od Dluhonic
 - g) v závěru postupu zpětné vložení svršku do kol. č. 2 sm. Dluhonice
- Provizorní propojení se ponechá beze změny i pro stav. post. č. 3*

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce dle bodu 1a) traťová kolej č.2 Přerov- Prosenice na dobu – 18 hod
- b) Pro práce dle bodu 1b) traťová kolej č.2 Přerov- Dluhonice na dobu – 48 hod
- c) Pro práce dle bodu 1c) traťová kolej č.1 Přerov- Dluhonice na dobu – 36 hod
- d) Pro práce 1d) až 1h) obě koleje č.2 na mostě, které jsou v pokračování traťových kolejí č. 2 od Dluhonic a od Prosenic po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

- a) Pro práce dle bodu 1a) traťová kolej č.2 Přerov- Prosenice na dobu – 18 hod
- b) Pro práce dle bodu 1b) traťová kolej č.2 Přerov- Dluhonice na dobu – 48 hod
- c) Pro práce dle bodu 1c) traťová kolej č.1 Přerov- Dluhonice na dobu – 18 hod
- d) Pro práce 1d) až 1h) obě koleje č.2 na mostě, které jsou v pokračování traťových kolejí č. 2 od Dluhonic a od Prosenic– **projektant TV prosím zajistit**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 2 vypnutí reléového zab.zař. RZZ AŽD 71 olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstí-dlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I , umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Dokončení přeložek a spojování kabelů, úprava zapojení RZZ pro vložení provizorních spojek, úprava ko. Po dobu SP2 zab.zař. RZZ v činnosti. Omezení dopravního programu.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) mezi stanicemi Prosenice – Přerov obousměrně jen po traťové koleji č.1.
- b) Při výluce dle bodu 3b) mezi stanicemi Přerov – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.1.
- c) Při výluce dle bodu 3c) mezi stanicemi Přerov – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.2.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.3 (2,5 měs - 15.7.08 – 30.9.08)

rekonstrukce MK v kol. č. 2 – směr Prosenice, provizorní propojení bude ponecháno ze stav post. č. 2. V závěru postupu zrušení provizorního propojení z předešlého postupu a zpětné vložení stáv. výhybek 1-3, 2-4, 8-14 a vložení části dalšího provizorního propojení

1. Rozsah prací

- a) zřízení zařízení staveniště v koleji č.2 na mostě, která je v pokračování traťové koleje č.2 od Dluhonic
- b) vyjmutí stávající mostní konstrukce v koleji č.2 směr Prosenice a zřízení nové MK v prostoru koleje č.2 (od Dluhonic) a její příčný zásun do osy koleje č.2 od Prosenic
- c) v závěru postupu zpětné vložení svršku do kol. č. 2 směr Prosenice

Na závěr postupu - změna v provizorním propojení :

- d) vyjmutí výhybky č.6P a vložení výhybky č.1 a 14P
- e) vyjmutí výhybek č.7P,8P,11P a vložení výhybek č.3,4,8
- f) vyjmutí výhybky č.9P,10P a vložení výhybek č.2,14

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce 1a) až 1c) obě koleje č.2 na mostě, které jsou v pokračování traťových kolejí č. 2 od Dluhonic a od Prosenic po celou dobu stavebního postupu
- b) Pro práce dle bodu 1d) traťová kolej č.2 Přerov- Prosenice na dobu – 18 hod
- c) Pro práce dle bodu 1e) traťová kolej č.2 Přerov- Dluhonice na dobu – 48 hod
- d) Pro práce dle bodu 1f) traťová kolej č.1 Přerov- Dluhonice na dobu – 18 hod

4. Výluky TV

- a) Pro práce 1a) až 1c) obě koleje č.2 na mostě, které jsou v pokračování traťových kolejí č. 2 od Dluhonic a od Prosenic-- **projektant TV prosím zajistit**
- b) Pro práce dle bodu 1d) traťová kolej č.2 Přerov- Prosenice na dobu – 18 hod
- c) Pro práce dle bodu 1e) traťová kolej č.2 Přerov- Dluhonice na dobu – 48 hod
- d) Pro práce dle bodu 1f) traťová kolej č.1 Přerov- Dluhonice na dobu – 18 hod

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 3 vypnutí reléového zab.zař. RZZ AŽD 71 olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I , umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Dokončení přeložek a spojování kabelů, úprava zapojení RZZ pro vložení provizorních spojek, úprava ko. Po dobu SP3 zab.zař. RZZ v činnosti. Omezení dopravního programu.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3b) mezi stanicemi Prosenice – Přerov obousměrně jen po traťové koleji č.1.

- b) Při výluce dle bodu 3c) mezi stanicemi Přerov – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.1.
- c) Při výluce dle bodu 3d) mezi stanicemi Přerov – Dluhonice obousměrně jen po traťové koleji č.2.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.4 (2,5 měs - 1.10.08 – 15.12.08)

rekonstrukce MK v kol. č. 1 – směr Prosenice, zřízení provizorního propojení z koleje č. 3v do koleje č.1 od Prosenic a dále do koleje č.2 od Prosenic pro objetí nesjízdného místa v koleji č.1 a 3v,

1. Rozsah prací

- a) vložení výhybky č.12P,13P
- b) propojení výhybky č.12P na výh. č. 145P - která byla už vložena v předstihu.
- c) v prostoru mostu vyjmutí části koleje č.1, která je pokračováním traťové koleje č.1 od Prosenic
- d) zřízení zařízení staveniště v koleji č.3v na mostě
- e) vyjmutí stávající mostní konstrukce v koleji č.1 směr Prosenice a zřízení nové MK v prostoru koleje č.3v a její příčný zásun do osy koleje č.1 od Prosenic
- f) v závěru postupu zpětné vložení svršku do koleje č. 1 a její zprovoznění
- g) provizorní propojení bude ponecháno pro stavební postup č. 5

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce dle bodu 1a) traťová kolej č.1 Přerov- Prosenice na dobu – 24 hod
- b) Pro práce dle bodu 1b) kolej č.3v na dobu – 8 hod
- c) Pro práce 1c) až 1g) na mostě kolej č.3v a kolej č.1 která je v pokračování traťové koleje č.-1 od Prosenic po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

- a) Pro práce dle bodu 1a) traťová kolej č.1 Přerov- Prosenice na dobu – 24 hod
- b) Pro práce dle bodu 1b) kolej č.3v na dobu – 8 hod
- c) Pro práce 1c) až 1g) na mostě kolej č.3v a kolej č.1 která je v pokračování traťové koleje č.1 od Prosenic po celou dobu stavebního postupu - **projektant TV pro-sím zajistit**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40 \text{ km/hod}$

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 4 vypnutí reléového zab.zař. RZZ AŽD 71 olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I, umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Dokončení přeložek a spojování kabelů, úprava zapojení RZZ pro vložení provizorních spojek, úprava ko. Po dobu SP4 zab.zař. RZZ v činnosti. Omezení dopravního programu.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) mezi stanicemi Prosenice – Přerov obousměrně jen po traťové koleji č.2.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.5 (2,5 měs - 15.2.09 – 30.4.09)

*rekonstrukce MK v kol. č. 3v, provizorní propojení je ponecháno ze st.p. č. 4 **a zůstane i po ukončení tohoto stavebního postupu zatím zachováno***

1. Rozsah prací

- a) vyjmutí části koleje č. 3v v prostoru mostu a rekonstrukce mostu v kol. č.3v
- b) zřízení zařízení staveniště v koleji č.1 od Prosenic na mostě
- c) vyjmutí stávající mostní konstrukce v koleji č.3v a zřízení nové MK v prostoru koleje č.1 od Prosenic a její příčný zásun do osy koleje č.3v
- d) v závěru postupu zpětné vložení svršku do koleje č. 3v a její zprovoznění

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce 1a) až 1d) na mostě kolej č.3v a kolej č.1 která je v pokračování trat'ové koleje č.1 od Prosenic po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

- a) Pro práce 1a) až 1d) na mostě kolej č.3v a kolej č.1 která je v pokračování trat'ové koleje č.1 od Prosenic po celou dobu stavebního postupu **projektant TV prosím zajistit**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Po dobu SP5 zab.zař. RZZ v činnosti. Omezení dopravního programu.

7. Jízdy vlaků

- a) Směr Dluhonice a Prosenice dvoukolejný provoz

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

2. Rekonstrukce osobního nádraží

Stavební postupy č.6 - 12

Poznámka: - stavební postupy na snesení lávky pro pěší v km 183,380 - viz v samostatném textu - za stavebním postupem č. 12

Stavební postup č.6 (2,5 měs - 15.2.09 – 30.4.09)

rekonstrukce osobního nádraží

Poznámka: Traťový úsek Přerov – Prosenice kol. č. 1,2 nelze provádět v souběhu s výlukami na osobním nádraží žst. Přerov.

1. Rozsah prací

- a) výluka stávajícího nástupiště č.4 a kolejí č.22,20,18,16,14, zřízení nového nástupiště č.4 a nových kolejí č.14,12,10 a části nového nástupiště č.3.

- b) Výstavba nového podchodu km 183,391 a rekonstrukce stávajícího podchodu v km 183,450 na novém nástupišti č.4 a pod stávajícími kolejemi č.20,16,14 s vložením štětové stěny do osy os k.č. 12 a 14
- c) demontáž stávající lávky pro pěší v km 183,380 – viz stav. postupy - uvedené zvlášť - za stavebním postupem č. 12
- d) Na jižním zhlaví vložení výhybek č.50X,51X,55X s napojením výhybky č.55X provizorně na výhybku č.70 nebo č.77. Výhybku č.50X napojit provizorně na zbytek kolej č.14 a výhybku č.77.
- e) Na severní straně se snese výhybka č.29 a nahradí kol.polem. Dále se vloží výhybka č.36X, která se provizorně napojí na výhybku č.24 stávající. Nová kolej č.10 zůstane na severu zatím nezapojena. Po ukončení postupu se dá do provozu nové nástupiště č.4, nové koleje č.14,12 a kolej č.10 jako kusá.

Poznámka: V rámci tohoto postupu budou k dispozici stáv. nástupiště 1,2,3. Tubusu stávajícího podchodu budou po dobu stavebního postupu cestující využívat k příchodům na stáv. nástupiště č.2 a 3. Stavba zabezpečí oddělení stávající části podchodu od části ve výstavbě pro bezpečný průchod cestujících.

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

Koleje č.22,20,18,16,14 a stávající nástupiště č.4 po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

Koleje č.22,20,18,16,14 po celou dobu stavebního postupu. Ostatní nevyloučené koleje musí nutně zůstat provozovány v elektrické trakci

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 6 vypnutí eldyn.zab.zař. St.2,St.3 břevlanského zhlaví na 5 dnů dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI(km 182,681). Dokončení prací na mobilním PZZ včetně provizorní kabelizace (kontejnery v km 183,142, JOP v DK).

Následuje vypnutí RZZ olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I, umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Úprava RZZ pro SP6. Při zahájení SP 6 v provozu PZZ s elmot. přestavníky (počítači náprav - PN) v obvodu St.2,St3 a RZZ na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

Směr Dluhonice i Prosenice dvoukolejný provoz, ve stanici jízdy vlaků po kolejích č.1, 2, 6, 8, 12, 4b, 10b. K dispozici budou nástupiště č.1,2,3. Příchod cestujících stávajícím podchodem

8. Dopravní opatření

Budou stanoveny v projektu.

Stavební postup č.6a - proběhne současně se stavebním postupem č.6
výstavba části tubusu k DKV v rámci nového podchodu v km 183,380 – šikmo přes 6 kolejí dl., cca 43 m

- Provést v době rek. osobního nádraží tak, aby s dokončením podchodů osobního nádraží byl i tento hotov. Tj. cca do konce roku 2009.

Na žádost DKV bude tento stavební postup rozdělen na dvě části s výlukou kolejí č. 24,26,26a, druhá část koleje č.26b,28,32.

1. Rozsah prací

- a) výluka kolejí č.24,26,26a,26b,28,32 v místě podchodu
- b) vyjmutí kolejí částí kolejí č.24,26,26a,b,28,32 pro potřeby výstavby podchodu v této části,
- c) výstavba části tubosu nového podchodu k DKV v km 183,391 pod uvedenými kolejemi
- d) zpětné vložení stávajících kolejí č.24,26,26a,b,28,32
- e) demontáž stávající lávky pro pěší nad uvedenými kolejemi k DKV - km 183,380 – viz stav. postupy uvedené zvlášť - za stavebním postupem č. 12

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

Koleje č. 24,26,26a,b,28,32 v místě podchodu po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

Koleje č. 24,26,26a,b,28,32 v místě podchodu po celou dobu stavebního postupu

Všechny koleje nemají TV, projektanta Tv prosím upřesnit

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Činnost zab. zař. v SP 6a nebude ovlivněna, RZZ, PZZ v činnosti.

7. Jízdy vlaků

Nebudou ovlivněny tímto stavebním postupem

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.6b

rekonstrukce přejezdu do DKV a DPOV přes 8 kolejí v dl. cca 40m

dl 15 dní - termín je možný kdykoli - dle výluk kolejí, nejlépe až po rekonstrukci osobního nádraží - bude zřejmě využíván pro staveništní dopravu dodavatele.

Poznámka: Koleje č.44,46 nelze současně vyloučit

1. Rozsah prací

- a) výluka kolejí č.36,40a,42a,44
- b) rekonstrukce přejezdu v těchto kolejích dle projektu
- c) výluka kolejí č.46,48,50
- d) rekonstrukce přejezdu v těchto kolejích dle projektu

2. Délka stavebního postupu

15 dní

3. Vyloučené koleje

- a) výluka kolejí č.36,40a,42a,44 na 10 dní
- b) výluka kolejí č.46,48,50 na 5 dní

4. Výluky TV

- a) výluka kolejí č.36,40a,42a,44 na 10 dní
- b) výluka kolejí č.46,48,50 na 5 dní

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Činnost zab. zař. v SP 6a nebude ovlivněna, RZZ, PZZ v činnosti, omezen dopravní program postupně k.č. 44,46.

7. Jízdy vlaků

Při výluce dle bodu 3a) pojedou vlaky obousměrně po koleji č.46

Při výluce dle bodu 3b) pojedou vlaky obousměrně po koleji č.44

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.7 (2,5 měs – 1.5.09 – 15.7.09)

rekonstrukce osobního nádraží – pokračování

Poznámka:

pro cestující bude zabezpečen stálý dozor pracovníkem ČD při rekonstrukci os. nádraží u provizorního přechodu pro cestující v km 183,600.

Půjde o stavební postupy č.7,8,9 v době od 1.5. do 15.12.2009, celkem 214 dní x 24 hod = 5136 hod. Předpokládané náklady pro dozor na přechodu jsou zahrnuty do propočtu stavby – v rámci SO 10-00-02 rekonstrukce žst. Přerov, provizorní dopravní opatření.

Buňka bude postavena na 1. nástupišti co nejbližší přechodu vybavena přímým tel. spojením na výpravního v DK stavěcího vlakové cesty na severním zhlaví. Po zprovoznění nových podchodů, bude toto provizorní stanoviště zrušeno.

1. Rozsah prací

- a) výluka stávajícího nástupiště č.3 a kolejí č.12,10b,8, zřízení nového nástupiště č.3 a nových kolejí č.8,6,10a a části nového nástupiště č.2.
- b) Výstavba nového podchodu km 183,391 a rekonstrukce stávajícího podchodu v km 183,450 na novém nástupišti č.3 a pod stávajícími kolejemi č.12,8 s vložením s vložením štětové stěny do osy os k.č. 6a 8.
- c) demontáž stávající lávky pro pěší v km 183,391 - za stavebním postupem č. 12
- d) Na jižním zhlaví vložení výhybky č.54X s provizorním napojením na výhybku č.78. Napojeny tak budou koleje č.10,8 nové. Nová kolej č.6 nebude do jižního zhlaví dočasně zapojena.
- e) Na severní straně - vyjmout výh. č. 23 a 30 a vloží se výhybka č.31X a koleje č.10a, 10 se tak provizorně zapojí do stávající výhybky č.18. Nová kolej č.8 bude provizorně bezvýhybkově napojena do koleje č.10a nové. Kolej č.6 zůstane na severním zhlaví nezapojena. Po ukončení postupu se dá do provozu nové nástupiště č.3, nové koleje č.10,8.

*Poznámka: V rámci tohoto postupu bude k dispozici stáv. nástupiště 1,2. Tubusu stávajícího podchodu budou po dobu stavebního postupu cestující využívat k příchodům jen na stáv. nástupiště č.2. Stavba zabezpečí oddělení stávající části podchodu od části ve výstavbě pro bezpečný průchod cestujících. Pro cestující **nutně** zpřístupnit nové 4. nástupiště - toto **musí být v provozu**. Pro přístup cestujících od výpravní bu-*

dovy na toto nástupiště vybudovat od 1. nást. provizorní přechod přes koleje a stavební místo v místech na jeho projektovaném konci cca – v km 183,600 před budovou pošty. U přechodu bude nutno stanici zabezpečit stálý dozor ČD s buňkou a telefonem a vstupem do rozhlasu – viz poznámka výše.

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

Koleje č.12,10b,8 a stávající nástupiště č.3 po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

Koleje č.12,10b,8 po celou dobu stavebního postupu. **Ostatní nevyloučené koleje musí nutně zůstat provozovány v elektrické trakci**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 7 vypnutí PZZ St.2,St.3 břevlanského zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142), ST V (km 182,970), ST VI (km 182,681). Úpravy PZZ pro SP 7 včetně provizorní kabelizace. Následuje vypnutí RZZ olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. St.I, umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Úprava RZZ pro SP7. Při zahájení SP 7 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a RZZ na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

Směr Dluhonice i Prosenice dvoukolejný provoz, ve stanici jízdy vlaků po stávajících kolejích č.1, 2, 6, 4b a nových kolejích č.14,12. K dispozici budou nástupiště č.1,2 stávající a č.4 nové. Příchod cestujících stávajícím podchodem na nástupiště č.2 a dále po přechodu na jeho severním konci na nástupiště č.4.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.8 (2,5 měs – 15.7.09 – 30.9.09)

rekonstrukce osobního nádraží – pokračování

výluka stávajícího nástupiště č.2 a kolejí č.6,4b,2, zřízení nového nástupiště č.2 a nových kolejí č.4,2,1.

1. Rozsah prací

- a) výluka stávajícího nástupiště č.2 a kolejí č.6,4b,2, zřízení nového nástupiště č.2 a nových kolejí č.4,2,1.
- b) Výstavba nového podchodu km 183,380 a rekonstrukce stávajícího podchodu v km 183,450 na novém nástupišti č.2 a pod stávajícími kolejemi č.6,2 s vložením štetové stěny do osy os k.č. 2 a 1.
- c) demontáž stávající lávky pro pěší v km 183,391 - dokončení – viz stav. postupy uvedené zvlášť - za stavebním postupem č. 12
- d) Na jižním zhlaví vložení výhybek č.53X,58X,61X,69X, s provizorním napojením výhybky č.69X do stávající koleje č.2. Výhybka č.61X bude napojena provizorně do výhybky č.86.

- e) Na severní straně vyjmout výh. č. 38,33,32 a vloží se výhybky č.44X, 40X, 35X, 37X, 33X s napojením na stávající výhybku č.13ab. Koleje nové č.4,6,8 se tak provizorně zapojí do severního zhlaví. Nové koleje č.2,1 zůstanou nezapojeny. Po ukončení postupu budou v provozu nová nástupiště č.4,3,2 s kolejemi č.14,12,10,8,6,4

*Poznámka: V rámci tohoto postupu už nebude možný přístup cestujících stávajícím podchodem. **Nutně musí být pro cestující zpřístupněna nová nástupiště č. 4 a 3, i případně s možností částečného využívání nového podchodu pro přechody cestujících mezi 4. a 3.nástupištěm.** (předpokládá se, že nové 2.nástupiště nebude v té době zcela zprovozněno). Pro přístup na tato nová nástupiště od výpravní budovy využívat nadále od 1. nást. provizorní přechod přes koleje a staveniště v místech na jeho projektovaném konci cca – v km 183,600 před budovou pošty. U přechodu bude sloužit stálý dozor ČD s buňkou.*

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

Koleje č.2,4b,6 a stávající nástupiště č.2 po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

Koleje č.2,4b,6 po celou dobu stavebního postupu. **Ostatní nevyloučené koleje musí nutně zůstat provozovány v elektrické trakci**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 8 vypnutí PZZ St.2,St.3 břeclavského zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI(km 182,681). Úpravy PZZ pro SP 8 včetně provizorní kabelizace .Následuje vypnutí RZZ olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I , umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Úprava RZZ pro SP8. Při zahájení SP 8 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a RZZ na ol. zhlaví. Omezený dopravní program..

7. Jízdy vlaků

Směr Dluhonice i Prosenice dvoukolejný provoz, ve stanici jízdy vlaků po stávajících koleji č.1, a nových kolejích č.14,12,10,8. K dispozici bude nástupiště č.1 stávající a č.3,4 nové. Příchod cestujících po přechodu na severním konci nástupišť

8. Dopravní opatření

Budou stanoveny v projektu.

Stavební postup č.9 (2,5 měs – 1.10.09 – 15.12.09)

rekonstrukce osobního nádraží – pokračování

1. Rozsah prací

- a) výluka stávajícího nástupiště č.1 a kolejí č.1,3b,5,9
- b) zřízení nového nástupiště č.1
- c) zřízení nových kolejí č.3,5,7, vložení výhybek č.52X,57X,60X,68X s provizorním napojením do koleje č.1 stávající. Výhybky č.79, 83 stávající ponechat v provozu pro mytí souprav na koleji č.11a. U stávajících výhybek č. 21 a 19 (26 a 24 nové znač.) – se provede jen SVÚ.
- d) Na severní straně se vyjmou výhybky č. 22 a 25 a vloží výhybky č.43X, 34X, 29X,18X a upraví se koleje č.3p,5p.
- e) dokončení nového podchodu km 183,391 a rekonstrukce stávajícího podchodu v km 183,450 v kol. č. 3 a napojení rekonstr. podchodu na stávající vstupní schodiště i nást. č. 1
- f) Po ukončení postupu bude v provozu nové nástupiště č.1,1A s kolejemi č.3,5,7. Dokončeny budou podchody. Koleje č.1,2 nové, zůstávají na severním zhlaví nenapojeny.

Poznámka: V rámci tohoto postupu ještě nebude možný přístup cestujících na dokončená nová nástupiště 2,3,4 novými podchody, které se budou dokončovat. S možností případného využívání nového podchodu pro přechody cestujících mezi 4., 3. a 2.nástupištěm. Pro přístup na tato nová nástupiště od výpravní budovy bude nutno využívat nadále od 1. nást. provizorní přechod přes koleje a staveniště v místech na jeho projektovaném konci cca – v km 183,600 před budovou pošty. U přechodu bude sloužit stálý dozor ČD s buňkou. Tento bude v závěru tohoto postupu po otevření dokončených podchodů zrušen vč. provizorního přechodu.

2. Délka stavebního postupu

2,5 měsíce

3. Vyloučené koleje

Koleje č.1,3b,5,9 a stávající nástupiště č.1 po celou dobu stavebního postupu

4. Výluky TV

Koleje č.1,3b po celou dobu stavebního postupu. **Ostatní nevyloučené koleje musí nutně zůstat provozovány v elektrické trakci**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 9 vypnutí PZZ St.2,St.3 břevlanského zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI (km 182,681). Úpravy PZZ pro SP 8 včetně provizorní kabelizace. Následuje vypnutí RZZ olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I, umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Úprava RZZ pro SP9. Při zahájení SP 9 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a RZZ na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

Směr Dluhonice i Prosenice dvoukolejný provoz, ve stanici jízdy vlaků po nových kolejích č.14,12,10,8,6,4. K dispozici budou nová nástupiště č.2,3,4. Příchod cestujících po přechodu na severním konci nástupišť

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.10 (6 týdnů – 15.2.10 –27.3.10)

rekonstrukce osobního nádraží – pokračování v kol. č. 3v a 1(severní zhlaví)

1. Rozsah prací

- výluka kolejí č.3v a č.1 mezi koncem nástupišť a provizorní spojkou výhybek č.13P,14P mezi kolejemi č.1,2 za mostem přes Bečvu směr Ostrava.
- rekonstrukce mostu (podjezdu–ul. Kojetínská) v km 183,742 - sanace NK a hydroizolace v kolejích č. 3v a 1. (dl. trvání - cca 14 dní pro jednu kolej). Na zač. postupu vyjmout výh. č. 21 a po provedení hydroizolací její zpětné vložení vč. SVÚ.
(Poznámka: pro sanaci zdiva celého líce podjezdu - silniční výluka cca 7-8 týdnů. Na silniční výluku při betonáži římsy – cca 8 hodin. Požadavek dopravních orgánů města: aby se předešlo dlouhodobé silniční výluce pod mostem a vedení veřejné dopravy a MHD jen v jednom jízdním pruhu, organizovat sanační práce pod mostem v nočních hodinách a přes den ponechat obousměrný provoz. Důvody – silnice je velmi přetížena a vznikaly by dlouhé zácpy.)
- vyjmutí výh. č. 27 a 35
- vložení výhybek č.28X,23X,(13X zatím nevkładat), 7X,6X,A1,E1, snesení výhybky č.6. Provizorní napojení nové koleje č.1 z obou stran na stávající výhybku č.9ab a zprovoznění kolejí č.1,3v nových.
- Nakonec snesení provizorních výhybek č.12P,13P v koleji č.1 za mostem přes Bečvu při výluce traťové koleje č.1 do Prosenic a propojení koleje č.3v.

2. Délka stavebního postupu

6 týdnů

3. Vyloučené koleje

Koleje č.1,3v od konce nástupiště č.1 až po provizorní propojení z výhybek č.13P, 12P po celou dobu stavebního postupu

Vlečka Kazeto Přerov– bude vyloučena na 4 týdny

4. Výluky TV

Koleje č.1,3v po celou dobu stavebního postupu. **Ostatní nevyloučené koleje musí nutně zůstat provozovány v elektrické trakci**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 10 vypnutí PZZ St.2,St.3 břeclovského břeclovského zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI(km 182,681). Úpravy PZZ pro SP 8 včetně provizorní kabelizace .Následuje vypnutí RZZ olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I , umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Úprava RZZ pro SP10. Při

zahájení SP 10 v provozu PZZ v obvodu St.2, St.3 a RZZ na ol. zhlaví. Omezený dopravní program..

7. Jízdy vlaků

Směr Dluhonice i Prosenice dvoukolejný provoz, ve stanici jízdy vlaků po nových kolejích č.14,12,10,8,6,4. K dispozici budou nová nástupiště č.2,3,4. Příklad cestujících po přechodu na severním konci nástupiště.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.11a - (6 týdnů – 28.3.10 – 8.5.10)

rekonstrukce osobního nádraží – pokračování kol. č. 2 sm. Prosenice (severní zhlaví)

1. Rozsah prací

- a) výluka staniční koleje č.2 od Prosenic mezi výhybkami č.1-13ab
- b) Snesení výhybek v kol. č. 2 sm. Prosenice – výh. č. 15, 20 a koleje přes Kojetín. most v km 183,742 po výh. - č. 13 ab,
- c) rekonstrukce mostu (podjezdu – ul. Kojetínská) v km 183,742- sanace NK a hydroizolace nosné konstrukce v koleji č.2 (směr Prosenice) (dl. trvání - cca 14 dní pro jednu kolej)
- d) při zachování propojení přes výh. 9ab, - 13ab - 18ab : vyjmutí výh. č. 1 a proviz. výh. č. 14P, vyjmutí ještě výh.č.12 – a vložení výh. č. 2X,8X,10X,11X do kol. č. 2 směr Prosenice a současně provizorní propojení na výh. č. 13 ab z obou stran.
- e) potom vyloučit traťovou kol.č. 2 směr Dluhonice a vyjmout. výh. č. 3,4,5,8 a vložit nové výh. č. 3X, 4x, 5x, 9x,16x a 17x a zprovoznit spojky 3X – 1X, 4X – 2X, 5X – 8X a 16X – 11X. Výh. č. 17X napojit provizorně na stáv. výh. č. 18ab. (dl. 14 dní)
- f) vrátit se do kol. č. 2 - sm Prosenice a : vyjmout výh.č. 13ab a vložit výh. č. 15X, 21X a propojit na obě strany – (1 týden.)
- g) Následně - v kol. č. 1 směr Prosenice - snesení výhybky č.9ab a vložení výhybky č.13X – (4 dny.)

2. Délka stavebního postupu

6 týdnů –

3. Vyloučené koleje

- a) Staniční kolej č.2 na mostě přes Bečvu mezi výhybkami č.1 (mimo) a č.13ab (mimo) a za výhybkou č.13 směrem k nástupišťům na dobu 3 týdnů
- b) Až po dokončení rekonstrukce podjezdu výluka traťové koleje č.2 Přerov – Prosenice a v jejím pokračování i staniční kolej na mostě přes Bečvu až po výhybku č.13 (mimo) a za výhybkou č.13 směrem k nástupišťům na dobu 1 týden
- c) dle bodu 1e) - Traťová kolej č.2 Přerov – Dluhonice a v jejím pokračování i staniční kolej na mostě přes Bečvu až po výhybku č.18ab (mimo) na dobu – 14 dní
- d) dle bodu 1f) kol. č. 2 směr Prosenice mezi výhybkami č.21X a č.2X (mimo) - na dobu – 1 týden
- e) kolej č.1 - směr Prosenice mezi výhybkami č.23X a 7X- pro snesení výhybky č.9ab na dobu - 4 dny

4. Výluky TV

- a) při výluce dle bodu 3a) staniční kolej č.2 na mostě přes Bečvu mezi výhybkami č.1 (mimo) a č.13ab a za výhybkou č.13ab směrem k nástupišťům na dobu na dobu 3týdnů. Koleje č.4,6,2 musí být zachovány v el.trakci. Projektant TV prosím zajistit

- b) při výluce dle bodu 3b) výluka traťové koleje č.2 Přerov – Prosenice a v jejím pokračování i staniční kolej na mostě přes Bečvu až za výhybkou č.13 směrem k nástupištím na dobu 1 týden. Koleje č.4,6,2 musí být zachovány v el.trakci. Projektant TV prosím zajistit
- c) Traťová kolej č.2 Přerov – Dluhonice a v jejím pokračování i staniční kolej na mostě přes Bečvu až po výhybku č.18ab (mimo) na dobu – 14 dní. Projektant TV prosím zajistit
- d) při výluce dle bodu 3d) kol. č. 2 směr Prosenice mezi výhybkami č.21X a č.2X (mimo) - na dobu – 1 týden
- e) kolej č.1 - směr Prosenice na dobu - 4 dny

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 11a vypnutí RZZ olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I , umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Úprava RZZ pro SP11a. Při zahájení SP 11a v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a RZZ na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) směr Dluhonice a Prosenice dvoukolejný provoz. Ve stanici nebudou možné jízdy přes severní zhlaví na koleje č.2,4,6 (nové číslování).
- b) Při výluce dle bodu 3b) směr Dluhonice dvoukolejný provoz, směr Prosenice jednokolejný provoz obousměrně po traťové koleji č.1. Ve stanici nebudou možné jízdy přes severní zhlaví na koleje č.2,4,6 (nové číslování).
- c) Při výluce dle bodu 3c) směr Dluhonice jednokolejný provoz obousměrně po traťové koleji č.1, směr Prosenice dvoukolejný provoz. Ve stanici nebudou možné jízdy přes severní zhlaví na koleje č.2,4,6 (nové číslování). Od Dluhonic budou možné jízdy vlaků jen k nástupišti č.4 a do pravého přednádraží. Od Prosenic budou možné jízdy na koleje č.3,1, 8,10,12,14 a do pravého přednádraží.
- d) Při výluce dle bodu 3d) směr Dluhonice i Prosenice dvoukolejný provoz. Ve stanici nebudou možné jízdy přes severní zhlaví na koleje č.2,4,6 (nové číslování). Od Dluhonic budou možné jízdy vlaků jen k nástupišti č.3,4 a do pravého přednádraží. Od Prosenic budou možné jízdy na koleje č.3,1, 8,10,12,14 a do pravého přednádraží.
- e) Při výluce dle bodu 3e) směr Dluhonice i Prosenice dvoukolejný provoz. Ve stanici nebudou možné jízdy přes severní zhlaví na koleje č.1,3 v el.trakci (nové číslování).

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.11b (6 týdnů – 9.5.10 –19.6.10)

rekonstrukce osobního nádraží - se zapojením do nového severního zhlaví

1. Rozsah prací

- a) výluka staniční koleje č.1 od Dluhonic mezi výhybkou č.1X s pokračováním na mostě přes Bečvu až po výhybky č.24ab mimo + výluka koleje č.48a. Snesení výhybek č.2,7,14,16,
- b) rekonstrukce mostu (podjezdu – ul. Kojetínská) v km 183,742- sanace NK a hydroizolace v kolejkách č. 1 od Dluhonic, 46 a 48a. (14 dní) *Na silniční výlukupod mostem při betonáži římsy cca 8 hodin a při osazování konstrukce lávky pro kabelovod – cca 6 hodin.*
- c) vložení nových výhybek č.12X, 14X, 19X, 20X, a nové přednostní napojení koleje č.46. Po zprovoznění koleje č.46 přes výhybku č.14X - snesení výhybky č.24ab vložení nových výhybek č.27X,25X a napojení na výh. č. 17X a 30 (nové číslování).

Poznámka: zkrácení kusé koleje č.48a na délku dle projektu k uvolnění prostoru pro vedení trasy kabelovodu – provést v předstihu – už v rámci 0-tého postupu.

2. Délka stavebního postupu

6 týdnů

3. Vyloučené koleje

- a) Staniční kolej č.1 od Dluhonic mezi výhybkou č.1X s pokračováním na mostě přes Bečvu až po výhybky č.24ab (mimo) a staniční koleje č. 46 a 48a na dobu 3 týdny
- b) Při snášení výhybky č.24ab staniční koleje č. 44,14,12 (nové číslování) a kolej do areálu DKV na dobu na dobu 3 týdny

4. Výluky TV

- a) Staniční kolej č.1 od Dluhonic mezi výhybkou č.1X s pokračováním na mostě přes Bečvu až po výhybky č.24ab (mimo) a staniční koleje č. 46 a 48a v místě stavebních prací na dobu na dobu 3 týdny
- b) Při snášení výhybky č.24ab staniční koleje č. 44,14,12 (nové číslování) a kolej do areálu DKV na dobu na dobu 3 týdny

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 11b vypnutí RZZ olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I , umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Úprava RZZ pro SP11b. Při zahájení SP 11b v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a RZZ na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) pojedou nákladní vlaky do/z pravého přednádraží jen po koleji č.44. Vlaky osobní dopravy pojedou na koleje č.14,12,10,8,6,4,3, nákladní vlaky i na koleje č.1,2
- b) Při výluce dle bodu 3b) pojedou nákladní vlaky do/z pravého přednádraží jen po koleji č.46. Vlaky osobní dopravy pojedou na koleje č.10,8,6,4,3, nákladní vlaky i na koleje č.1,2

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č. 12 (3 týdny – 20.6.10 – 11.7.10)

rekonstrukce osobního nádraží – pokračování kol. č. 2 sm. Dluhonice (severní zhlaví)

Po ukončení tohoto postupu budou nové koleje i nová nástupiště zapojena do nového severního zhlaví

1. Rozsah prací

- a) vrátit se zpět do kol. č. 2 - výluka kol. č. 2 - směr od Dluhonice a vyjmout výh. č. 18ab
- b) rekonstrukce mostu (podjezdu – ul. Kojetínská) v km 183,742- sanace NK a hydroizolace nosné konstrukce v koleji č.2 (směr Dluhonice) - (2 týdny)
- c) vložení výh. č. 22X, a propojení na sousední výhybku č. 17X a na výhybky sm. osobní nádraží.

2. Délka stavebního postupu

3 týdny

3. Vyloučené koleje

- a) staniční kolej č.2 od Dluhonice v prostoru výhybky č.18ab a podjezdu na dobu 3 týdnů

4. Výluky TV

- a) staniční kolej č.2 od Dluhonice v prostoru výhybky č.18ab a podjezdu na dobu 3 týdnů **Projektant TV prosím zajistit**

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 12 vypnutí RZZ olomouckého zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I , umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Úprava RZZ pro SP12. Při zahájení SP 12 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a RZZ na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

Po skončení SP 12 vypnutí RZZ olomouckého zhlaví na 6 dnů dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.I , umístěném v km 184,1, ST II (km 183,733) a ST III (km 183,711 přízemí St.1). Dokončení nového elektronického SZZ na olomouckém zhlaví, přezkoušení dle předpisu ČD T200 a aktivace DK na ÚS v km 182,720.

7. Jízdy vlaků

Směr Dluhonice i Prosenice dvoukolejný provoz, ve stanici jízdy vlaků po nových kolejích č.14,12, 8,6,4.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postupy - lávka pro pěší v km 183,380 - osobní nádraží žst. Přerov

Poznámka :

Vlastní lávka může být snesena po částech při využití výluk plánovaných na rekonstrukci nástupišť. Její odstraňování by ale postupovalo pomalu a trvalo několik měsíců.

Projektant proto doporučuje snesení provést mimo dlouhodobé výluky a zařadit už na začátek stavby do období r. 2007 v rámci přípravných prací. Lávka tak může být snesena v samostatných výlukách celá, v krátké době za podmínky, že tyto výluky proběhnou v době, kdy na osobním nádraží nebudou žádné jiné výluky.

Následující stavební postupy jsou zpracovány pro variantu, že při snášení lávky pro pěší budou využity stavební postupy č.6,6a,7,8 a výluky při rekonstrukci nástupišť.

Demontáž ostatních konstrukcí na lávce (tj. ochranné štíty, parovod. potrubí Ø 200 a Ø 350 mm dřevěná podlaha), se provede na celé lávce jednorázově - v předstihu - mimo výluky.

Důležité!! Se snesením lávky musí být časově a technologicky spojena provizorní přeložka stávajícího parovodu k DKV . Tato provizorní přeložka bude zahrnovat:

- *výstavbu provizorní brány přes celé kolejiště těsně vedle osy stáv. lávky, vč. vybudování základů.*
- *montáž brány vč. montáže proviz. přeložky potrubí parovodu.*
- *propojení parovodu na provizorní stav.*
- *tento provizorní stav bude trvat do vybudování nového teplovod. kanálu, který bude budován v souběhu s výstavbou nového podchodu v km 183,391 v rámci rekonstrukce osobního nádraží.*
- *po jeho dokončení v závěru stav. postupu č. 10 - bude parovod napojen na defin. stav a provizorní konstrukce brány nad kolejištěm snesena.*

Do stp.č. 6a: část lávky u DKV – nad kolejemi č. 20-32 (tři pole mezi pil. č. 6,7,8,9):

Práce na demontáži lávky - provést ihned na zač. postupu.

1. Délka stavebního postupu

16 hod

2. Rozsah prací

- a) snesení středního dílu mezi pil. č. 7,8 - nad kol. č. 26 a 24
- b) snesení krajního dílu mezi pil. č. 8,9 - nad kol. č. 26b, 28, 32 a demontáž pil. č. 8
- c) snesení krajního dílu mezi pil. č. 7,6 - nad kol. č. 20,22 a nad nást. č. 4
- d) demontáž pil. č. 9 a schodišťového ramene u DKV - bez výluky
- e) demontáž základů pil. č. 7,8 provést v dlouhodobé N-výluce při výstavbě podchodu

3. Vyloučené koleje :

- práce dle bodu a) –výluka koleje č. 26 na dobu - 4 hod
práce dle bodu b) –výluka kolejí č. 26b, 28, na dobu - 6 hod
práce dle bodu c) –výluka kolejí č. 20,22 na dobu - 6 hod
práce dle bodu d) – bez výluky - od DKV

4. Výluky TV:- pozor všude asi není TV

- práce dle bodu a) –výluka kolejí č. 26, a 24 na dobu - 4 hod
práce dle bodu b) –výluka kolejí č. č. 26b, 28, 32 na dobu - 6 hod

práce dle bodu c) –výluka kolejí č. 20, 22 na dobu 6 hod (kol. č. 24 na cca 1 hod – manipulace s břemenem)
práce dle bodu d) – bez výluky - od DKV

do stp.č. 6: část lávky – nad kolejemi č. 12-16 (jedno pole mezi pil. č. 6 a 5):

(v rámci st. p. č.6 budou z trakce vyloučeny koleje č.22,20,18,16,14 po celou dobu stavebního postupu. Ostatní nevyloučené koleje musí nutně zůstat provozovány v elektrické trakci.

Práce na demontáži lávky - provést ihned na zač. postupu.

1. Délka stavebního postupu

14 hod

2. Rozsah prací

montáž pomocné podpěry PIŽMO u pil. č. 5 na nást. č. 3

snesení dílu mezi pil. č. 6 a 5 - nad kol. č. 12,14,16 a nad nást. č. 4 a 3

demontáž pil.č 6 na nást. č. 4 (demontáž jeho základu provést v dlouhodobé N-výluce při demontáži nástupiště)

3. Vyloučené koleje :

práce dle bodu a) – bez výluky

práce dle bodu b) –výluka kolejí č. 14,16 na dobu - 6 hod

práce dle bodu c) –výluka koleje č. 16 na dobu – 8 hod

4. Výluky TV:

práce dle bodu a) – bez výluky

práce dle bodu b) –výluka kolejí č. 14,16 na dobu 6 hod a kol. č. 12 jen na dobu 1 hod - (manipulace s břemenem)

práce dle bodu c) –výluka koleje č. 16 na dobu – 8 hod

do stp.č. 7: část lávky – nad kolejemi č. 8 a 6 (jedno pole mezi pil. č. 5 a 4):

(v rámci st. p. č. 7 budou z trakce vyloučeny koleje č.12,10b, 8 po celou dobu stavebního postupu. Ostatní nevyloučené koleje musí nutně zůstat provozovány v elektrické trakci)

Práce na demontáži lávky - provést ihned na zač. postupu.

1. Délka stavebního postupu

6 hod

2. Rozsah prací

montáž pomocné podpěry PIŽMO u pil. č. 4 na nást. č. 2 – bez výluky

snesení dílu mezi pil. č. 5 a 4 - nad kol. č. 8 a 6 a nad nást. č. 3

demontáž pil.č.5 a pomoc. pilíře PIŽMO na nást.č. 3 (demontáž jeho základu provést v dlouhodobé N-výluce při demontáži nástupiště)

2. Vyloučené koleje :

práce dle bodu a) – bez výluky

práce dle bodu b),c) –výluka koleje č. 8 na dobu - 6 hod

3. Výluky TV:

práce dle bodu a) – bez výluky

práce dle bodu b),c) –výluka koleje č. 8 na dobu - 6 hod, a kol. č. 6 jen na dobu 1 hod (manipulace s břemenem)

do stp.č. 8: poslední část lávky–nad kolejemi č. 2 a 1 (jedno pole mezi pil. č.4 a 3):
(v rámci st. p. č. 8 budou z trakce vyloučeny koleje č.2,4b,6 po celou dobu stavebního postupu. Ostatní nevyloučené koleje musí nutně zůstat provozovány v elektrické trakci).

Práce na demontáži lávky - provést ihned na zač. postupu.

1. Délka stavebního postupu

6 hod

2. Rozsah prací

snesení dílu mezi pil. č. 4 a 3 - nad kol. č. 2 a 1 a nad nástupiště č. 2 a 1
demontáž pil.č 4 a pomoc. pilíře PIŽMO na nást.č. 2 (demontáž jeho základu provést v dlouhodobé N-výluce při demontáži nástupiště)
demontáž pil. č 3 na nást.č. 1 vč. pil.č 2 a 1 a schodiště – provést v závěru demontáže lávky - bez výluky z nást. č. 1. Vybourání jejich základů provést s úpravami nástupiště č. 1 ve st.p. č. 9, nebo kdykoliv před tímto postupem.

3. Vyloučené koleje :

práce dle bodu a), b) –výluka koleje č. 2 dobu - 6 hod

práce dle bodu c) – bez výluky

4. Výluky TV:

práce dle bodu a), b) –výluka koleje č. 2 na dobu - 6 hod a kol. č. 1 jen na dobu 1 hod (manipulace s břemenem)

práce dle bodu c) – bez výluky

3. Práce v obvodu St.9

stavební postupy č. 13 - 16

Stavební postup č.13 (1 měs – 15.7.07 – 15.8.07)

práce v obvodu St.9 v koleji č.303

1. Rozsah prací

- a) Výluka staničních kolejí č. 303, 403, 405, 407. Snesení výhybek č.424, 433, 440, 443, 446
- b) **rekonstrukce mostu (podjezdu – jen most. č. 1 –levý v hlav. kolejích) v km 181,289** –v kol.č. 303 (hydroizolace nos. konstr., odvodnění za rubem - trvání cca 3 týd/ 1 kolej – celkem se budou postupně dělat práce v kolejích č. 303,101,102,104 (pro injektáž spodku a sanace spodního líce mostu – silniční výluka cca 3 týd/na celý most)
- c) **rekonstrukce propustku v km 181,550** - v kol. č. 303 (část stávající NK se odbourá a nahradí se novou žebet klenbou - cca 3-4 týd/ 1 kolej)
- d) vložení nových výhybek č.308X,421X,422X,423X,424X,
- e) rekonstrukce koleje č.303 (dl. cca 0,8 km) s napojením do **stávající výhybky č.405.**

2. Délka stavebního postupu

1 měsíc

3. Vyloučené koleje

Koleje č.303, 403,405,407 po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.303, 403,405,407 po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 13 vypnutí zab.zař. St.9 na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.VII , umístěném naproti St9 v km 181,512. Dokončení přeložek a spojování kabelů, které jsou nutné jako příprava pro práce na žel. spodku-svršku. Aktivace mobilního PZZ, ovládaného výpravčím ze St.9. Po dobu SP13 v činnosti zab.zař. St.9(Test) a PZZ.. Omezení dopravního programu St.9.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.101, 102,104, nákladní vlaky pak i přes obvod pravého přednádraží.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.14 (1 měs – 16.8.07 – 16.9.07)

práce v obvodu St.9 v koleji č.101

1. Rozsah prací

- a) Výluka staniční koleje č.101, 401, snesení výhybek č.320, 429
- b) **rekonstrukce mostu (podjezdu – jen most. č. 1 levý) v km 181,289** –v kol.č. 101 (hydroizolace nos. konstr., odvodnění za rubem - trvání cca 3 týd/ 1 kolej)
- c) **rekonstrukce propustku v km 181,550** - v kol. č. 101 (část stávající NK se odbourá a nahradí se novou žebet klenbou - cca 3-4 týd/ 1 kolej)
- d) vložení výhybek č.314X,315X,324X,325X a rekonstrukce koleje č.101,401 jen mezi výhybkami č.314X, 325X, jinak navázání výhybek č.325X a 314X na stávající kolej č.101 a 401.**Zprovoznění kolejové spojky výhybek č.422X - 325X**

2. Délka stavebního postupu

1 měsíc

3. Vyloučené koleje

Koleje č.101,104 po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.101,104 po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 14 vypnutí zab.zař. St.9 na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.VII . Úprava kolejových obvodů včetně zab.zař. St.9. Po dobu SP14 v činnosti zab.zař. St.9(Test) a PZZ. Omezení dopravního programu.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.102,402,104, nákladní vlaky pak i přes obvod pravého přednádraží. Mezi stanicemi Řikovice – Přerov obousměrný provoz jen po traťové koleji č.2.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.15 (2 týd– 17.9.07– 3.10.07)

práce v obvodu St.9 v koleji č.102

Poznámka:

Při dlouhodobé rekonstrukci mostu v km 181,289 a propustku v km 181,550 musí být v provozu kolejové propojení z koleje č.101 do pravého přednádraží, a to buď stávající, tvořené výhybkami č.320,319.317,315,314,312, nebo nové, tvořené výhybkami č.324X, 322X, 321X,317X,316X,312X. V dalších postupech se navrhuje nejdříve zřídit nové propojení a potom až přistoupit k rekonstrukci mostních objektů.

1. Rozsah prací

- a) snesení výhybek č.317, 319
- b) vložení výhybek č.319X,321X,322X,323X. s navázáním výhybek č.319X a 323X na stávající kolej č.102 a 402. **Zprovoznění kolejové spojky výhybek č.324X - 322X a č.319X - 315X**
- c) v závěru vložení provizorního propojení – výh .č. PV 1 do kol. č. 402 v km cca 181,250 s napojením obloukem do kol. č 104 ve směru na Věžky (nutno pro realizaci stav.post. č.16).

2. Délka stavebního postupu

14 dnů

3. Vyloučené koleje

- a) Koleje č.102,402 po celou dobu stavebního postupu.
- b) Kolej č.104 pro práce dle bodu 1c) na 8 hod - propojení do oblouku na k.č.104

4. Výluky TV

Koleje č.102,402 po celou dobu stavebního postupu.

Kolej č.104 pro práce dle bodu 1c) na 8 hod - propojení do oblouku na k.č.104

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 15 vypnutí zab.zař. St.9 na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.VII. Úprava kolejových obvodů včetně zab.zař. St.9.Po dobu SP15 v činnosti zab.zař. St.9(Test) a PZZ. Omezení dopravního programu.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.101,401,104. při výluce dle bodu 3b) doprava vlaků směr Věžky zastavena.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.16 (3 týd – 04.10.07– 24.10.07)

práce v obvodu bývalého St.11 v koleji č.104

1. Rozsah prací

- a) snesení výhybky č.315, a vložení výhybky č.317X a zprovoznění kolejové spojky výhybek č.321X - 317X.
- b) rekonstrukce mostu (podjezdu – jen most. č. 1 levý) v km 181,289 – v kol.č. 104 (hydroizolace nos. konstr., odvodnění za rubem - trvání cca 3 týd/1 kolej
- c) rekonstrukce propustku v km 181,550 - v kol. č. 104 se neprovádí
- d) na závěr vložení výhybky č.326X
- e) odpojení proviz oblouku v kol. č. 104 směr Věžky a vrácení do původ. stavu.

2. Délka stavebního postupu

3 týdny

3. Vyloučené koleje

- a) Pro práce dle bodu 1a) kolej č.104 na dobu 4 dny
- b) Pro práce dle bodu 1b), 1d), 1e) kolej č.104 v místě stavebních prací na dobu 3 týdny

4. Výluky TV

Kolej č.104 po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 16 vypnutí zab.zař. St.9 na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.VII . Úprava kolejových obvodů včetně zab.zař. St.9. Po dobu SP 14 v činnosti zab.zař. St.9(Test) a PZZ. Před ukončením SP15 vypnutí zab.zař. St.9 na 2 dny dle předpisu ČD-T100. Úprava St. 9 pro jízdy od/do Věžek přes výhybku PV1.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.101,102 směr Věžky pomocí vložení provizorního propojení ze st.p. č. 15

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.16a (4 týd – 25.10.07– 20.11.07)

práce jen na mostních objektech v obvodu bývalého St.11 v koleji č.102

1. Rozsah prací

- a) na zač. postupu zrušení provizorního propojení – vyjmutí výh .č. PV 1 z kol. č. 402 ze stp.č.15 a zpětné vložení žel. svršeku
- b) rekonstrukce mostu (podjezdu – jen most. č. 1 levý) v km 181,289 – v kol.č. 402 (hydroizolace nos. konstr., odvodnění za rubem - trvání cca 3 týd/ 1 kolej
- c) rekonstrukce propustku v km 181,550 - v kol. č. 102 (část stávající NK se odbourá a nahradí se novou žebet klenbou - cca 3-4 týd/ 1 kolej)
- d) rekonstr části kol. č. 102 (cca 80m) za provedení propustek v km 181,550 a napojit na stáv. stav kol. č. 2

2. Délka stavebního postupu

4 týdny

3. Vyloučené koleje

Koleje č.102,402 jen v místě mostních objektů po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.102,402 po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 16a vypnutí zab.zař. St.9 na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.VII.Úprava kolejových obvodů včetně zab.zař. St.9. Po dobu SP 16 v činnosti zab.zař. St.9(Test) a PZZ. Po skončení SP 16a vypnutí St.9 na 2 dny úprava zab.zař. St.9 se zapracování nových spojek 326/323, 319/315, 314/308 , v činnosti zab.zař. St.9(Test) a PZZ v obvodu St.9.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.101,401,104 .

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

4. Mádrův podjezd - km 182,747

Stavební postupy č. 17 - 21

Stavební postup č.17 (2 měs - 12.7.10 – 12.9.10)

- Mádrův podjezd a výluka staniční koleje č.1a,303a na Mádrově podjezdu a jeho rozšíření pro novou kolej č.305a a zřízení nové mostní konstrukce v koleji č.303a. V koleji č.1 nebude při tomto stavebním postupu nová mostní konstrukce budována, prostor vyloučené koleje č.1 bude sloužit jako staveniště. Po ukončení stavebního postupu zůstane kolej č.1 na mostě dále vyloučena. Do provozu bude dána kolej č.305a a kolej č.303

1. Rozsah prací

- Výhybky č.79, 83 stávající a kolejový říz ponechat v provozu pro mytí souprav na koleji č.11a.
- rekonstrukce mostu (Mádrův podjezd) v km 182,747 (nová NK) – v kol. č.303,305a
- Na závěr postupu vložení výhybek č.70X, 65X a 59X a zřízení nového napojení stávajících kolejí č.11a,11b, následně snesení výhybek č.87, 83ab,79,76, koleje č.11 a dokončit úpravy pro zprovoznění koleje č.103 pro jízdy vlaků do kolejí č.3,5,7 včetně trakce a zab.zař.

2. Délka stavebního postupu

2 měsíce

3. Vyloučené koleje

Koleje č.303a,1a jen v místě mostního objektu po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.303a,1 jen v místě mostního objektu po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 17 vypnutí PZZ St.2,St.3 břeclovského břeclovského zhlaví na 3 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI(km 182,681). Úpravy PZZ pro SP 17 včetně provizorní kabelizace .

Při zahájení SP 17 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a ESA na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.102,104, v osobním nádraží po kolejích č.2,4,6,8,10,12,14 (vše nové číslování)

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.17a (2 měs 13.9.10 – 13.11.10)

- Mádrův podjezd a výluka staniční koleje č.1,2 na Mádrově podjezdu a rekonstrukce podjezdu v koleji č.1. V koleji č.2 nebude při tomto stavebním postupu nová mostní konstrukce budována, prostor vyloučené koleje č.2 bude sloužit jako staveniště. Po ukončení stavebního postupu zůstane kolej č.2 na mostě dále vyloučena. Do provozu bude dána kolej č.1

1. Rozsah prací

- a) zrušení kolejového řízu,
- b) rekonstrukce mostu (Mádrův podjezd) v km 182,747 (nová NK) – v kol. č.1
- c) Na závěr vložit do koleje č.1 před Mádrovým podjezdem ze strany od osobního nádraží provizorní výhybku č.P1 s napojením obloukem do koleje č.2 na výhybku č.69X pro převedení dopravy z kolejí č.2,4,6,8,10 do koleje č.1
- d) Zprovoznění koleje č.1 pro jízdy vlaků v elektrické trakci

2. Délka stavebního postupu

2 měsíce

3. Vyloučené koleje

Koleje č.1a,2c jen v místě mostního objektu po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.1a,2c jen v místě mostního objektu po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před ukončením SP 17a vypnutí PZZ St.2,St.3 břeclovského břeclovského zhlaví na 1 den dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI(km 182,681). Úpravy PZZ pro SP 17a včetně provizorní kabelizace .

Při ukončení SP 17 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a ESA na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.103, (303), 104, v osobním nádraží po kolejích č.4,6,8,10,12,14,3,5,7 (vše nové číslování)

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.18 (2 měs - 1.3.11 – 30.4.10)

- Mádrův podjezd a výluka staničních kolejí č.2,4 (102,104) na Mádrově podjezdu,

1. Rozsah prací

- dokončení rušení kolejového řízu,
- snesení výhybek č.86,90,78,77,70,69,98,99,100
- rekonstrukce mostu (Mádrův podjezd) v km 182,747 (nová NK) – v kol. č. 102,104 a vložení výhybek č.87X, 86X, 85X, 84X, 83X,82X, 79X, 74X, 71X, 63X,62X,
- rekonstrukce koleje č.102 – a **navázat na část nové koleje u propustku v km 181,550 ze stav. post č. 15**
- **Na závěr zrušení provizorního napojení výhybky 69X do koleje č.1.**
- Zprovoznění kolej č.2,4 (102,104) pro jízdy vlaků v elektrické trakci

2. Délka stavebního postupu

2 měsíce

3. Vyloučené koleje

Koleje č.104,102 jen v místě mostního objektu po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.104,102 jen v místě mostního objektu po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 18 vypnutí PZZ St.2,St.3 břeclavského břeclavského zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI(km 182,681). Úpravy PZZ pro SP 18 včetně provizorní kabelizace .Při zahájení SP 18 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a ESA na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.103, (303), 101, v osobním nádraží po kolejích č.4,6,8,10,1,3,5,7 (vše nové číslování)

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.19 (2 týd - 1.5.11 – 16.5.11)

- dokončení zhlaví u St.5

1. Rozsah prací

- a) výluka staničních kolejí č.101,103,
- b) snesení výhybek č.101,402
- c) vložení nových výhybek č.89X,88X,76X, dále snesení výhybek č.405,404 a vložení nových výhybek č.90X,91X

2. Délka stavebního postupu

2 týdny

3. Vyloučené koleje

Koleje č.101,103 po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.101,103 po celou dobu stavebního postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 19 vypnutí PZZ St.2,St.3 břeclovského břeclovského zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI(km 182,681). Úpravy PZZ pro SP 19 včetně provizorní kabelizace .Při zahájení SP 19 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a ESA na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.102, 104 v osobním nádraží po kolejích č.2,4,6,8,10,12,14 (vše nové číslování)

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.20 (2 měs - 17.5.11 – 17.7.11)

- Mádrův podjezd a výluka kolejového propojení na Mádrově podjezdu

1. Rozsah prací

- a) výluka kolejového propojení na Mádrově podjezdu mezi výhybkami č.85, 91, 92, 201 a koleje č.44,
- b) snesení výhybek č.85,91,92,201,202 a výh. č. 209 ab,231 v kol. č. 206a
- c) rekonstrukce mostu (Mádrův podjezd) v km 182,747 (nová NK) – pod kol. č. 44
- d) následně vložení výhybek č.75X,77X,80X,201X,202X, úpravy v kolejích č.206a, 206b, 206c, zrušení koleje 206b a vložení výhybky č.231X.

2. Délka stavebního postupu

2 měsíce

3. Vyloučené koleje

výluka kolejového propojení na Mádrově podjezdu mezi výhybkami č.85, 91, 92, 201 a koleje č.44 v místě podjezdu

4. Výluky TV

výluka kolejového propojení na Mádrově podjezdu mezi výhybkami č.85, 91, 92, 201 a koleje č.44 v místě podjezdu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením SP 20 vypnutí PZZ St.2,St.3 břeclovského břeclovského zhlaví na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI(km 182,681). Úpravy PZZ pro SP 20 včetně provizorní kabelizace .Při zahájení SP 20 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a ESA na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

7. Jízdy vlaků

V osobním nádraží bez omezení. Do pravého přednádraží pojedou vlaky obousměrně jen po koleji č.46.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.21 (2 měs - 18.7.11 – 18.9.11)

- Mádrův podjezd – kol. č.46,48

1. Rozsah prací

výluka kolejí č.46,48 na Mádrově podjezdu

rekonstrukce mostu (Mádrův podjezd) v km 182,747 (nová NK) – pod kol. č. 46,48

2. Délka stavebního postupu

2 měsíce

3. Vyloučené koleje

výluka kolejí č.46,48 na Mádrově podjezdu

4. Výluky TV

výluka kolejí č.46,48 na Mádrově podjezdu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Při zahájení SP 20 v provozu PZZ v obvodu St.2,St3 a ESA na ol. zhlaví. Omezený dopravní program.

Před ukončením SP 21 vypnutí PZZ St.2,St.3 břevlanského zhlaví na 7 dní dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářských stanovištích. ST IV (km 183,142),ST V (km 182,970),ST VI(km 182,681). Dokončení nového elektronického SZZ v obvodu St.4(koleje206-238 sudé zhlaví),St2,St3, přezkoušení dle předpisu ČD T200. Aktivace SZZ ESA jižního zhlaví ON.

Následuje vypnutí zab.zař. St.9 na 5 dní dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.VII , umístěném naproti St9 v km 181,512. Dokončení SZZ ESA v obvodu St.9 (včetně kolejí 206-238 liché zhlaví), přezkoušení dle předpisu ČD T200. Aktivace SZZ ESA obvodu St.9.

Jako poslední bude provedeno vypnutí zab.zař. St.12 na 3 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.XII, umístěném v přízemí St.12. Dokončení SZZ ESA v obvodu St.12, přezkoušení dle předpisu ČD T200. Aktivace SZZ ESA obvodu St.12, vypnutí ABE směr Říkovice každou kolej postupně na 2 dny, aktivace ABE směr Říkovice v obou kolejích.

7. Jízdy vlaků

V osobním nádraží bez omezení. Do pravého přednádraží pojedou vlaky obousměrně jen po koleji č.44.

8. Dopravní opatření

Ze směrových kolejí bude nutno soupravy přestavovat na odjezd přes výtažnou kolej svážného pahrbku.

Další opatření budou stanovena v projektu.

5. Zbývající části přednádraží ve sm. ke St.12

Stavební postupy č. 22 - 25

Stavební postup č.22 (10 dní - 1.4.08 – 11.4.08)

- přednádraží (mezi St. 5 a 11)

1. Rozsah prací

- a) výluka koleje č.101 a rekonstrukce koleje č.101 (dl. cca 0,90 km) - (mezi výh. č. 89X a 314X)

2. Délka stavebního postupu

10 dní

3. Vyloučené koleje

Koleje č.101 po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.101 po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Zab.zař. St.9 a St.12 v provozu s omezením dopravního programu na/z k.č.101

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou po kolejích č.102, 104, 303 v osobním nádraží po všech kolejích.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.23 (10 dní - 12.4. 08 – 23.4.08)

- přednádraží (mezi St. 11 a 12)

1. Rozsah prací

- a) výluka koleje č.401rekonstrukce koleje č.401 (dl. cca 1,30 km) bez zásahu do zhlaví u St.12 - (mezi výhyb. č. 325X a stáv. výh. č. 481, na kterou se provizorně napojí).

2. Délka stavebního postupu

10 dní

3. Vyloučené koleje

Koleje č.401 po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.401 po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Zab.zař. St.12 v provozu s omezením dopravního programu na/z k.č.401

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou obousměrně po koleji č.402. Mezi stanicemi Přerov-Řikovice obousměrně po traťové koleji č.2.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.24 (14 dní - 25.4.08 – 09.5.08)

- přednádraží (mezi St.11 a začátkem stavby v km 179,880)

1. Rozsah prací

- a) výluka koleje č.402 a rekonstrukce koleje č.402 (cca 1,40 km až po začátek stavby – tj. (po km 179,880 – dl. cca 1,4 km),
- b) snesení výhybky č.485, vložení výhybky č.480X,
- c) propustek v km 180,313 - v kol. č. 402 (ponechán, jen odbourání části klenby z důvodů výšk. úpravy)

2. Délka stavebního postupu

14 dní

3. Vyloučené koleje

Koleje č.402 po celou dobu stavebního postupu.

4. Výluky TV

Koleje č.402 po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Zab.zař. St.12 v provozu s omezením dopravního programu na/z k.č.402. Po skončení SP 24 vypnutí zab.zař. St.12 na 1 den dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.XII, umístěném v přízemí St.12. Úprava kolejových obvodů a přestavníků vložené výh.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou obousměrně po koleji č.401. Mezi stanicemi Přerov-Řikovice obousměrně po traťové koleji č.1.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Stavební postup č.25 (14 dní - 10.5.08 – 25.5.08)

- přednádraží (mezi St.12 a začátkem stavby v km 179,880)

1. Rozsah prací

- a) dokončení koleje č.401 (cca 300 m - až po začátek stavby),
- b) snesení výhybek č.477,481,482,483,480 a vložení nových výhybek č. 475X,476X,478X,
- c) Směrová a výšková úprava kolejí č.403a, 405a a výhybek v těchto kolejích,
- d) Propustek v km 180,313 v kol. č. 401, (ponechán, jen odbourání části klenby z důvodů výšk. úpravy). **Poznámka : v kol. 403a ,405a se do propustku nezasahuje - beze změn.**

2. Délka stavebního postupu

14 dní

3. Vyloučené koleje

- a) Kolej č.401 - po celou dobu stavebního postupu
 - b) Koleje č. 403a (tj. kolej fy ČSKD Intrans a.s., Praha) na dobu 3 dnů
 - c) Koleje č. 405a (tj. kolej fy ČSKD Intrans a.s., Praha) na dobu 1 den
- výluky dle bodů a),b) půjdou za sebou - tím nebude provoz na těchto vlečk. kolejích přerušen

4. Výluky TV

- a) Kolej č.401 - po celou dobu stavebního postupu
- b) Koleje č. 403a (tj. kolej fy ČSKD Intrans a.s., Praha) na dobu 3 dnů

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst 40 km/hod

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Zab.zař. St.12 v provozu s omezením dopravního programu na/z k.č.401,403,405.

Po skončení SP 24 vypnutí zab.zař. St.12 na 2 dny dle předpisu ČD-T100, uzamykání výhybek bez závislosti na návěstidlech s tabulemi na zavěšování klíčů ve výhybkářském stanovištích. St.XII, umístěném v přízemí St.12.Úprava kolejových obvodů a přestavníků vložených výh .

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou obousměrně po koleji č.402. Mezi stanicemi Přerov-Řikovice obousměrně po traťové koleji č.2.

8. Dopravní opatření

Budou stanovena v projektu.

Závěr ke stavebním postupům:

Nároky na zvýšené personální obsazení

a) Dluhonice, vypnutí staničního zabezpečovacího zařízení

Při vypnutí zabezpečovacího zařízení (6x) budou zřízena dvě výhybkářská stanoviště celkem na 17 dní, každé obsazené jedním pracovníkem.

Po přepočtu to je nárůst o jednoho pracovníka na dobu 17x2x24 hod = 816 hod.

b) Přerov, vypnutí staničního zabezpečovacího zařízení

Při vypnutí zabezpečovacího zařízení na severním zhlaví osobního nádraží (13x) budou zřízena tři výhybkářská stanoviště celkem na 33 dní, St.I= 2 pracovníci, ST II=3 pracovníci, ST III = 3 pracovníci

Po přepočtu to je nárůst o jednoho pracovníka na dobu 33x8x24 hod = 6336 hod.

Při vypnutí zabezpečovacího zařízení na jižním zhlaví osobního nádraží (10x) budou zřízena tři výhybkářská stanoviště celkem na 29 dní, St.IV= 2 pracovníci, ST V=2 pracovníci, ST VI = 2 pracovníci

Po přepočtu to je nárůst o jednoho pracovníka na dobu 29x6x24 hod = 4176 hod.

Při vypnutí zabezpečovacího zařízení v obvodu St.9 (8x) bude zřízeno jedno výhybkářské stanoviště celkem na 19 dní, St.VII= 2 pracovníci,

Po přepočtu to je nárůst o jednoho pracovníka na dobu 19x2x24 hod = 912 hod.

Při vypnutí zabezpečovacího zařízení v obvodu St.12 (3x) bude zřízeno jedno výhybkářské stanoviště celkem na 6 dní s jedním pracovníkem

Po přepočtu to je nárůst o jednoho pracovníka na dobu 6x24 hod = 144 hod.

c) Potřeba staničního dozorce

Pro cestující bude zabezpečen stálý dozor pracovníkem ČD při rekonstrukci os. nádraží u provizorního přechodu (místo podchodu) pro cestující v km 183,600 ve stavebních postupech č.7,8,9 v době od 1.5. do 15.12.2009, celkem 214 dní x 24 hod =5136 hod. Předpokládané náklady pro dozor na přechodu jsou zahrnuty do propočtu stavby – v rámci SO 10-00-02 rekonstrukce žst. Přerov, provizorní dopravní opatření.

d) Potřeba dopravního koordinátora

Pro vzájemnou koordinaci železničního dopravního provozu a stavebních postupů je nutno ustanovit po dobu stavby funkci jednoho dopravního koordinátora v denních směnách 12 hod. Celkem 1 pracovník na dobu 1500 dní, tj. **18000 hod.**

Závěrečné shrnutí

Po přepočtu je nárůst pracovníků na obsluhu dopravní cesty a pokrytí funkce dopravního koordinátora po dobu stavby roven číslu :

$816+6336+4176+912+144+18000=$ **48384** hod, což znamená, že mzdové náklady budou přibližně stejné jako by byl zaměstnán jeden pracovník na tuto dobu pracovního výkonu.

Dílčí závěr:

Předložené stavební postupy dokladují, že zamýšlenou stavbu je možno provést.

8. Závěr

V předkládané přípravné dokumentaci a k ní zpracované dopravní technologii byl hlavní důraz položen na řešení průtahu koridorových kolejí uzlem Přerov rychlostí 160 km/hod na přednádraží a 80 km/hod v osobním nádraží, což představuje zkrácení jízdních dob v průměru o 2 minuty v případě průjezdu vlaku s naklápěcí technikou uzlem od začátku po konec stavby na směru Břeclav - Ostrava. Velká pozornost byla věnována přednostnímu řešení obvodu osobního nádraží jako nosnému obvodu uzlu s největším rozsahem práce v současnosti i ve výhledu. Stanice Dluhonice je navržena na rychlý přechod vlaků mezi dvěma koridorovými tratěmi rychlostí $V=120$ km/hod. S nasazením nového staničního zabezpečovacího zařízení, včetně dálkového ovládání stanice Dluhonice, není také zanedbatelná úspora 77 pracovníků obsluhujících dnes zařízení dopravní cesty v obou stanicích. Stanice jsou tak svým rozsahem železniční infrastruktury připraveny splnit, po dokončení stavby, jakékoliv dopravní zadání a je předpoklad, že optimalizovaný traťový úsek vyhoví dopravnímu provozu desítky let.

březen 2005