

UNIVERZITA PARDUBICE

Dopravní fakulta Jana Pernera

Organizace zajištění výluk na síti SŽDC

Lukáš Procházka

Bakalářská práce

2008

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lukáš PROCHÁZKA**

Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**

Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**

Název tématu: **Organizace zajištění výluk na síti SŽDC**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod
Analýza současného stavu
Požadavky jednotlivých subjektů na organizaci výluk
Příklad plánu výluky na vybrané trati
Zhodnocení a závěr

Rozsah grafických prací: 2-5
Rozsah pracovní zprávy: 30-40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- 1) **MOJŽÍŠ, V. - MOLKOVÁ, T. Technologie a řízení dopravy I : část železniční doprava. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. 122 s. ISBN 80-7194-424-6**
- 2) **Interní materiály Českých Drah a. s.**
- 3) **ČD D 7/2 - Předpis pro organizování výluk na síti ČD**

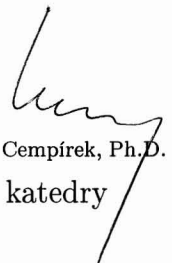
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Hrabáček**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **31. prosince 2007**
Termín odevzdání bakalářské práce: **26. května 2008**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 11. dubna 2008

SOUHRN

Práce je zaměřena na organizaci zajištění výluk v České republice, především u největšího železničního dopravce – České dráhy, a.s. V práci je popsán současný stav, požadavky na organizaci, včetně návrhů změn, které by přinesly zlepšení současného stavu.

KLÍČOVÁ SLOVA

výluky; SŽDC; železniční doprava; organizace

TITLE

Organisation and ensuring of railway traffic locking at the network of the RIA

ABSTRACT

The work is aimed at ensuring the organization of lock-outs in the Czech Republic, especially in the largest rail carrier – Czech Railways, Inc. The work describes the current state, requirements of the organization, including the proposed amendments, which would bring the improvement of the status quo.

KEYWORDS

railway traffic locking; RIA, railway service, organisation

OBSAH

ÚVOD	7
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	9
1.1 Výluková činnost	9
1.2 Subjekty podílející se na výluce	9
1.3 Dokumenty upravující výlukovou činnost	10
1.3.1 Obecně platná legislativa	10
1.3.2 Interní předpisy Českých drah	11
1.3.3 Rozhodnutí o omezení provozování dráhy	12
1.4 Rozdělení výluk	12
1.4.1 Výluka traťové koleje	12
1.4.2 Výluka části stanice	13
1.4.3 Napěťová výluka	14
1.4.4 Výluka zabezpečovacího zařízení	15
1.4.5 Rozdělení výluk podle doby trvání	16
1.4.6 Rozdělení výluk podle příčiny vzniku	16
1.5 Řízení výluk	16
1.6 Příprava výluk	17
1.7 Plánování výluk	17
1.7.1 Roční plán výluk	17
1.7.2 Měsíční plán výluk	18
1.7.3 Týdenní plán výluk	18
1.8 Výlukové rozkazy	18
1.8.1 Rozkaz o výluce	18
1.8.2 Rozkaz o výluce zabezpečovacího zařízení	19
1.8.3 Souhrnný rozkaz o výluce	19
1.8.4 Výlukový rozkaz přednosti stanice	20
1.9 Financování výlukové činnosti	20
1.10 Náhradní doprava	21
1.11 Vývoj počtu výluk ČD, a.s.	23
2 POŽADAVKY JEDNOTLIVÝCH SUBJEKTŮ NA ORGANIZACI VÝLUK	25
2.1 Vlastník dráhy – Správa železniční dopravní cesty, s. o.	25
2.1.1 Úkoly SŽDC, s. o.	25
2.1.2 Organizační struktura SŽDC, s. o.	26
2.1.3 Požadavky SŽDC, s. o.	26
2.2 Provozovatel dráhy	27
2.2.1 České dráhy, akciová společnost	27
2.2.2 Požadavky provozovatele dráhy	27
2.3 Provozovatel drážní dopravy	27
2.3.1 Požadavky provozovatele drážní dopravy	28

2.4	Zákazník.....	29
2.4.1	Zákazník – cestující.....	29
2.4.2	Problémy při výlukové činnosti pro cestujícího.....	29
2.4.3	Vlastní návrh organizování NAD.....	30
2.4.4	Požadavky zákazníka osobní dopravy - cestujícího.....	30
2.4.5	Zákazník – přepravce.....	31
2.4.6	Požadavky zákazníka nákladní dopravy – přepravce.....	31
2.4.7	Návrh kompenzací pro přepravce.....	32
2.5	Zhotovitel projektu.....	32
2.5.1	Požadavky zhotovitele projektu.....	32
2.6	Srovnání požadavků.....	33
2.7	Důsledek rozdílných pohledů.....	33
2.8	Návrh zlepšení situace.....	33
3	PŘÍKLAD KONKÉTNÍHO PLÁNU VÝLUKY.....	36
3.1	Účel výluky.....	36
3.2	Místo a doba konání výluky.....	36
3.3	Vliv výluky na poptávku po dopravě.....	37
3.4	Náhradní autobusová doprava.....	37
3.5	Návrh NAD.....	40
3.6	Splnění požadavků.....	40
	ZHODNOCENÍ A ZÁVĚR.....	42
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	43
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	44
	SEZNAM TABULEK.....	45
	SEZNAM ZKRATEK.....	46
	SEZNAM PŘÍLOH.....	47

ÚVOD

Výluková činnost představuje proces, při němž dochází k omezování provozování dráhy a drážní dopravy z důvodu provádění technických prací na vlastní dráze nebo jejím bezprostředním okolí, pokud tyto práce nemohou být prováděny za plně neomezeného provozu.

Zahrnuje všechny činnosti spojené s přípravou a realizací výluk – to je předběžné i přesné plánování výluk, přípravy a opatření pro provedení výluky, konečnou koordinaci výlukové činnosti a povolování jejich konání. Dále do výlukové činnosti spadá vlastní provádění technických prací při výluce, realizace provozních opatření souvisejících s výlukou a závěrečné práce při přechodu na běžný stav při provozování drážní dopravy po ukončení výluky. A v neposlední řadě sledování a statistické vyhodnocování průběhu jednotlivých výluk.

Výluková činnost je značně rozsáhlá, a proto bezprostředně průřezově ovlivňuje většinu činností při provozování dráhy a drážní dopravy. Každá výluka znamená zásah do obvyklé technologie železniční dopravy stanovené jízdním řádem. Každá výluková činnost přináší určité zhoršení kvality poskytovaných a nabízených dopravních služeb. V první řadě pak v osobní dopravě, při dlouhodobých výlukách také v nákladní dopravě. Na druhou stranu charakter železniční infrastruktury neumožňuje nepřetržité provozování dopravy bez nutnosti provádění rekonstrukcí a modernizací dopravní cesty – výluk. Ačkoli výluky určitým způsobem nabídku služeb železniční dopravy na přepravním trhu omezují, jsou její nedílnou součástí a předpokladem pro její trvalé udržení a paradoxně slouží po svém ukončení ke zvýšení kvality poskytovaných služeb.

Základní úlohou této práce je shromáždění dat o organizaci výlukové činnosti, požadavků na organizaci výluk a jejich srovnání s konkrétním plánem a návrh na zlepšení situace.

Vzhledem k tomu, že České dráhy se staly klasickou obchodní společností a byla rozdělena odvětví provozování nákladní a osobní dopravy, snížili se finanční prostředky vkládané státem do provozování dráhy.

Proto je nutné hledat všechny možnosti zvýšení efektivity při organizování výluk. Velké rezervy existují například v oblasti nočních výluk, které se vyskytují v minimální míře, ale přesto by se daly realizovat zejména pro méně náročné udržovací práce na jednokolejných tratích s nákladní dopravou jen v denních hodinách nebo na tratích kde je plánovaná výluka

dopravní služby v nočních hodinách. Stejně tak je potřeba výlukovou činnost koordinovat tak, aby nedocházelo k uzavření dvou samostatných úseků na jedné a téže trase vlaku. Pro cestující je stresující přestupovat z vlaku na autobus a zpět z autobusu na vlak, natož aby museli tuto proceduru absolvovat dvakrát. Dále je potřeba koordinovat práce tak, aby docházelo k využití celé doby trvání výluky a zároveň aby práce probíhaly na celé délce vyloučeného úseku. Postrádá logiku zavírat 20 km dlouhý úsek a pracovat pouze na 3 kilometrech ve dvou mezistaničních úsecích a po týdnu přesunout mechanizaci a práce na další 3 kilometry. I když se může stát, že se náklady na výlukovou činnost zvýší, v konečném efektu budou práce hotovy rychleji bez dalších nákladů na náhradní autobusovou dopravu. K této lepší koordinaci a optimalizaci prací by bylo možné dosáhnout pomocí výpočetní techniky, snížením agendy v oblasti výluk a také odstraněním jisté formy korupce, která v každém podniku existuje, zvláště když se jedná o podnik vlastněný státem.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

1.1 *Výluková činnost*

Výluková činnost je velmi rozsáhlou oblastí zahrnující mnoho různorodých činností, tvořící nezbytnou součást každého provozování dráhy a drážní dopravy.

Dle předpisu D 7/2 je výluka zařízení dopravní cesty řádně naplánovaná, připravená a povolená úprava způsobu použití dopravní cesty, umožňující provést na koleji nebo v jejím průjezdném průřezu, na zabezpečovacím zařízení nebo na elektrickém zařízení práce údržbové, rekonstrukční, modernizační, případně jiné práce vyžadující omezení provozování drážní dopravy

Nutnost provádění výlukové činnosti vyplývá ze samotného charakteru železniční infrastruktury a technologie prací prováděnými při její údržbě, opravách, rekonstrukcích a modernizacích. Některé výluky jsou konány z jiného důvodu než ze strany vlastníka železniční infrastruktury. Zejména se jedná o výluky pro potřeby jiných (neželezničních) subjektů. Například stavby či opravy mostů a lávek nad železničními tratěmi, podjezdů pod železnicí nebo elektrického vedení křížícího železniční trať.

Na valné většině železničních tratích je taková hustota vlakové dopravy, že není možné všechny práce provádět v přestávkách mezi jednotlivými jízdami vlaků. Některé situace to ovšem umožňují, například výluka se zachováním jednokolejného provozu na dvoukolejné trati, výluka staniční koleje se zachováním provozu na ostatních dopravních kolejích nebo výluka trakčního vedení, kde je možné nahradit hnací vozidla závislé trakce trakcí nezávislou. Většina výluk na jednokolejných tratích vede k úplnému zastavení provozování drážní dopravy na vyloučených úsecích a následné zavedení náhradní autobusové dopravy a pozměněného řešení nákladní dopravy a to formou odklonové trasy nebo jízdy nákladních vlaků před nebo po výluce, to znamená přímý zásah do plánu železniční dopravy, tedy GVD.

1.2 *Subjekty podílející se na výluce*

Vlastník dráhy, který v rámci své zákonné povinnosti musí zajistit provozuschopnost, rozvoj, modernizaci a optimalizaci dráhy. V rámci zajištění těchto povinností provádí opravné nebo jiné práce na dráze, které si vyžádají omezení provozování dráhy. Vlastník dráhy je objednatelem výluky. V podmínkách České republiky je to stát,

a z jeho pověření vykonává tuto funkci Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, která je manažerem infrastruktury.

Provozovatel dráhy umožňuje dopravcům (provozovatelům drážní dopravy) provádět plynulou a bezpečnou drážní dopravu. Provádí vlastní řízení provozu na dopravní cestě. Musí proto toto řízení provozu upravit pro příslušnou výlukovou činnost, přičemž má na základě požadavků vlastníka dráhy rozhodovat o výlukách a povolovat je. Proto z podnětu vlastníka dráhy zpracovává vlastní opatření pro provedení výluky – výlukový rozkaz, ve kterém jsou zpracována všechna opatření pro umožnění provedení výluky. Tato opatření musí být projednána s provozovatelem drážní dopravy, jejichž činnost musí být výluce přizpůsobena. Zájmy vlastníka dráhy a provozovatele drážní dopravy jsou protichůdné (viz kapitola 2), proto provozovatel drážní dopravy musí hledat vhodné kompromisní řešení při vytváření výlukového rozkazu, který představuje jakýsi návod na provedení výluky a opatření k organizaci drážní dopravy. V podmínkách České republiky jsou provozovateli drah celostátních a regionálních České dráhy, a. s., provozovatelem regionálních drah ve vlastnictví státu, pronajatých soukromým osobám jsou to Viamont, a. s., OKD, Doprava, a. s., Klub přátel lokálky, o. s., a provozovatelé soukromých drah jsou Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. a SART – stavby a rekonstrukce, a.s. Tato práce bude zaměřena pouze na provozovatele dráhy České dráhy, a. s.

Provozovatel drážní dopravy, který provozuje drážní dopravu ať osobní nebo nákladní, musí svoji činnost odpovídajícím způsobem přizpůsobit dané výluce, přičemž má právo se k přípravě výluky vyjadřovat.

1.3 *Dokumenty upravující výlukovou činnost*

Dokumentů a právních norem upravujících tuto problematiku je mnoho. Nejdůležitější je legislativa, ze které všechny interní normy a předpisy musejí vycházet.

1.3.1 *Obecně platná legislativa*

Základní zásady pro provozování dráhy a drážní dopravy a tedy i konání výluk vychází z obecně platné legislativy. Tou je v tomto případě Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění. Tuto problematiku řeší § 23b – Omezení provozování dráhy a § 23c. V této obecně závazné právní normě jsou ovšem jen ta nejzákladnější ustanovení. Proto je potřeba, aby byly vydávány i vnitropodnikové normy – předpisy, které výlukovou činnost

a její organizaci budou podrobně řešit. Dále pak vyhláška Ministerstva dopravy 173/1995 Sb., kterou se vydává Dopravní řád drah a vyhláška 177/1995, kterou se vydává Stavební a technický řád drah.

1.3.2 Interní předpisy Českých drah

Z interních předpisů Českých drah mají pro výlukovou činnost největší význam následující dokumenty:

- **Služební předpis ČD D1** – *Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy* – jsou v něm uvedeny mj. návěsti při provádění výlukových prací, jako například označení pracovního místa na trati, dávání návěsti Pozor a návěsti Stůj, při vyloučení koleje. Konkrétně část VII,
- **Služební předpis ČD D2** – *Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy* – je základním předpisem závazným pro všechny zaměstnance vykonávající činnosti při výkonu dopravní služby na celé síti ČD. V části druhé, kapitole II, písmeno E, obsahuje základní ustanovení o vlastním provádění výluk, jejich zahajování a ukončování, jízdách vozidel na vyloučené koleji a napět'ových výlukách trakčního vedení.
- **Služební předpis ČD D7/2** – *Předpis pro organizování výluk na síti Českých drah* – navazuje na předpis ČD D2, rozvádí podrobně problematiku výlukové činnosti – přípravu a plánování výluk, obsah a způsob přípravy výlukových rozkazů, obsahuje též organizační ustanovení pro provádění výluk a způsob jejich uskutečňování a sledování,
- **SROV** – souhrnný rozkaz generálního ředitele Českých drah o výlukách kolejí a napětí trakčního vedení, vypnutí rozvodu 6kV pro napájení zabezpečovacího zařízení na síti ČD – je základním rozkazem o výlukách navazujícím na předpis ČD D7/2. Obsahuje ustanovení o tvorbě příloh k tomuto rozkazu, podle kterých jsou konány jednotlivé typové výluky, dále společná provozní, dopravní a přepravní opatření prováděná při výlukách, bezpečnostní opatření při výlukách, zejména zřizování hlásek na vícekolejných tratích a zabezpečení přejezdů. Jeho součástí jsou také závazná znění písemných rozkazů pro zpracování doprovodu vlaků při výlukách. Dále obsahuje základní ustanovení pro konání výluk s vypnutím rozvodu 6 kV pro napájení zabezpečovacího zařízení.

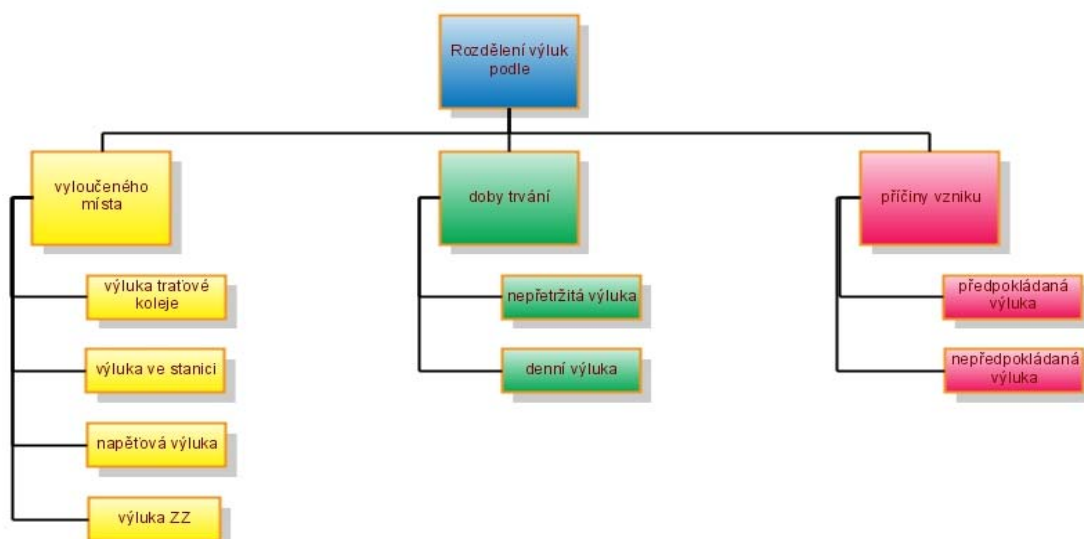
1.3.3 Rozhodnutí o omezení provozování dráhy

Jedná se o dokument, který vydává drážní správní úřad po předložení ročního plánu výluk. Bez tohoto dokumentu nemůže být konána žádná výluka. Tento dokument je součástí práce v přílohové části.

1.4 *Rozdělení výluk*

Výluka je pojem označující plánované či neplánované zastavení nebo omezení provozování některého prvku železniční infrastruktury, případně i jiného prvku železniční dopravy.

Z tohoto základního vymezení vyplývá, že lze definovat velké množství druhů výluk. Rozdělení je možné podle vícero hledisek.



Obrázek 1 Rozdělení výluk

Zdroj: Autor

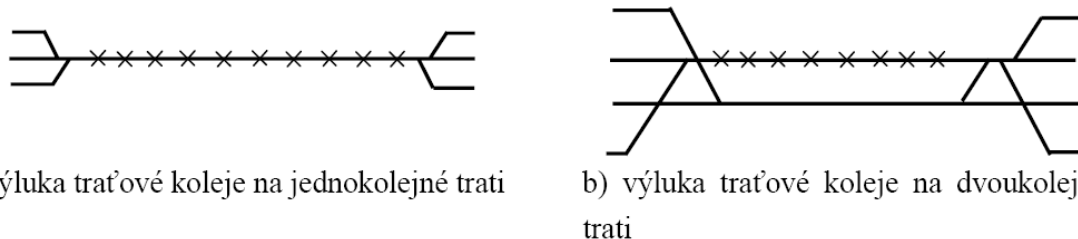
1.4.1 Výluka traťové koleje

Traťová kolej může být vyloučena z několika důvodů. Nejčastějším důvodem k vyloučení je modernizace či rekonstrukce koleje, jakožto i zařízení s ní související. Může se jednat o nově zřizované trolejové vedení, jeho výměna či oprava, nebo například oprava přejezdu, úpravy propustků apod. Při těchto činnostech se jedná o plánované práce. Jedná-li se o vícekolejnou trať a jedna její kolej je trvale minimálně využita, může dojít k jejímu trvalému vyloučení.

V případě výluky jednokolejné trati s osobní dopravou je místo vlaků provozována náhradní autobusová doprava, případně jsou vlaky osobní dopravy vedeny odklonovými trasami, což se týká především spojů dálkové dopravy. Nákladní doprava je zastavena, respektive jsou nákladní vlaky vedeny odklonem.

Při výluce dvoukolejné či vícekolejné trati jsou vlaky osobní i nákladní dopravy vedeny po provozovaných kolejích daného traťového úseku. V případě nedostatku propustné výkonnosti však může být i v tomto případě sjednána pro část vlaků náhradní autobusová doprava, nebo jsou vlaky, které na daném úseku nemají pravidelné zastávky, vedeny po odklonových trasách.

Na vícekolejné trati může nastat situace, že jsou současně vyloučeny všechny traťové koleje. Tento stav nastává často v případě rekonstrukce dvoukolejné trati, kdy je nepřetržitě vyloučena jedna traťová kolej a v období slabšího provozu se nevyloučená kolej použije jako stanoviště stavební mechanizace. Může například probíhat klopení kameniva do nepřetržitě vyloučené koleje z momentálně nerekonstruované koleje. Po tuto dobu je tady krátkodobě vyloučena i kolej, ze které probíhá klopení.



a) výluka traťové koleje na jednokolejné trati

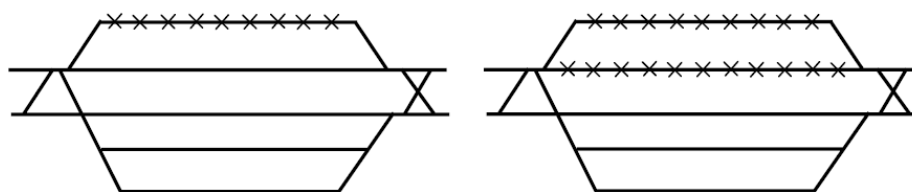
b) výluka traťové koleje na dvoukolejné trati

Obrázek 2 Výluka traťové koleje

Zdroj: [6]

1.4.2 Výluka části stanice

Nastává v případech, kdy je vyloučena určitá část kolejového rozvětvení stanice. Například pro odstavení stavebně-mechanizačních prostředků. Může dojít k vyloučení jen jedné staniční koleje, nebo celé sudé, či liché skupiny kolejí.



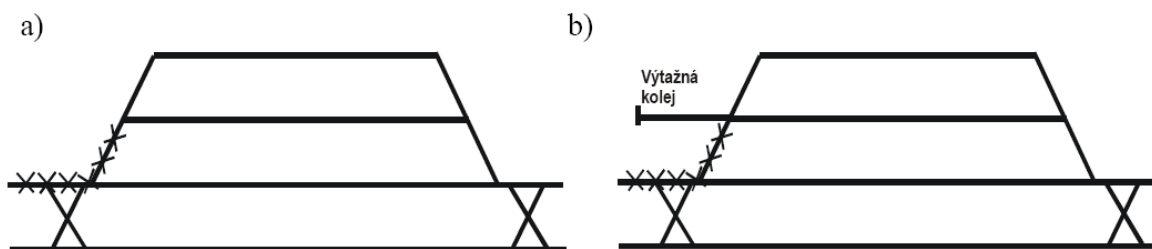
a) výluka jedné staniční dopravní koleje

b) výluka skupiny staničních dopravních kolejí

Obrázek 3 Výluka staničních kolejí

Zdroj: [6]

K vyloučení zhlaví stanice dochází při úpravách kolejového rozvětvení, při výměnách výhybek. Vyloučení zhlaví stanice neomezuje přímo provoz na dopravních, či manipulačních kolejích, ale může dojít k určitému omezení stavění vlakových cest. Vyloučení zhlaví může též znamenat i vyloučení koleje z důvodu nemožnosti stavění vlakových cest na tuto kolej.



Obrázek 4 Vyluka staničního zhlaví

Zdroj: [6]



Obrázek 5: Vyluka části stanice Praha hl. n.

Zdroj: autor

1.4.3 Napěťová vyluka

Při napěťové výluce dochází k vypnutí napájení trakčního vedení, či samotnému odstranění trolejového vedení.

Dojde-li k napěťové výluce bez zastavení provozu na trati pod vypnutým trakčním vedením, musejí elektrická hnací vozidla projíždět daným úsekem se staženým sběračem.

Jde-li v tomto případě pouze o napěťovou výluku stanice nebo jen její části, mohou vlaky vedené elektrickými hnacími vozidly daným úsekem projet setrvačností se staženým sběračem bez dalších opatření. Pokud je napěťová vyluka v takovém rozsahu,

nebo na nepříznivých sklonových poměrech, že by vlivem třecích a jiných sil působících proti směru pohybu vlaku došlo k jeho samovolnému zastavení, je potřeba před vyloučeným místem buď přepřáhnout hnací vozidlo elektrické trakce, za hnací vozidlo nezávislé trakce. Dalším řešením je inkriminované místo projet buď se zavěšeným, nebo nezavěšeným postrkem, případně pomocí příprěžného hnacího vozidla nezávislé trakce. V případě zastavujícího vlaku je optimálním řešením vysunutí tohoto vlaku až na místo, kde již napěťová výluka není, a to lokomotivou nezávislé trakce jako nezavěšený postrk.



Obrázek 6 Napěťová výluka na trati, řešená příprěžným hnacím vozidlem

Zdroj: <http://www.zelpage.cz/fotogalerie/big/754076.jpg>

Při výluce elektrifikované traťové koleje dochází zároveň i k napěťové výluce. Při tomto stavu je nutné, aby výlukový rozkaz stanovil přesný čas vypnutí trakčního vedení. Podmínkou je, aby trakční vedení bylo bez proudu před samotným zahájením výluky traťové koleje, tzn., napěťová výluka musí předcházet výluce koleje.

1.4.4 Výluka zabezpečovacího zařízení

Pro účely předpisu ČD D7/2 je pod pojmem zabezpečovací zařízení myšleno i zařízení sdělovací. Jedná se o stav, kdy je vyvolána určitá změna závislostí zabezpečovacího

zařízení, např. vypnutím, nebo zásahem do systémů, a to neplní funkci, ke které je určeno. Výluka může být plánovaná nebo neplánovaná. Při těchto stavech dochází k markantnímu ohrožení bezpečnosti provozu. Zabezpečovací zařízení se degraduje například do podoby výměnových zámků, oproti předešlému zabezpečení výhybky třeba pomocí elektromagnetického závorníku. S tím souvisí i omezení rychlosti jízdy. U uvedeného příkladu se jedná o snížení maximální jízdy po výhybce v přímém směru. Další situace nastává například za nemožného dorozumění, kdy je traťové zabezpečovací zařízení zcela mimo provoz. Při jízdách v mezistaničních oddílech na povolenky za nemožného dorozumění jsou vlaky nuceny projíždět celý mezistaniční úsek podle rozhledových poměrů na povolenky.

1.4.5 Rozdělení výluk podle doby trvání

- **Nepřetržitá výluka** – výluka, která trvá delší dobu než 24 hodin,
- **Denní výluka** – výluka konaná v časovém rozsahu méně než 24 hodin během dne, může se ovšem opakovat několik dní po sobě, zpravidla 2-12 hodin.

1.4.6 Rozdělení výluk podle příčiny vzniku

- **Předpokládaná** – výluka zařazená do ročního, měsíčního, případně týdenního plánu výluk, sloužící k rozvoji, modernizaci a optimalizaci dráhy,
- **Nepředpokládaná** – výluka při zjištění špatného technického stavu koleje (závada typu A, zjištěná po jízdě měřícího vozu či defektoskopické kontrole). Může k ní dojít i z důvodu odstranění nehody nebo po živelné katastrofě (spadlý strom, podemletá trať po povodni, apod.).

1.5 Řízení výluk

K zajištění řízení výluk se dosud používá platný předpis ČD D7/2, který ovšem není již tak aktuální z důvodu probíhající restrukturalizace železnic v podmínkách České republiky se využívá pro organizaci výlukové činnosti Ověřovací provoz nových technologií organizování a provozování drážní dopravy - č. 3 /2004, který je jakousi změnou předpisu, která je přizpůsobena stávajícím podmínkám v prostředí železnice v České republice.

Dle předpisu ČD D7/2 se tratě v provozu ČD člení podle dopravního významu a způsobu provozního řízení na skupiny (viz příloha):

- tratě hlavních tahů,
- ostatní tratě.

Tohoto dělení se využívá i při plánování, realizaci a vyhodnocování výlukové činnosti. Plánování a přípravu výluk, včetně projednávání všech dopravních, přepravních a provozních opatření vyvolaných výlukami, zajišťují jednotlivá RCP podle obvodů své působnosti. O způsobu přípravy výluk, zasahujících do obvodů působnosti RCP rozhoduje O 11 GŘ.

1.6 Příprava výluk

Předpokládaná výluka smí být uskutečněna pouze na základě předem vypracovaného a vydaného výlukového rozkazu a rozhodnutí o omezení provozování dráhy, vydaného na základě ročního plánu výluk Drážním správním úřadem. Výluky na síti ČD se plánují v plánech ročních, měsíčních a týdenních.

1.7 Plánování výluk

Předpokládané výluky se plánují vždy na rok, měsíc a týden dopředu. Z těchto plánů vycházejí vždy roční, měsíční a týdenní plány, které se schvalují na poradách. Následující kapitoly říkají, co tyto plány obsahují, termíny uzavírání plánů a termíny vydávání příslušných časových plánů.

1.7.1 Roční plán výluk

Roční plán výluk se sestavuje podle předložených požadavků shromážděných do poloviny listopadu běžného roku. Jedná se o pevně stanovený harmonogram, ze kterého se vychází při sestavě grafikonu vlakové dopravy na následující rok. Do ročního plánu se zahrnují všechny výluky, které jsou plánovány na dobu delší než 24 hodin, výluky které mají trvat více než 6 hodin denně, alespoň 5 dní po sobě. Projednaný návrh ročního plánu musí být hotový do 5. 12. běžného roku.

1.7.2 Měsíční plán výluk

Podle předpisu jednotlivé SDC shromažďují a koordinují požadavky na výluky v obvodu své organizační působnosti. Nejpozději tři pracovní dny před konání měsíční výlukové porady je předloží příslušným RCP jako podklad pro sestavení měsíčních plánů výluk na měsíc, který následuje po měsíci, ve kterém se konkrétní výluková porada koná. Ty se projednávají na úrovni jednotlivých regionálních center provozu a správ dopravní cesty.

Do měsíčních plánů výluk se zařazují požadavky na výluky nezbytně nutné na odstranění havarijního stavu železničních zařízení, výluky zařazené v ročním plánu výluk, doposud neuskutečněné výluky v předchozím měsíčním plánu výluk, výluky předhlášené v předchozím měsíci na jednání měsíční výlukové koordinační porady a ostatní požadované výluky.

1.7.3 Týdenní plán výluk

Vychází ze schváleného měsíčního plánu výluk. Návrhy musejí být podané 10 dní před začátkem týdne, kdy má výluka probíhat. Návrh týdenního plánu sestavují jednotlivá RCP pro svůj obvod. Tento návrh musí být chválen nejpozději v úterý předchozího týdne. Týdenní návrh schvaluje náměstek ředitele příslušného RCP.

1.8 *Výlukové rozkazy*

Adresáty výlukových rozkazů jsou uzlové železniční stanice, depa kolejových vozidel a jednotlivé správy dopravní cesty. Dávají se ovšem na vědomí na generální ředitelství ČD Praha, regionálním centrům provozu, krajským centrům osobní dopravy, RCVD, ČD Cargu, RIBŽD, ČD - Telematika a.s., SŽDC, s. o., OPT, a dopravnímu kontrolorovi.

1.8.1 Rozkaz o výluce

Je to dokument k provedení výluky, která vyžaduje přijetí provozních, dopravních nebo přepravních opatření a podle kterého má být příslušné zařízení dopravní cesty i jen přechodně vyloučeno z provozu. Obsahuje všechny podstatné informace pro přípravu a realizaci výluky, jakožto i různá opatření.

1.8.2 Rozkaz o výluce zabezpečovacího zařízení

Je specifickým případem výlukového rozkazu, kterým jsou nařizovány změny závislostí zabezpečovacího zařízení nebo i jeho napájení, za účelem provedení údržby, obnovy, přestavby, změny nebo doplnění zabezpečovacího zařízení, včetně případných změn závislostí zabezpečovacího zařízení trvajících i po ukončení výluky, pokud postup při změnách závislostí zabezpečovacího zařízení není řešen jinými interními předpisy. Tento specifický výlukový rozkaz se používá i pro výluky sdělovacího zařízení, které se přímo dotýkají omezení provozování drážní dopravy. Rozkaz o výluce zabezpečovacího zařízení zpracovává a vydává regionální centrum provozu. Rozkaz obsahuje:

- číslo VR,
- číslo jednací,
- příjmení zpracovatele, jeho telefonní číslo a e-mailovou adresu,
- účel a místo provádění změny závislosti ZZ,
- čas zahájení a ukončení změn závislostí ZZ,
- název stanice určené k zahájení a ukončení výluky,
- podrobná specifikace změn závislostí ZZ (popř. některých částí),
- provozní a dopravní opatření vztažná ke změnám závislostí ZZ,
- zpravování doprovodu vlaků,
- informace o omezení rychlosti jízdy vlaků,
- způsob zajištění.

1.8.3 Souhrnný rozkaz o výluce

Je výlukový rozkaz, který nepotřebuje rozsáhlá provozní, dopravní nebo přepravní opatření. Souhrn pokynů k vypracování SROV se řídí podle ustanovení předpisu D7/2. Jednotlivé sešity SROV, vydané podle traťových úseků, obsahují konkrétní údaje pro jednotlivé výluky konané v obvodu příslušného RCP. SROV zpracovává a vydává RCP.

- **SROV A** je zpracováván jako rozkaz dočasné platnosti pro jednokolejné tratě, vyjma výluk napětí trakčního vedení na jednokolejných tratích, pro které je zpracováván jako SROV trvalé platnosti.

- **SROV B** je zpracováván jako rozkaz trvalé platnosti pro dvoukolejné a vícekolejné tratě.
- **SROV C** je zpracován jako rozkaz trvalé platnosti pro výluky ZZ.
- **SROV D** je veden na pracovišti přípravaře výlukových rozkazů pouze v elektronické podobě.

1.8.4 Výlukový rozkaz přednosti stanice

Je zjednodušenou formou VR, jímž je možno nařídit výluku nevyžadující přijetí provozních, dopravních nebo přepravních opatření, zasahujících mimo obvod působnosti ŽST, v níž má být příslušné zařízení součástí dráhy, kromě trakčního vedení, vyloučeno z provozu. VRPS zpracovává a vydává vrchní přednosta uzlové železniční stanice.

1.9 *Financování výlukové činnosti*

Financováním výlukové činnosti se rozumí vlastní investiční náklady na zpracování projektu a samotnou realizaci stavebních, či jiných úprav.

Při výluce, která svojí investiční náročností nepřesáhne částku 20 mil. Kč, hradí tyto náklady ČD, a. s. Při investičně náročnějších výlukách jdou prostředky z účtu SŽDC, s. o. do této limitní částky se ovšem vejde jen malé procento výluk, které jsou realizovány. Hlavním investorem se tedy stává SŽDC, která ze své zákonné povinnosti musí zajistit provozuschopnost a rozvoj železniční dopravní sítě, což obnáší modernizaci a optimalizaci dráhy.

SŽDC, s. o. je financována za státního rozpočtu prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury a fondů Evropské unie. Vzhledem k rozsahu poskytnutého kapitálu z EU v roce 2008 bylo rozpracováno mnoho úseků na české železniční dopravní síti. Některé projekty jsou realizovány z nutnosti proinvestování poskytnutého kapitálu, který by se v případě neproinvestování musel do EU vrátit.

Problém spočívá hlavně ve skokovém přidělování finančních prostředků. Kapitál není rozdělován rovnoměrně a včas, což znemožňuje určení přesných termínů výluk v ročním plánu výluk. Toto nerovnoměrné rozdělování kapitálu je velice problematické. Dochází k situacím, že je přidělen kapitál na projekt požadované výluky i na výluku samotnou v časové tísni. Samotné zpracování projektu si vyžaduje určitý čas. Na tento projekt pak navazuje schválení stavebního povolení a samotné zpracování výlukového rozkazu.

1.10 *Náhradní doprava*

Náhradní doprava za odřeknuté vlaky ČD je zpravidla zajišťována autobusy. Pro vlaky s přepravou cestujících jiných dopravců zajistí provozovatel dráhy opatření NAD podobně jako u ČD. NAD se zpravidla řídí jízdním řádem dopravce – odchylky stanoví VR. Ve vozidlech náhradní dopravy platí pouze jízdní doklady vydané pro přepravu vlakem, který předmětná vozidla nahrazují, včetně příslušných slev. NAD musí umožnit přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace v rozsahu odpovídajícím přerušené přepravě.

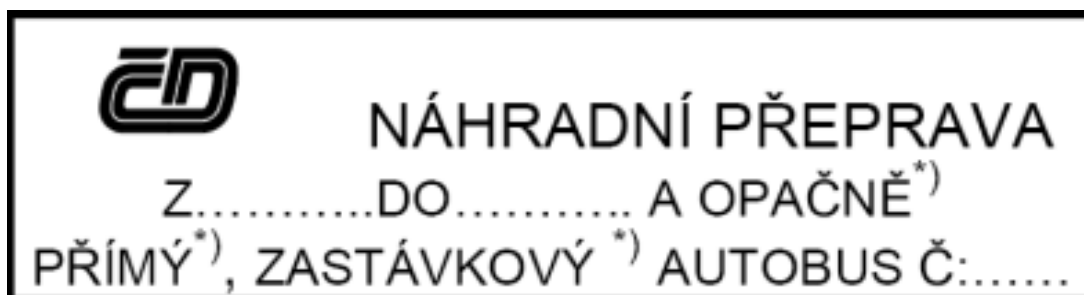
V každém VR musí být uvedeno:

- zda a které vlaky osobní dopravy mají být nahrazeny NAD,
- jaký rozsah služeb poskytovaných dopravcem musí být realizován přímo touto NAD,
- zda a jak budou nahrazeny přepravní služby dopravce, které nejsou zajištěny náhradní dopravou.

Objednavatel výluky je povinen nejpozději 15 kalendářních dnů před plánovaným termínem přerušeni železničního provozu vyžadujícího zajištění NAD informovat přednostu ŽST určeného RCP, že je třeba zajistit NAD. Přednosta ŽST určené ve VR stanoví po dohodě s přednosty ostatních výlukou dotčených ŽST pro každý vlak, který má být nahrazen, potřebnou kapacitu dopravních prostředků pro náhradní přepravu cestujících i zásilek. Jako podkladu využije i výsledků sčítání frekvence, uložených na příslušném RCP. Vedení trasy NAD a umístění zastávek je povinen přednosta ŽST, určený ve VR, projednat a odsouhlasit s příslušným orgánem Policie České republiky.

Přednosta ŽST určené ve VR v součinnosti s objednavatelem výluky a přednosty výlukou dotčených stanic rozhodne o trase a zastávkách NAD. Návazně projedná s dopravcem, který bude náhradní dopravu zajišťovat, okolnosti související s:

- objednávkou prostředků NAD (počty, časy a místa přistavení vozidel náhradní dopravy a dobou, po kterou budou jednotlivá vozidla k dispozici pro ČD),
- trasou (trasami) NAD,
- stanovištěm (místy zastavování pro nástup a výstup cestujících v jednotlivých lokalitách a v prostorách ŽST) a označením vozidel NAD,



Obrázek 7 Tabulka pro označování prostředků náhradní dopravy

Zdroj: [4]

- způsob svolení k odjezdu vozidel NAD při odjezdech od ŽST a ze stanoviště (zastávek) na její trase.

Za zabezpečení sjízdnosti tras a řádné označení stanoviště (míst nástupu a výstupu cestujících) NAD na pozemcích ve správě ČD i za včasné a řádné označení míst zastávek NAD mimo pozemků dráhy odpovídá objednavatel výluky. Označení musí být výrazné, dobře viditelné, jednotné, a musí z něho být jednoznačně patrné o jaké stanoviště (zastávku) se jedná. Přednostové ŽST dotčených výlukou zajistí, aby cestující byli informováni o NAD vývěskami, umístěnými na dobře viditelných místech. Na železničních stanicích a zastávkách, ke kterým vozidla NAD přímo nezajíždějí, musí být na vývěškách uvedeno místo, kde tato vozidla zastavují. K informování veřejnosti o připravované výluce a situování zastávek náhradní dopravy je nutno využít také staničních zaměstnanců, kteří jsou pověřeni informovat cestující. Zřetelně také musí být označena vozidla NAD. Za čas odjezdu se považuje vždy čas odjezdu prvního vozidla a za čas příjezdu se považuje vždy čas příjezdu posledního vozidla příslušného spoje náhradní dopravy.

Vozidlo nebo skupiny vozidel NAD, provádějící přepravu cestujících je třeba doprovázet nejméně jedním zaměstnancem ČD s odbornou způsobilostí alespoň zaměstnance vlakové čety nebo strojvedoucího u vlaku s přepravou cestujících bez vlakové čety. Výjimky může povolit příslušné RCP.

Členové doprovodu vlaku organizují ve spolupráci se zaměstnanci ŽST přestup cestujících dle VR. Doprovázející zaměstnanci NAD před jízdou provádí kontrolu jízdních dokladů dle ustanovení předpisu ČD KC 1 a během jízdy dbají na zastávkách NAD na dodržování jízdního řádu. Po příjezdu do místa, kde NAD končí se ohlásí zaměstnanec doprovázející NAD neprodleně výpravčímu a vyžádá si potřebné informace a pokyny pro další činnost. Koordinátor NAD oznámí výpravčímu čas příjezdu posledního vozidla, jakož i připravenost pokračujícího vlaku k odjezdu (po ukončení přestupu všech cestujících a překládky zavazadel ze všech vozidel NAD).

Odbavení vlaku ve stanici za výlukou zajistí příslušná ŽST tak jako u výchozích vlaků.



Obrázek 8 Náhradní autobusová doprava

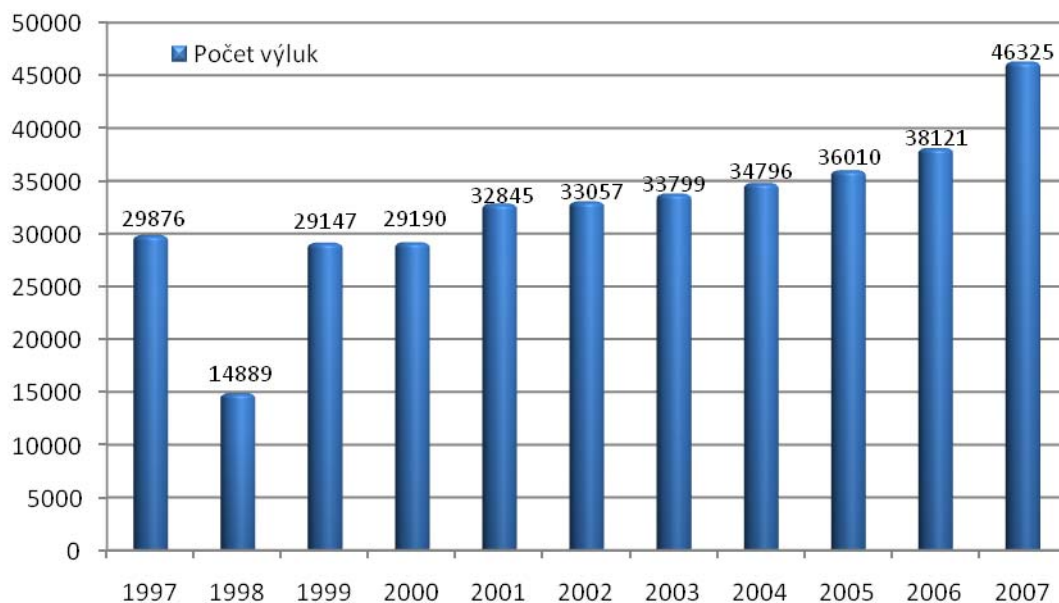
Zdroj: <http://www.k-report.net/ukazobrazek.php?soubor=150731.jpg>

Bývá obvyklé, že u některých vybraných spojů zajišťuje přepravu spěšnin dodávka nebo nákladní automobil, jejíž zavedení, pohyby a provoz je také uveden ve VR.

1.11 *Vývoj počtu výluk ČD, a.s.*

Jak je z grafů patrné, v roce 1998 dosáhl počet konaných výluk svého minima, o tohoto roku se počty zvyšují. U let 2006 a 2007 je evidentní nárůst prací z důvodu dotací z EU. Tyto dotace jsou prakticky finance, které jsou vkládány za výstavbu koridorů, které se staví od roku 1996.

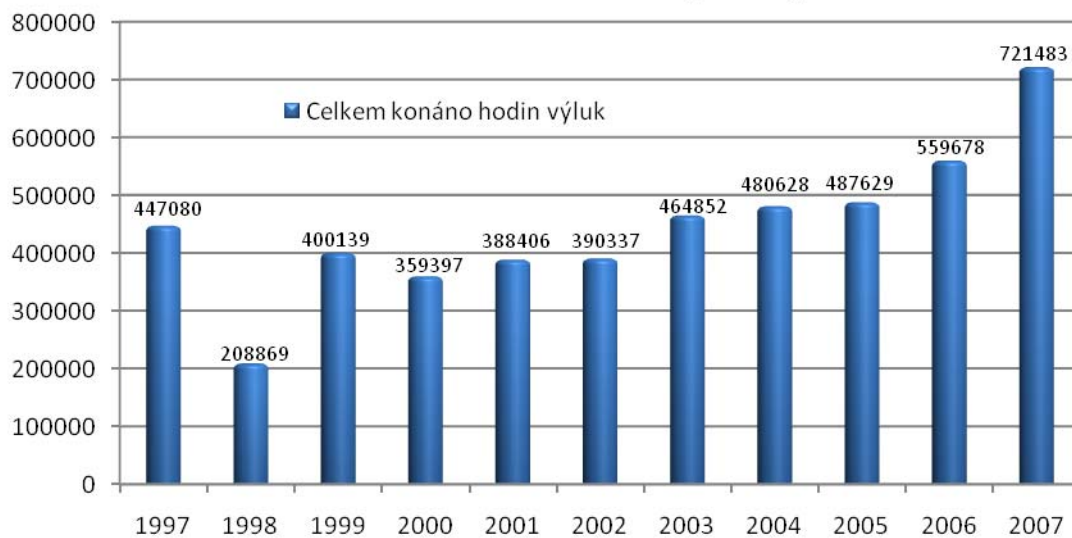
Počet konaných výluk



Obrázek 9 Graf vývoje počtu konaných výluk

Zdroj: [6]

Počet hodin konaných výluk



Obrázek 10 Graf vývoje počtu hodin konaných výluk

Zdroj: [6]

2 POŽADAVKY JEDNOTLIVÝCH SUBJEKTŮ NA ORGANIZACI VÝLUK

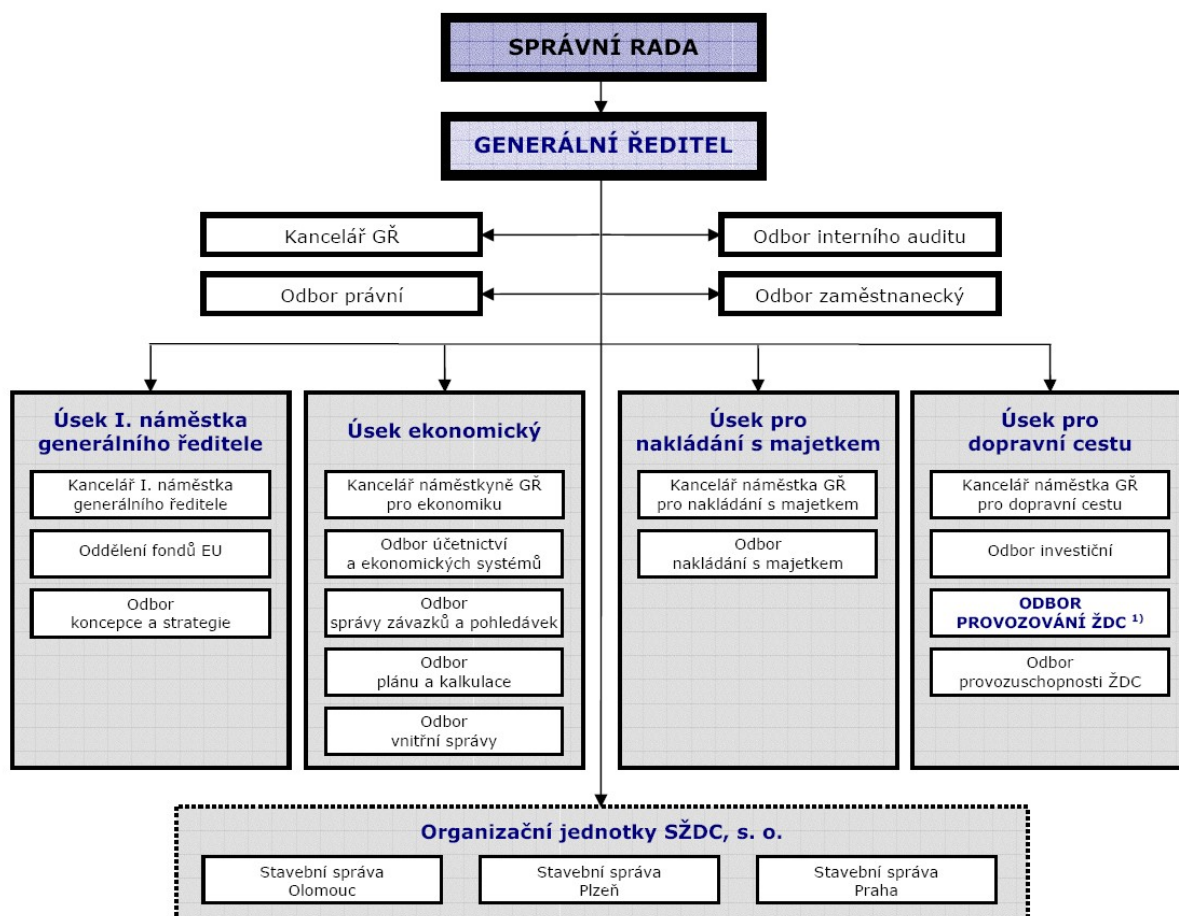
2.1 *Vlastník dráhy – Správa železniční dopravní cesty, s. o.*

Na základě zákona o transformaci Českých drah, státní organizace (č. 77/2002 Sb.) došlo k 31. 12. 2002 k zániku státní organizace České dráhy, bez likvidace. K 1. 1. 2003 vznikly dvě nástupnické organizace, a to České dráhy, a.s. a státní organizace Správa železniční dopravní cesty, s. o. [7]

2.1.1 Úkoly SŽDC, s. o.

SŽDC je zapsána do obchodního rejstříku. Hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu. Je pověřena plnit funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozuschopnost, modernizaci, optimalizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Přiděluje kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví České republiky. Dále má za úkol zajišťovat provozování železniční dopravní cesty, zpracovávat prohlášení o dráze a vydat jej nejpozději 12 měsíců před začátkem platnosti jízdního řádu a následně jej zveřejnit v přepravním a tarifním věstníku a na internetových stránkách www.szdc.cz.

2.1.2 Organizační struktura SŽDC, s. o.



Obrázek 11 Organizační struktura SŽDC, s. o.

Zdroj: [7]

2.1.3 Požadavky SŽDC, s. o.

SŽDC požaduje výlukovou činnost k udržení provozuschopného stavu železniční infrastruktury na základě návrhů podaných provozovatelem dráhy, které SŽDC schválí. Dalo by se tedy hovořit pouze o investrovi, nikoli objednateli výluk. Požadavky manažera infrastruktury je možné shrnout do následujících několika bodů:

- zastavit veškerou dopravu na rozpracovaném úseku,
- stavební a jiné úpravy provést za co nejnižší cenu v co nejvyšší kvalitě bez ohledu na dobu trvání stavby.

2.2 *Provozovatel dráhy*

Provozovatel dráhy je fyzická nebo právnická osoba, která provozuje dráhu, tj. provádí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Každá dráha může mít vždy jen jednoho provozovatele, který je držitelem úředního povolení pro danou dráhu. Úřední povolení vydává příslušný drážní správní úřad. Provozovatel dráhy je ke své činnosti smluvně pověřen vlastníkem dráhy, pokud jím není sám. [1]

2.2.1 České dráhy, akciová společnost

Akciová společnost České dráhy vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona 77/2002 Sb. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy. Byla založena jako společnost integrující v sobě činnosti dopravního podnikání v přepravě osob a zboží spolu s podnikáním v oblasti provozování železniční dopravní cesty v rozsahu celostátních a regionálních drah vlastněných státem. [2]

2.2.2 Požadavky provozovatele dráhy

Provozovatel dráhy má povinnost tvorby výlukového rozkazu, v němž je nutné, aby vyprodukoval jistý návod na organizaci výlukové činnosti. Výlukový rozkaz obsahuje všechna potřebná data o výluce, postupech, etapách a opatřeních. Musí být určitým kompromisem mezi představami zhotovitele projektu a provozovatele drážní dopravy. Provozovatel dráhy prakticky nemá žádné požadavky. Je to subjekt, který se musí držet výlukového rozkazu, který sám sestaví.

2.3 *Provozovatel drážní dopravy [7]*

Provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo dráhách regionálních může fyzická nebo právnická osoba zapsaná v obchodním rejstříku, která splňuje následující podmínky:

- Je držitelem platné licence. Licenci na provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních uděluje Drážní úřad. Podmínky pro získání licence viz § 25-29 zákona o dráhách. Za platnou licenci se považuje i licence udělená členským státem Evropských společenství (viz § 34a zákona o dráhách),

- má přidělenou kapacitu. Kapacitu na dráze celostátní nebo dráhách regionálních ve vlastnictví státu přiděluje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) viz § 34b zákona o dráhách. Podrobnosti stanoví Prohlášení o dráze celostátní a regionální vydané SŽDC,
- je držitelem platného osvědčení dopravce. Osvědčení dopravce vydává Drážní úřad. Podmínky pro jeho získání licence viz § 34h zákona o dráhách,
- má sjednanou cenu za užití dráhy viz § 24 odst. 5 zákona o dráhách. Cenu stanovuje a vybírá SŽDC. Vybrané poplatky slouží k úhradě nákladů za údržbu a provozování dopravní cesty. Cena za použití dopravní cesty je regulována. Podmínky stanoví Příloha číslo 4 k výměru MF zveřejněná v Cenovém věstníku. Podrobnosti stanoví Prohlášení o dráze celostátní a regionální vydané SŽDC,
- má uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy,
- má sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy a zapláceno pojistné viz § 35 odst. 2 písm. d) a e) zákona o dráhách,
- má finančně zajištěno řádné provozování drážní dopravy viz § 27a; § 35 odst. 2 písm. a), b) a c) zákona o dráhách a vyhláška č. 429/2001 Sb., o podmínkách prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo dráze regionální a o doplňkových přepravních službách.

2.3.1 Požadavky provozovatele drážní dopravy

Provozovatel drážní dopravy na konání výluk žádný zájem nemá. V jeho činnosti jej omezují, neumožňují mu poskytovat takový rozsah služeb, jaký je potřeba k udržení image podniku. Provozovatel drážní dopravy konáním výluk ztrácí zákazníky. Na stranu druhou je to on, kdo po ukončení všech prací může nabízet modernizovanou infrastrukturu a tím i větší pohodlí alespoň z hlediska rychlosti nebo v případě osobní dopravy za použití moderních vozů i přepravu po modernizovaných tratích, které nevyvolávají takové nežádoucí rázy. Mezi hlavní požadavky provozovatele drážní dopravy patří:

- Výluku uskutečňovat za nízkého provozu (např. v nočních hodinách nebo mimo ranní či odpolední špičku),
- koordinovat práce tak, aby nedocházelo k vyloučení několika na sobě nezávislých traťových úseků v jedné trase vlaku,

- minimalizovat dobu konání výluk,
- minimalizovat dopad na svého zákazníka, tzn. nabízet službu v co možná nevyšší kvalitě, přibližující se normálnímu stavu,
- zajištění vhodné odklonové trasy.

2.4 **Zákazník**

Zákazníkem v železniční osobní dopravě rozumí cestující, v nákladní železniční dopravě je zákazníkem přepravce, tj. odesílatel nebo příjemce vozových zásilek či ucelených vlaků. Jako zákazníka je ovšem možné považovat i provozovatele drážní dopravy. Ten je ovšem již zmíněn výše.

2.4.1 Zákazník – cestující

Zákazníci v osobní dopravě vnímají výlukovou činnost rozpačitě. Především si výluky spojují s nepříjemnými zpožděními, na jednokolejných tratích s nutností přesedat z vlaku na náhradní autobusovou dopravu a zase naopak. Tento problém je důležité si uvědomit hlavně u vlaků osobní dálkové dopravy ve dnech, kdy jsou největší přepravní proudy. Většina cestujících má zavazadla a ta nebývají nejmenší a nejlehčí. Tito cestující volí pokud možno přímá spojení a to z důvodu, že ve výchozí stanici nastoupí, zavazadlo uloží do prostoru nad nebo pod cestujícího, jak stanovují smluvní přepravní podmínky ČD a ve stanici kde je zákaznickova přepravní potřeba uspokojena vystoupí. Problém nastává v případě, kdy do trasy vlaku zasáhne výluka.

2.4.2 Problémy při výlukové činnosti pro cestujícího

Cestující si uvědomuje, že tím, že musí přestoupit na autobus, vznikne určité zpoždění, které je samozřejmě nevyhnutelné a je s ním počítáno. Větší problém vzniká již se zmiňovanými zavazadly. Autobus svojí podstatou není způsoben pro přepravu cestujících s velkými příručními zavazadly uvnitř. Kvůli snaze o zrychlení přestupu cestujících mezi vlakem a autobusem, nebývají otevřeny dolní zavazadlové prostory. V některých případech autobusy NAD vybaveny zavazadlovými prostory vůbec nejsou. Proto cestování ve dnech se zvýšenými přepravními proudy nebývá při těchto mimořádnostech příjemné

2.4.3 Vlastní návrh organizování NAD

Můj návrh vychází z myšlenky, že někteří cestující využívají vlak v celé délce jeho trasy. Vyberou si cíleně spoj, u kterého nemusejí přestupovat. Tato skupina cestujících je sice velmi malá, ale je nutné jejich požadavku na přímé spojení vyhovět.

Navrhuji zavedení přímého (maximálně jedenkrát zastavujícího) autobusu z výchozí do konečné stanice vlaku. Tento autobus by měl pravidelný odjezd jako pravidelný odjezd vlaku, samozřejmě by nečekal na žádné přípoje. V autobuse by nebyla možná přeprava po naplnění kapacity, přeprava spoluzavazadel by byla umožněna pouze v určených prostorách (dolní zavazadlový prostor, příp. prostor přípojného vozidla).

Provozování tohoto spoje NAD se nebude řídit předpisem ČD D2, nýbrž bude zakomponován v předpise D 7/2, který bude o tuto pasáž rozšířen.

Autobus bude výhradně provozován externím dopravcem, který bude vybrán na základě výběrového řízení ve veřejné soutěži. Řidič nebude mít právo přepravní kontroly, protože kontrola jízdních dokladů bude prováděna již před nástupem do vozidla odborně způsobilým zaměstnancem určeným provozovatelem drážní dopravy.

Tento spoj NAD se po odjezdu dále nebude řídit GVD. Trasa tohoto spoje NAD bude stanovena ve výlukovém rozkazu.

V případě, že se bude jednat o zastavující spoj v nácestné stanici, budou cestující informováni staničním rozhlasem o volné kapacitě tohoto autobusu. Tu bude povinen hlásit pověřený zaměstnanec výchozí stanice vlaku, a to do ŽST, kde spoj bude zastavovat. Volná kapacita bude zjištěna odborně způsobilým zaměstnancem ve výchozí stanici, a bude k ní přičten počet vystupujících cestujících v nácestné stanici autobusu NAD.

2.4.4 Požadavky zákazníka osobní dopravy - cestujícího

Požadavky zákazníků mohou být velice rozmanité. Zákazníkovi jde o poskytnutí co nejvyšší úrovně poskytovaných služeb a to jak v osobní, či nákladní dopravě.

Zákazník nevnímá výluku jako ostatní zainteresované subjekty, neuvědomuje si, že výluka má za cíl jeho plnou spokojenost s nabízenými službami. Chápe ji jen jako nutné zlo, které při každodenním životě způsobí jemu i jeho okolí spoustu nepříjemností. Požadavky zákazníků by se ve valné míře měli shodovat s požadavky provozovatele drážní dopravy, ovšem tomu tak často nebývá. Provozovatel drážní dopravy se snaží maximalizovat zisk i za cenu nižšího komfortu zákazníka. Zákazník naproti tomu požaduje co nejkvalitnější

službu za co nejnižší cenu – maximalizace užitku. Požadavky zákazníka osobní dopravy by se dali shrnout do následujících bodů:

- výlukovou činnost provádět mimo dobu, kdy je osobní doprava ve špičce,
- minimalizovat dopady na uživatele (zpoždění, nepravidelnosti v dopravě, odřeknuté vlaky, změny v řazení souprav),
- zvýšit počet autobusů NAD, pokud se bude jednat o dálkové autobusy (aby každý měl své místo), nebo využívat spíše autobusy MHD s vyšší kapacitou,
- nepřenášet zpoždění způsobené výlukou na další vlakové spoje,
- kompenzovat zákazníka nuceného využít náhradní autobusové dopravy (např. kávou či novinami zdarma).

2.4.5 Zákazník – přepravce

Přepravců se výluková činnost dotýká jen z části. Cena za přepravu je účtována dle kilometrovníku, který stanovuje tarifní vzdálenost bez ohledu na skutečně ujetou vzdálenost. Nejdůležitějším faktorem, který výluková činnost ovlivňuje je doba přepravy. Pokud se jedná o dlouhodobou výlukou, jsou nákladní vlaky vedeny po odklonových trasách, kde mohou vznikat problémy s kapacitou dopravní cesty, při krátkodobých výlukách se časy odjezdů nákladních vlaků mohou upravit podle potřeby, aby bylo možno s vlakem do inkriminovaného úseku vjet bez nutnosti zdržení ve stanicích, kde výluka traťové koleje začíná, případně končí.

2.4.6 Požadavky zákazníka nákladní dopravy – přepravce

Těmto zákazníkům nejde ani tak o kvalitu přepravy co se týká cestovní rychlosti. Jde hlavně o problematiku toho, aby byla zásilka na místě určení včas. Tzn. v předem dohodnutém čase stanovené dodací lhůtou stanovenou smluvními přepravními podmínkami. Požadavky přepravce jsou v následujících bodech:

- Organizovat časovou polohu denní výluky tak, aby nákladní doprava byla minimálně dotčena,
- stanovit odklonové trasy v případě nepřetržité výluky tak, aby přeprava byla co nejrychlejší,

- nepřenášet náklady vyplývající z odklonových tras na přepravce,
- kompenzace za překročenou dodací lhůtu.

2.4.7 Návrh kompenzací pro přepravce

V případě že vznikne potřeba přepravy z místa či do místa vyloučeného výlukovou činností, nabídnout přepravci kompenzaci tím, že dopravce uhradí náklady spojené s dopravou do místa nakládky, případně z místa vykládky, které je odlišné od obvyklého místa nakládky (vykládky). Tyto náklady by pak přešli na investora výluky.

2.5 *Zhotovitel projektu*

Může se jednat o fyzickou nebo právnickou osobu, která zpracovaný projekt realizuje. Zhotovitelem je na základě vyhlášeného výběrového řízení vybrán ten subjekt, který nabídne nejlepší nabídku, a to jak ekonomicky, tak časově. Po vyhraném výběrovém řízení se uzavírá smlouva o dílo s vlastníkem dráhy, který je zastoupený manažerem infrastruktury – SŽDC, s.o.

2.5.1 Požadavky zhotovitele projektu

Zhotovitel projektu musí zaručit, že nepřekročí stanovenou délku vymezenou na dobu konání výluky. Překročením lhůty vznikají obrovské problémy při organizaci, jelikož na období, o které je výluka překročena neexistuje návod – VR. Proto zhotovitel projektu musí říci, zda je konkrétní projekt v jeho možnostech a silách dokončit včas, popřípadě doporučit prodloužení povolené délky prací. Požadavky jsou opět shrnuty v několika odrážkách:

- Zajistit bezpečnost pro pracovníky na trati, nejlépe úplným omezením dopravy,
- maximalizovat zisk,
- pracovat jen ve dne, kdy nemusí platit zaměstnancům přírážky za noční,
- určit dobu konání výluky optimálně tak, aby se dala zvládnout s počtem zaměstnanců, který firma aktuálně má.

2.6 Srovnání požadavků

Tabulka 1 Srovnání požadavků

Požadavek	Subjekt	Manažer infrastruktury	Provozovatel		Zákazník		Zhotovitel projektu
			dráhy	dr. dopravy	cestující	přepravce	
Zastavení dopravy		✓	✗	✗	✗	✗	✓
Cena		✓	✗	✗	✗	✗	✓
Konání za nízkého provozu		✗	✓	✓	✓	✓	✓
Vyšší koordinace		✗	✓	✓	✓	✓	✗
Doba konání		✗	✓	✓	✓	✓	✗
Dopad na zákazníka		✗	✗	✓	✓	✓	✗
Odklony		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zpoždění		✗	✓	✓	✓	✗	✗
NAD		✗	✗	✓	✓	✗	✗
Dodací lhůta		✗	✗	✓	✗	✓	✗
Bezpečnost prací		✓	✗	✗	✗	✗	✓
Pracnost projektu		✗	✗	✓	✗	✗	✓

Zdroj: autor

2.7 Důsledek rozdílných pohledů

Fyzikální zákon Akce a reakce říká, že každá akce vyvolá reakci. Toto tvrzení se dá aplikovat i do této problematiky. Při plánování jednotlivých výlukových akcí je patrný střet zájmů provozovatele dráhy (dražní dopravy) a manažera infrastruktury. V současné době již jistý stupeň komunikace mezi těmito subjekty existuje. V minulosti tomu tak ovšem nebylo. Provozovatel dráhy ví, že určitý traťový úsek potřebuje jistou modernizaci a optimalizaci. Vlastník dráhy, zastoupený SŽDC, s. o. ovšem nevydá potřebný kapitál k této výluce, protože tyto prostředky nejsou vynakládány tam, kam je potřeba a pravidelně, jsou rozdělovány velice nerovnoměrně a je zde vidět investování do někdy zbytečných projektů, které nemají větší opodstatnění.

Je zřejmé, že spousta tratí v majetku státu je velice ve špatném, dalo by se říci až havarijním stavu. V dnešní době se ovšem investuje hlavně do koridorů a tratí zapojených do sítě TEN-T. Je nutné, aby se prostředky začali rozdělovat i mezi tratě regionálního významu.

2.8 Návrh zlepšení situace

Při detailnějším pohledu na současnou situaci v železniční dopravě a při rozboru současného stavu plánování a realizace výlukové činnosti na tratích spravovaných SŽDC, s. o.

se naskýtá jako možné řešení úprava zákona 266/1994 Sb. o drahách v platném znění, konkrétně § 23b a §23c.

Zákon by měl řešit již samotné plánování a následné omezení provozování dráhy a drážní dopravy, stanovit práva a povinnosti investorských útvarů a to již v úrovni MD ČR. V zákoně by se měl v úvodní části ve vymezení pojmů objevit pojem sankce. V současné době je v zákoně povinnost provozovatele dráhy hradit škody dopravcům. Ovšem tyto škody vznikají na základě zákonných povinností – rozvoj a údržba infrastruktury, které vyplívají ze Zákona o drahách. Je potřeba změnit časové lhůty pro zveřejňování plánovaného omezení provozování dráhy a drážní dopravy.

Dále pak upravit podmínky vyhlášení výběrových řízení na zhotovitele. V současné době smí investor dle zákona vyhlásit výběrové řízení pouze za podmínky, že celý projekt je pokrytý dostatečným investičním kapitálem a má stavební povolení. Zahájit tvorbu investičních plánů v takovém předstihu před vlastní uvažovanou realizací investice, aby se dal zkonstruovat nákrešný jízdní řád 2 roky před jeho platností.

Na základě existence investičních plánů vytvořit dlouhodobý plán výluk na období 1 rok před obdobím vlastní realizace. Dle dlouhodobého plánu výluk zkonstruovat takový jízdní řád, který bude obsahovat veškerá omezení, jenž výluková činnost obnáší, který se v dostatečném časovém předstihu předloží MD ČR a krajům, kteří buď stanovený jízdní řád potvrdí, nebo jej zredukují, čímž vznikne prostor pro přiděl tras dalším provozovatelům drážní dopravy.

Dále je zapotřebí shromáždit všechny požadavky a projednat kolizní body. Toto by se pak stalo momentem konečné konstrukce sestaveného jízdního řádu, který by zohledňoval omezení provozu stanoveného projektovou dokumentací předpokládané stavby, včetně řešení dopadů na přípojné vlaky, oběhy souprav a hnacích vozidel příslušné trakce. Byl by již také znám počet volných tras pro ostatní dopravce, taktéž by bylo možné dopředu stanovit odklonové trasy. Tímto by bylo umožněno upřesnit možnosti dalšího plánování údržbových prací a případnou nutnost úpravy požadovaných výluk v dlouhodobém plánu výluk.

Provozovatel dráhy poté na základě konstrukce jízdního řádu sestaví roční plán výluk a předá jej Drážnímu úřadu v Praze ke schválení a vydání Rozhodnutí o omezení provozování dráhy.

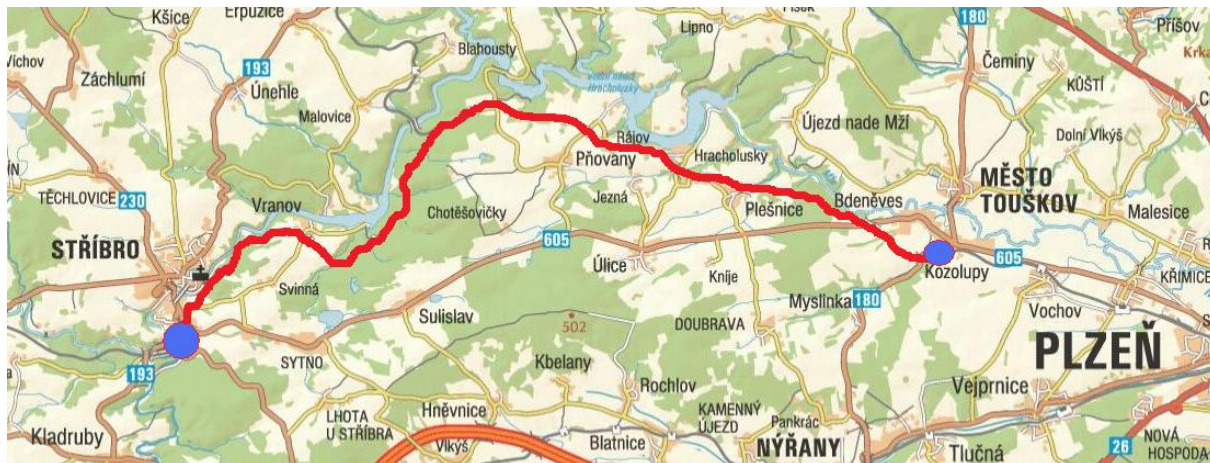
Roční plán výluk se tak stává základním dokumentem pro konání výlukové činnosti pro následující období a je tak podkladem pro tvorbu střednědobých a krátkodobých plánů výluk. Střednědobé a krátkodobé plány by pak sloužili k zařazení nutných výluk například pro

odstranění havarijního stavu nebo nehodové události. Pro naplnění tohoto návrhu je zapotřebí, aby:

- Příslušná složka SŽDC, s.o. zabývající se plánování údržbových prací provede katalog traťových úseků, v němž by byl sledován počet rekonstrukčních a údržbových výluk, počet závad a provozu na těchto úsecích a z tohoto by tyto rekonstrukční a údržbové práce plánovala,
- výlukové akce je nutné provádět ve větších celcích, tím je myšleno několik železničních stanic a mezistaničních úseků zároveň. S ohledem na možnosti tras NAD. Svázáním několika údržbových celků by mělo zlevnit rekonstrukční práce, mimo jiné díky množstevním slevám při objednávkách potřebného materiálu. Na větší celky lze vyhlášovat výběrová řízení, která pak tuto stavbu ještě více zlevní.

3 PŘÍKLAD KONKÉTNÍHO PLÁNU VÝLUKY

K analyzování konkrétního plánu výluky jsem si vybral dlouhodobou nepřetržitou výluku na trati č. 170 Praha – Cheb, v úseku Kozolupy (mimo) – Stříbro (mimo). Vyloučený úsek je znázorněn na obrázku.



Obrázek 12 Vyloučený úsek Kozolupy – Stříbro

Zdroj: [8] s grafickými úpravami autora

3.1 Účel výluky

Výluka byla nařízena na základě žádosti vrchního přednosty SDC Plzeň, pro modernizaci traťového úseku Kozolupy - Stříbro v rámci stavby Optimalizace tratě Plzeň – Stříbro. Součástí výluky je výluka traťové koleje, napěťová výluka trakčního vedení a vypnutí zabezpečovacího zařízení.

3.2 Místo a doba konání výluky

Výluka je rozdělena do několika etap, které jsou ve VR označeny písmeny A – F. Podrobný rozpis jednotlivých etap je uveden v příloze BP. Z časového hlediska nejdelší a nejnáročnější je etapa A + D, která se podle plánu má konat od 7.3.2008 do 6.6.2008. Po ní následuje etapa B + E stanovená na 6.6.2008 – 11.6.2008. Zbylé etapy jsou v časovém plánu zahrnuty do dob konání ostatních etap. Dalo by se tedy říci, že celá akce probíhá v období od 7.3.2008 do 11.6.2008.

Etapa výluky A+D v sobě zahrnuje modernizaci traťového úseku Kozolupy (mimo) až Stříbro (mimo) včetně ŽST Plešnice, Pňovany a Vranov u Stříbra. Etapa B+E znamená

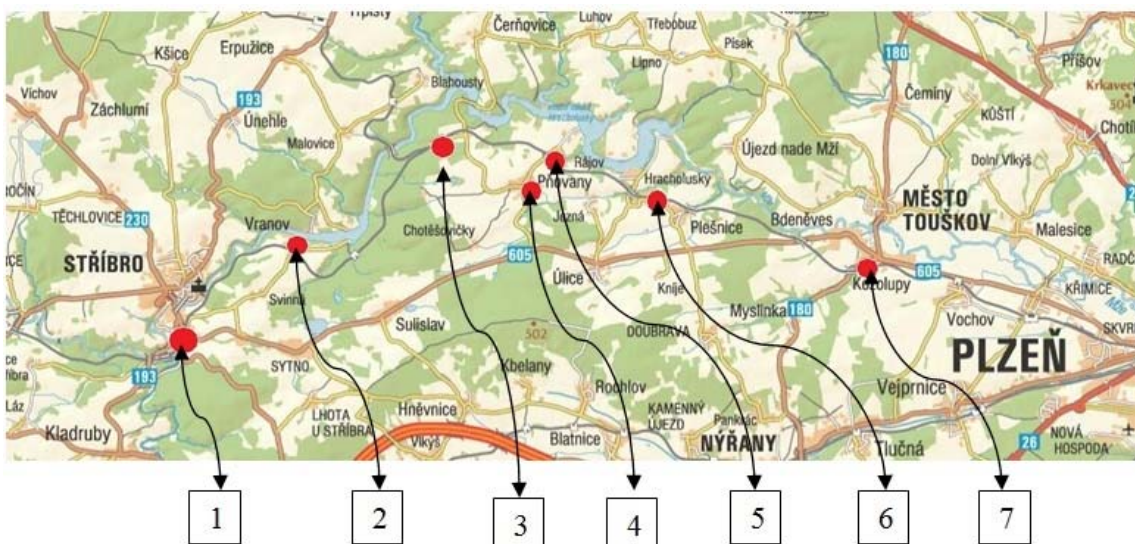
dokončení druhé traťové koleje úseku Kozolupy (mimo) až Pňovany (mimo) včetně ŽST Plešnice a etapy C+F demontáž trakčního vedení.

3.3 *Vliv výluky na poptávku po dopravě*

Vzhledem k rozsahu a celkové době konání nepřetržité výluky je patrná změna poptávky po železniční dopravě v tomto úseku, jak vyplývá z rozhovoru se zaměstnancem GŘ ČD. Interní data – sčítání cestujících, vzhledem ke své povaze, tzn. neověřitelných dat, nebyla poskytnuta. Z rozhovoru byla patrná změna poptávky minimálně o 1/3.

3.4 *Náhradní autobusová doprava*

- Zastávky NAD



Obrázek 13 Zastávky NAD

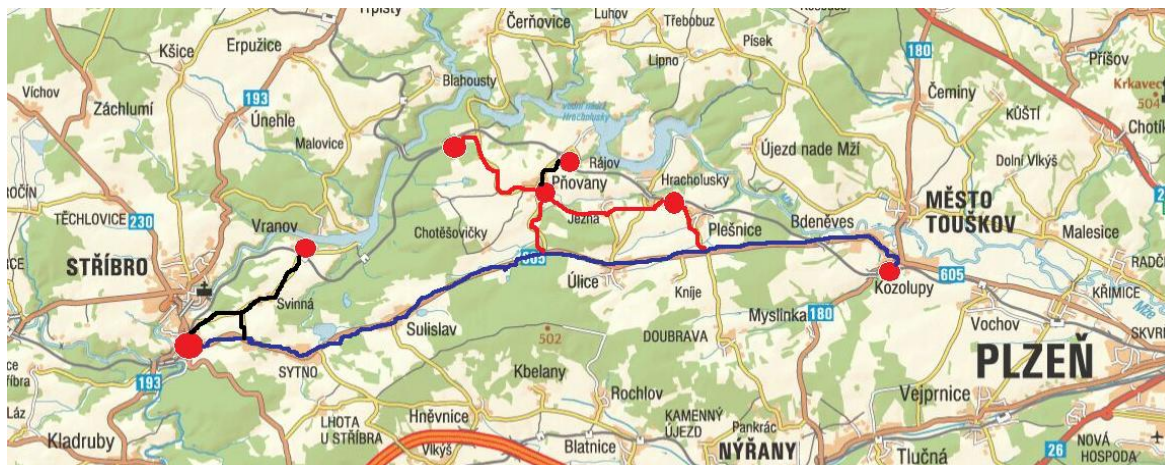
Zdroj: [8] s grafickými úpravami autora

Tabulka 2 Zastávky NAD

Číslo	1	2	3	4	5	6	7
Nahrazuje zastávku	Stříbro	Vranov u Stříbra	Pňovany	Pňovany zastávka	Pňovany obec	Plešnice	Kozolupy

Zdroj: autor

- Trasy NAD



Obrázek 14 Trasy NAD

Zdroj: [8] s grafickými úpravami autora

V obrázku je modře znázorněna trasa přímých autobusů, červeně je znázorněna odchylná trasa jízd autobusů zastavujících pouze v Pňovanech a Plešnicích a černě je znázorněna odchylnka všude zastavujících autobusů od červené trasy.

- Délky tras NAD

Délky tras jednotlivých autobusů byly zjištěny pozorováním.

Tabulka 3 Délky tras NAD

Všechny zastávky	40 km
Pňovany, Plešnice	30 km
Přímé	20 km

Zdroj: autor

- Počty autobusů NAD v jednotlivých dnech

Tyto počty jednotlivých autobusů byly zjištěny pozorováním přímo na místě.

Tabulka 4 Počty autobusů v jednotlivých dnech

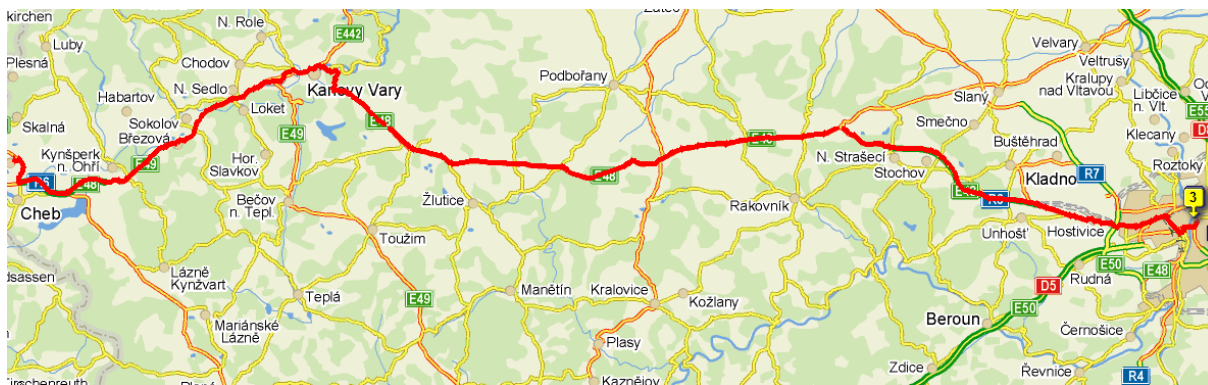
den	zastávky	počet
pondělí	všechny	20
	Pňovany, Plešnice	10
	přímé	104
úterý	všechny	20
	Pňovany, Plešnice	8
	přímé	104
středa	všechny	20
	Pňovany, Plešnice	9
	přímé	122
čtvrtek	všechny	20
	Pňovany, Plešnice	7
	přímé	98
pátek	všechny	20
	Pňovany, Plešnice	10
	přímé	120
sobota	všechny	16
	Pňovany, Plešnice	7
	přímé	100
neděle	všechny	15
	Pňovany, Plešnice	8
	přímé	125
suma	všechny	131
	Pňovany, Plešnice	59
	přímé	773

Zdroj: autor

3.5 *Návrh NAD*

Trasa je vedena od Železniční stanice Františkovy Lázně k budově ŽST Praha hl. n. Délka trasy je 177 Km a přibližná doba jízdy je 2,5 hodiny [9]. V současné době je mezi ŽST Františkovy Lázně a ŽST Praha hl. n. zavedeno 5 párů rychlíků a mezi ŽST Cheb a ŽST Praha hl. n. 4 páry rychlíků.

Toto opatření by zlepšilo pohled na nepřetržitou výluku cestujících, kteří využívají trasu vlaku v celé jeho délce. Tzn., vybírají si konkrétní spoj z důvodu komfortu přímého spoje.



Obrázek 15 Trasa přímého autobusu NAD Františkovy Lázně – Praha hl. n.

Zdroj: [9]

3.6 *Splnění požadavků*

Z pohledu manažera infrastruktury je zde splněn požadavek na zastavení veškeré dopravy, stejně tak jako z pohledu zhotovitele projektu, tím je zajištěna i bezpečnost pracovníků. Je zajištěna z mého pohledu poměrně dobře náhradní autobusová doprava, která je jedním z požadavků provozovatele drážní dopravy. Stejně tak jsou zajištěny odklonové trasy pro nákladní vlaky, které jsou z Plzně vedeny odklonem přes Žatec. Není zde ovšem optimální délka konání výluky z pohledu provozovatele dráhy a drážní dopravy, který má zájem na co nejkratší výluce.

Z pohledu zákazníků a dopadů na ně, je výluka vnímána s negativními dopady. Došlo zde k razantnímu snížení přepravních proudů. Výluka nemá dopad jen na cestující, kteří projíždějí inkriminovaný úsek, ale dopad má mnohem větší rozsah. Vzhledem k tomu, že ze směru od Chebu jsou zavedeny přímé rychlíky do Prahy, přenáší se tato zpoždění vzniklá NAD v Plzni na přípojné vlaky. Již zpožděný rychlík, který dále pokračuje ve směru na Prahu

a má zpoždění větší než 20 minut pak ztratí přípoj i v Praze hl. n. např. směrem na Pardubice. Tímto je patrné, že není možné brát v úvahu jen cestující, kteří jsou nuceni náhradní dopravu využívat, ale je nutné brát v potaz i cestující, kterých se výluka dotýká jen takto nepřímo a je nutné se zaměřit i na jejich spokojenost, například garancí přestupních vazeb.

ZHODNOCENÍ A ZÁVĚR

V České republice je v současné době řešena výluková činnost již zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění. Ustanovení paragrafů, řešící výlukovou činnost je nutné novelizovat, vyjmout část, řešící škodu způsobenou dopravcům při omezení provozování drážní dopravy a nahradit jej pojmem sankce. Dále je nutné do tohoto zákona zakotvit i lhůty pro plánování výluk a zaručit změnou zákona i vyhlásování výběrových řízení na zhotovitele projektů, jelikož v současné době tato problematika není řešena ideálně.

Je potřeba zdůraznit i potřebu vyřešení situace, s přechodem složek ČD, a.s., které se výlukovou činností zabývají, a to pod SŽDC, s. o., čímž bude zajištěno zlepšení současného stavu v plánování výluk spadajících do dlouhodobých plánů. Co se týká finančního zajištění výlukové činnosti, je nutné, aby kapitál nebyl přidělován, tak, jako je tomu v současné době, jelikož tento způsob je velice neefektivní a výluky spíše prodražuje, a znemožňuje kvalitní přípravu výlukových rozkazů, které jsou připravovány v jisté časové tísní. Výběrová řízení jak na zhotovitele projektu, tak na provozovatele náhradní autobusové dopravy nemusejí vždy vyhrát nejlepší nabídky. při již zmiňované změně legislativy by bylo možné vypisovat výběrová řízení mnohem efektivněji, jelikož velké investiční akce by měli dopředu určený termín konání, bylo by možné už ve fázi přípravy jízdního řádu zajistit na úrovni krajů náhradní dopravu posílením požadavků na autobusové linky. Tím by došlo i ke zlevnění nákladů na náhradní autobusovou dopravu, jelikož by v úseku, který má plánovanou výlukou nejezdilo tolik vlaků a tím by bylo zajištěno snížení nákladů na NAD.

Dále je potřeba se zamyslet nad spokojeností zákazníka. Měla by to být hlavní priorita pro moderní obchodní společnost. Zákazník při dlouhotrvajících omezeních přejde na jiný druh dopravy, což je problém hlavně u individuálního automobilizmu, jehož rozvoj je potřeba zmírnit a ne jej posilovat tím, že dojde k uzavření několika železničních tratí a omezení ještě více úseků, nelze očekávat spokojenost zákazníka z důvodu vznikajícího zpoždění a ujíždění přípojů v přestupních uzlech.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] Wikipedie, otevřená encyklopedie [ONLINE] [cit. 2008-05-04] Dostupné z <<http://cs.wikipedia.org>>
- [2] České dráhy, a.s., největší český železniční dopravce s více než 160letou tradicí [ONLINE] [cit. 2008-05-04] dostupné z <<http://www.ceskedrahy.cz> >
- [3] ČD D 2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy, s účinností od 28.12.1997, schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13.3.1997, č.j.: 55079/97-011.
- [4] ČD D 7/2 Předpis pro organizování výluk na síti Českých drah, Schváleno rozhodnutím dne 30. 4. 2002, č. j.: 56996/02 – O11, s účinností od 1. 7. 2002.
- [5] PÁLKA J. Ověřovací provoz nových technologií organizování a provozování drážní dopravy - č. 3 /2004, č. j.: 62914 /2004-O11, interní materiál ČD, a.s.
- [6] Interní materiály ČD, a.s.
- [7] SŽDC, správa železniční dopravní cesty, s. o. [ONLINE] [cit. 2008-05-10] Dostupné z <<http://www.szdc.cz>>
- [8] 1188, nejkratší cesta do světa internetu [ONLINE] [cit. 2008-05-15] Dostupné z <<http://www.mapy.1188.cz>>
- [9] mapy.cz [ONLINE] [cit. 2008-05-18] Dostupné z <<http://www.mapy.cz>>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Rozdělení výluk	12
Obrázek 2 Výluka traťové koleje	13
Obrázek 3 Výluka staničních kolejí	13
Obrázek 4 Výluka staničního zhlaví	14
Obrázek 5: Výluka části stanice Praha hl. n.	14
Obrázek 6 Napěťová výluka na trati, řešená přípravným hnacím vozidlem	15
Obrázek 7 Tabulka pro označování prostředků náhradní dopravy	22
Obrázek 8 Náhradní autobusová doprava	23
Obrázek 9 Graf vývoje počtu konaných výluk	24
Obrázek 10 Graf vývoje počtu hodin konaných výluk	24
Obrázek 11 Organizační struktura SŽDC, s. o.	26
Obrázek 12 Vyloučený úsek Kozolupy – Stříbro	36
Obrázek 13 Zastávky NAD	37
Obrázek 14 Trasy NAD	38
Obrázek 15 Trasa přímého autobusu NAD Františkovy Lázně – Praha hl. n.	40

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Srovnání požadavků	33
Tabulka 2 Zastávky NAD	37
Tabulka 3 Délky tras NAD	38
Tabulka 4 Počty autobusů v jednotlivých dnech	39

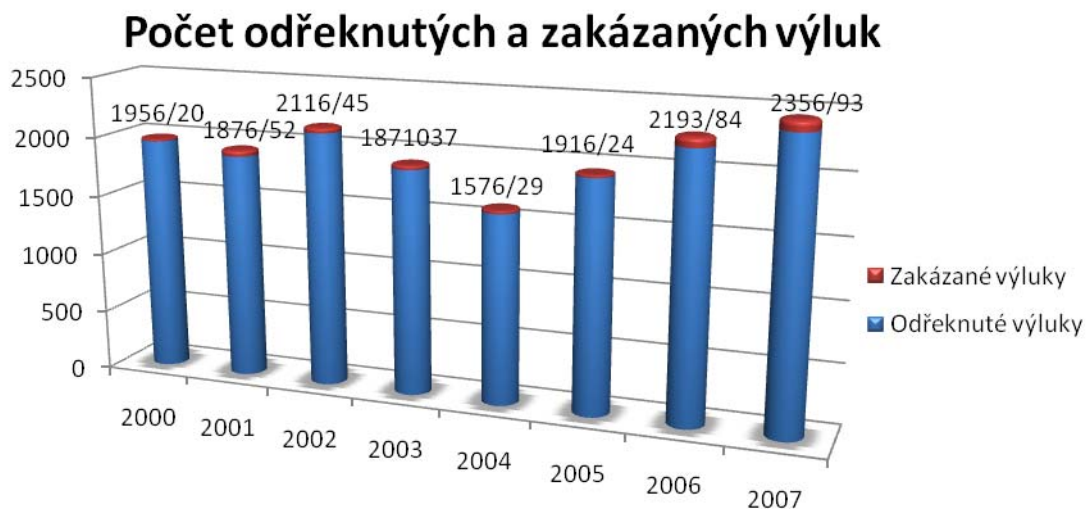
SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
EU	Evropská unie
GŘ	Generální ředitelství
GVD	Grafikon vlakové dopravy
MF	Ministerstvo financí
MHD	Městská hromadná doprava
NAD	Náhradní autobusová doprava
OKD	Ostravsko-karvinské doly
OPT	Odúčtovna přepravních tržeb
RCP	Regionální centrum provozu
RCVD	Regionální centrum vlakové dopravy
RIBŽD	Regionální inspekce bezpečnosti železniční dopravy
SART	Stavby a rekonstrukce
SDC	Správa dopravní cesty
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SROV	Souhrnný rozkaz o výluce
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VR	Výlukový rozkaz
VRPS	Výlukový rozkaz přednosti stanice
ZZ	Zabezpečovací zařízení
ŽST	Železniční stanice

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA 1	Grafy neprovedených výluk
PŘÍLOHA 2	Grafy překročených výluk
PŘÍLOHA 3	Rozhodnutí o omezení provozování dráhy
PŘÍLOHA 4	Projekty financované z fondů EU
PŘÍLOHA 5	Rozkaz o výluce
PŘÍLOHA 6	Seznam rozdělení tratí hlavních tahů

PŘÍLOHA 1: Grafy neprovedených výluk

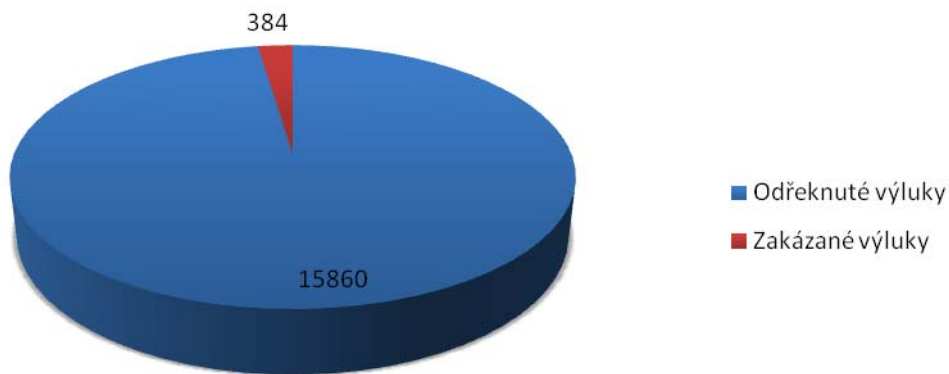


..

Obrázek 1 Počet odřeknutých a zakázaných výluk

Zdroj: [6]

Neprovedené výluky celkem 2000-2007

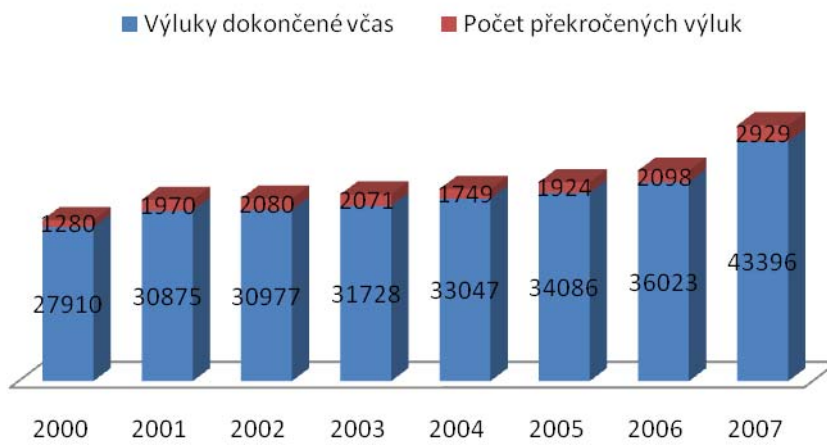


Obrázek 2 Nprovedené výluky celkem 2000-2007

Zdroj: [6]

PŘÍLOHA 2: Grafy překročených výluk

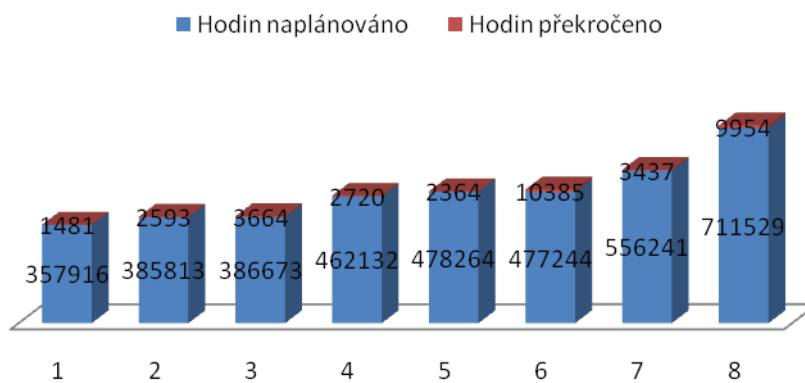
Počet překročených výluk



Obrázek 3 počet překročených výluk

Zdroj: [6]

Počet hodin překročených při výlukové činnosti



Obrázek 4 počet překročených hodin

Zdroj: [6]

PŘÍLOHA 3: Rozhodnutí o omezení provozování dráhy

DRAŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2 - VINOHRADY

Č.j. došlého dokumentu: 231/2008-O11
Č.j.:3-155/08-DÚ/Le

Vyřizuje: Ing. Jan Lehovec
Telefon: 972241841
E-mail: lehovec@du-praha.cz

V Praze dne 7.2.2008

R O Z H O D N U T Í

Dražní úřad, jako drážní správní úřad podle § 54 odst. 1 a § 55 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,

rozhodl

podle § 23b odst. 2 a § 23c odst.1 zákona č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o dráhách) o

o mezení provozování dráhy

a to dílčích částí celostátních a regionálních drah z důvodu modernizačních, optimalizačních, rekonstrukčních, obnovovacích a udržovacích prací, uvedených v přílohách ke **Zprávě o plánu výlukové činnosti na tratích provozovaných ČD, a.s. v roce 2008 č.j.: 63746//2007-O11 ze dne 18.12.2007.**

Provozovatelem celostátní dráhy a příslušných regionálních drah jsou České dráhy, a.s. se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15, identifikační číslo 70994226.

Toto rozhodnutí o omezení provozování dráhy se vydává na dobu určitou a platí do 31.12.2008.

Podmínky, za kterých může provozovatel omezit provozování dráhy:

1. Provozovatel dráhy může omezit provozování dráhy na jednotlivých tratích nebo jejich částech v rozsahu ročního plánu výluk včetně vypnutí a rekonstrukce staničního a zabezpečovacího zařízení a rekonstrukce trakčního vedení pro rok 2008 v rozsahu a délce uvedené v přílohách ke Zprávě o plánu výlukové činnosti na tratích provozovaných ČD, a.s. v roce 2008 č.j.: 63746//2007-O11 ze dne 18.12.2007. O případných odchylkách musí provozovatel dráhy informovat formou oznámení podle § 23b odst.2 zákona o dráhách, pokud omezení naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy Drážní úřad.
2. Pro výluky, neuvedené v příloze ke Zprávě o plánu výlukové činnosti na tratích provozovaných ČD, a.s. v roce 2007 č.j.: 63746//2007-O11 ze dne 18.12.2007 musí provozovatel dráhy požádat Drážní úřad o rozhodnutí o omezení provozování dráhy v případech, kdy se jedná o případy, kdy omezení provozování dráhy nebo její části naruší sjednaný rozsah a četnost dopravy z důvodů **rekonstrukce dráhy nebo její části podle stavebního povolení.**
3. Provozovatel dráhy s omezením provozování dráhy na konkrétním úseku dráhy seznámí všechny v úvahu přicházející dopravce a to nejméně 21 dní před konáním výluky nebo vypnutí v případě, že bude dopravce tímto omezením dotčen.
4. Provozovatel dráhy ve spolupráci s dopravci musí v případě, že bude narušena dopravní obslužnost příslušného regionu zajistit náhradní dopravu.

Odůvodnění

Provozovatel dráhy, České dráhy, a.s., se sídlem Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, požádal Drážní úřad dne 11.1.2008 dopisem č.j.: 231/2008-O11 podle § 23b a § 23c zákona o dráhách o souhlas k omezení provozování dílčích částí celostátních a regionálních drah z důvodu modernizačních, optimalizačních, rekonstrukčních, obnovovacích a udržovacích prací. Žádost byla doložena „Zprávě o plánu výlukové činnosti na tratích provozovaných ČD, a.s. v roce 2008 č.j.: 63746/2007-O11 ze dne 18.12.2007 včetně příloh - ročním plánem výluk na rok 2008 podle jednotlivých tratí resp. výlukových ramen. Žádost dále byla doložena zápisem z projednání RP 2008 se smluvními dopravci dne 13.12.2007 na GŘ ČD, a.s.. Na základě žádosti bylo Drážním úřadem zahájeno ve věci vydání rozhodnutí o omezení provozování dráhy správní řízení Oznámením o zahájení správního řízení č.j.: 3-155a/08-DÚ/Le ze dne 14.1.2008. Zároveň vyzval účastníky řízení k sdělení svých stanovisek Usnesením č.j.: 3-155b/08-DÚ/Le ze dne 14.1.2008. Účastníci řízení v jeho průběhu nevnesli námítky nebo připomínky. Zpráva o plánu výlukové činnosti s přílohami uložena ve spisu Drážního úřadu č.j.: 3-155/08-DÚ/Le, ev. číslo **OPD/2008/001** a dále jsou uvedeny na internetových stránkách provozovatele dráhy.

Protože Drážní úřad v průběhu řízení neshledal důvody bránící vydání rozhodnutí o omezení provozování dráhy, rozhodl způsobem uvedeným ve výroku.

Poučení účastníků

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat podle § 81 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), odvolání, ve kterém se uvede v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá a dále namítaný rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo, ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy podáním učiněným u Drážního úřadu. Odvolání se podává v počtu 35 stejnopisů. Nepodá-li účastník řízení potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je na jeho náklady Drážní úřad. Podané odvolání má v souladu s § 85 odst. 1 správního řádu odkladný účinek. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné.



Ing. Pavel Kodym
Ing. Pavel Kodym
ředitel Drážního úřadu

Rozdělovník:

Do vlastních rukou: (účastníci řízení)

1. České dráhy, a.s., Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ/ 110 15
2. ČD Cargo, a.s., nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
3. Connex Morava a.s., Ostrava - Moravská Ostrava, Vítkovická 3056/2, PSČ 702 00
4. DBV- ITL, s.r.o., Kolín IV, Polepká 4, PSČ 280 02
5. GJW Praha spol. s r.o., Praha 9 - Hloubětín, Mezitrašová 137, PSČ 198 00
6. IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s., Olomouc, Albertova 229/21, PSČ 779 00
7. KLUB PŘÁTEL LOKÁLKY, P.O. Box 15, 471 15 Kamenický Šenov
8. KŽC Doprava, s.r.o., Praha 9 – Koloděje, Meinlinova 336, PSČ 190 16
9. Lokálka Group, o.s., Rokycany, Plzeňská 334, PSČ 337 01
10. LOKO TRANS s.r.o., Brno, Voříškova 2, okres Brno-město, PSČ 623 00
11. Mostecká uhelná a.s., Most, V.Řezáče 315, PSČ 43467

PŘÍLOHA 4: Projekty financované z fondů EU

Název projektu	Příspěvek ERDF	Celkové náklady stavby	Zahájení	Ukončení
Fond soudržnosti				
Optimalizace trati Plzeň - Stříbro	0	3 966 484 067	IV.06	I.09
Modernizace traťového úseku Červenka – Zábřeh na Moravě	3 204 744 000	3 698 000 000	VIII.05	X.08
Evropský vlakový zabezpečovací systém, pilotní projekt Poříčany - Kolín	235 200 000	311 128 224	IV.05	X.08
Optimalizace traťového úseku Zábřeh na Moravě - Krasíkov	2 328 954 048	3 633 292 736	IV.04	I.07
Fond ISPA				
Modernizace traťového úseku Záboří – Přelouč	875 996 160	2 108 837 504	XII.02	X.04
Optimalizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Česká Třebová	457 602 560	957 523 200	VI.02	II.04
Strukturální fondy				
Elektrizace traťového úseku vč. PEÚ Šatov - státní hranice	105 268 788	171 675 749	X.06	XII.06
Vybudování železniční zastávky Brno - Lesná	4 618 752	19 697 082	IX.06	XII.06
Rekonstrukce koleje Sokolnice - Chrlice, 3. stavba	46 028 837	76 714 728	IX.06	XII.06
Elektrizace traťového úseku žst. Ostrava hlavní nádraží - žst Ostrava Kunčice	604 914 750	806 553 000	XI.05	XI.07
Modernizace žst. Hluboká nad Vltavou	67 075 500	89 434 000	XI.05	X.06
Zvýšení rychlosti Plzeň-Česká Kubice	193 649 250	258 199 000	IX.05	VI.06
Rekonstrukce výhybek žst. Křižanov	42 445 500	56 594 000	VIII.05	II.06
Zvýšení rychlosti v úseku Popelín-Počátky Žirovnice na trati Veselí nad Lužnicí – Horní Cerekev	29 268 750	39 025 000	XI.04	VI.05
Zvýšení rychlosti v úseku Cheb-Františkovy Lázně	67 753 500	90 338 000	XI.04	V.05
TEN-T				
Modernizace záp.č.žst.Praha hl.n., 2.část, nást. I-IV	36 830 000	35 873 000	III.07	IX.07
Studie týkající se modernizace traťového úseku Blažovice - Nezamyslice	66 700 000	135 001 090	XII.06	XII.08
Studie týkající se rekonstrukce železničního uzlu v Břeclavi	37 700 000	80 011 000	XI.06	VII.07
studie týkající se optimalizace traťového úseku Mosty u Jablunkova - Bystřice nad Olší	69 600 000	0	X.06	VII.07
Projekt stavby Modernizace trati Votice-Benešov u Prahy	0	0	IX.06	III.08
Studie modernizace trati v úseku Hostivař -Praha hlavní nádraží a modernizace její západní části	0	0	VI.06	III.08
Zhotovení územně technické studie stavby Ústí nad Orlicí-Choceň, nová trať	44 370 000	89 088 000	VI.06	XII.08
Projekt stavby Modernizace železniční trati Rokycany-Plzeň	85 202 000	189 820 100	III.06	XI.07
Technická a ekonomická studie úseku Horní Dvořiště - České Budějovice tratě Praha - Linec	28 000 000	53 000 000	III.06	XII.07
Přípravná dokumentace Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I.Étapa	28 000 000	0	III.06	III.08
Optimalizace traťového úseku Břeclav – státní hranice ČR/SR	160 000 000	1 638 412 974	XII.04	XI.06
Celkem	8 819 922 395	18 504 702 454		

Zdroj: www.szdc.cz

PŘÍLOHA 5: Rozkaz o výluce:

České dráhy, a.s.
RCP Plzeň

Jízdní řád 2007/2008
V Plzni dne 21.02.2008

Č. j.: ???/2008 - O11/PLZ

Věc: Výluky z důvodu optimalizace traťového úseku Kozolupy - Stříbro

Zpracovatel:

Miloslav Vaníš, hlavní zpracovatel

tel.: 972 524 576 e-mail: vanis@gr.cd.cz

ROZKAZ O VÝLUCE Č. 9314

Adresáti:

UŽST: Plzeň, Karlovy Vary, Beroun, Praha hl.n.

DKV: Plzeň

SDC: Karlovy Vary

Na vědomí:

GR ČD Praha: O 11/7, O 11 - URMIZA, O 12, O 13/5, O16

RCP: Plzeň, Praha, Ústí nad Labem

KCOD: Plzeň, Karlovy Vary, Praha

VDOD - RCVD: Plzeň, Karlovy Vary, Praha

ČD Cargo: Praha, PJ Plzeň, Ústí nad Labem

RIBŽD: Plzeň

ČD - Telematika a.s.: Praha, Regionální zastoupení Plzeň

SŽDC s.o.: Praha, Stavební správa Plzeň

SŽE: Hradec Králové

OPT: Olomouc

Dopravní kontrolor: Ing. Vondráček Josef, RCP Plzeň

Záznam o změnách

Změna		ROV		
číslo	účinnost od	opravil	dne	podpis
č. j.				

Účel výluky:

Pro modernizaci traťového úseku Kozolupy - Stříbro v rámci stavby Optimalizace tratě Plzeň - Stříbro, na základě žádosti vrchního přednosty SDC Plzeň, nařizují výluky koleje, napětí výluky trakčního vedení a vypnutí zabezpečovacího zařízení.

1. Místo výluky:

ETAPA A:

Vyloučí se:

a) kolejově

1. traťová kolej Kozolupy - Plešnice do km 364,300 ,

2. traťová kolej Kozolupy - Plešnice,

ŽST Plešnice 1,2,3 SK,

1. traťová kolej Plešnice - Pňovany,

2. traťová kolej Plešnice - Pňovany od km 367,900

ŽST Pňovany 1,2,3,4 SK,

traťová kolej Pňovany - Stříbro včetně celé ŽST Vranov u Stříbra ,

ETAPA B:

Vyloučí se:

a) kolejově

2. traťová kolej Kozolupy - Pňovany

ETAPA C:

Vyloučí se:

a) kolejově

traťová kolej Pňovany - Stříbro včetně celé ŽST Vranov u Stříbra

ETAPA D:

Vyloučí se:

b) napětíově

1. traťová kolej Kozolupy - Plešnice do km 364,300 ,

2. traťová kolej Kozolupy - Plešnice

ŽST Plešnice 1,2,3 SK,

1. traťová kolej Plešnice - Pňovany,

2. traťová kolej Plešnice - Pňovany od km 367,900 ,

ŽST Pňovany 1,2,3,4,6 SK,

traťová kolej Pňovany - Stříbro včetně celé ŽST Vranov u Stříbra

ETAPA E:

Vyloučí se:

b) napětíově

2. traťová kolej Kozolupy - Pňovany

ETAPA F:

Vyloučí se:

b) napětíově

traťová kolej Pňovany - Stříbro včetně celé ŽST Vranov u Stříbra

2. Doba konání výluky:

ETAPA A:

Nepřetržitá výluka

a) začátek výluky koleje 07:45 hodin - 1. den nepřetržité výluky

b) konec výluky koleje 20:00 hodin - 92. den nepřetržité výluky

ETAPA B:

Nepřetržitá výluka

- a) začátek výluky koleje 20:00 hodin - 1. den nepřetržité výluky
- b) konec výluky koleje 20:00 hodin - 6. den nepřetržité výluky

ETAPA C:

Vícedenní výluka

- a) začátek výluky koleje 06:40 hodin
- b) konec výluky koleje 18:20 hodin

ETAPA D:

Nepřetržitá výluka

- c) začátek výluky napětí 07:45 hodin - 1. den nepřetržité výluky
- d) konec výluky napětí 20:00 hodin - 92. den nepřetržité výluky

ETAPA E:

Nepřetržitá výluka

- c) začátek výluky napětí 20:00 hodin - 1. den nepřetržité výluky
- d) konec výluky napětí 20:00 hodin - 6. den nepřetržité výluky

ETAPA F:

Nepřetržitá výluka

- c) začátek výluky napětí 06:40 hodin - 1. den nepřetržité výluky
- d) konec výluky napětí 07:40 hodin - 4. den nepřetržité výluky

3. Neobsazeno.

4. Stanice určená k zahájení, přerušení a ukončení výluky:

ETAPA A, C:

K zahájení, přerušení, ukončení výluky je určena ŽST Pňovany.
Prostředky ND objedná KCOD Plzeň

ETAPA B, D, E, F:

K zahájení, přerušení, ukončení výluky je určena ŽST Pňovany.
Prostředky ND nebudou objednány.

5. Rozsah prováděných prací:

Výluka A+D: modernizace trať.úseku Kozolupy (mimo) až Stříbro (mimo) včetně žst. Plešnice,
Pňovany a Vranov u Stříbra.

Výluka B+E: dokončení TK 2 trať.úseku Kozolupy (mimo) až Pňovany (mimo) včetně žst.Plešnice.

Výluka C+F: demontáž TV

Objednavatel výluky je povinen zajistit, aby odpovědný zástupce objednavatele výluky, vedoucí prací a zaměstnanec pro řízení sledu (včetně případně ustanoveného organizačního zástupce zhotovitele) měli kvalifikaci danou předpisem ČD D 46.

Předpokládané datum konání výluky:

etapa A + D: 7.3. - 6.6. 2008

etapa B + E: 6.6. - 11.6. 2008

etapa C + F: 4.3., 5.3., 6.3. 2008

etapa F: 4.3. - 7.3. 2008

Vyčlenění staničních kolejí:

Pro odstavení železničních kolejových vozidel objednavatele výluky a zhotovitelů použitých při výluce jako bezplatné užívání kolejí v rámci zařízení staveniště jsou vyčleněny tyto staniční koleje:

- 40. staniční kolej v ŽST Plzeň hl.n. v celé užitečné délce (640 m) v ŽST Plzeň hl.n. ve dnech 4.1. - 6.3.2008,
- 5. staniční kolej v ŽST Plzeň-Křimice v celé užitečné délce (781 m) ve dnech 4.1. - 6.3.2008,
- 2. a 6a staniční kolej v ŽST Pňovany v celé užitečné délce po dohodě jen na dobu nezbytně nutnou na případné seřazení mechanizace před odjezdem a naopak po návratu z trati před odstavením ve dnech 4.1. - 6.3.2008,
- 4 staniční kolej v ŽST Vranov u Stříbra v celé užitečné délce (94 m) ve dnech 4.1. - 6.3.2008,
- 6. staniční kolej v ŽST Stříbro v celé užitečné délce (321 m) ve dnech 4.1. - 6.3.2008,
- 8. staniční kolej v ŽST Stříbro v celé užitečné délce po dohodě jen na dobu nezbytně nutnou na případné seřazení mechanizace před odjezdem a naopak po návratu z trati před odstavením ve dnech 4.1. - 6.3.2008,
- 5. staniční kolej v ŽST Starý Plzenec v celé užitečné délce (630 m) po dohodě jen na dobu nezbytně nutnou, pokud možno pouze v denní době, kdy je přítomen dozorce výhybek (případné vymetání sněhu), na případné seřazení mechanizace před odjezdem a naopak při příjezdu před odstavením ve dnech 4.1. - 6.3.2008.

Druh použité mechanizace:

EDK 750, ASP, PUŠL, LOKO, Sa vozy, CHOPERY, DUMCARY, MUV 69, BAGRY, VÁLCE, NÁKLADNÍ AUTA, DOZERY, montážní plošinová souprava EŽ aj.

Obsazení kolejí mechanizačními prostředky (žst, č. kolejí, od-do):

ŽST Pňovany	kolej č.6a	3.3. až 15.6.2008
ŽST Plzeň-Křimice	kolej č.5	3.3. až 15.6.2008
ŽST Plzeň	kolej č.40,38	3.3. až 15.6.2008
ŽST Stříbro	kolej č.6	3.3. až 15.6.2008
ŽST Starý Plzenec	kolej č.5	po dohodě

Trasy vlaků pro stavbu:

Štěrky	Plzeň hl.n. - Pňovany
Vyzískaný materiál	Pňovany - Starý Plzenec
Výhybky	Prostějov - Plzeň hl.n. - Pňovany
Trakční stožáry	Vlkov u Tišnova - Brno - Česká Třebová - Plzeň hl.n. - Pňovany.
Trakční stožáry	Velký Osek - Praha - Plzeň hl.n. - Pňovany.

6. Opatření pro provozování dráhy:

Provozování drážní dopravy bude během jednotlivých výluk zcela zastaveno:

- v etapě A v traťovém úseku Kozolupy - Stříbro,
- v etapě B ve 2 TK v traťovém úseku Kozolupy - Pňovany,
- v etapě C v traťovém úseku Pňovany - Stříbro včetně celé ŽST Vranov u Stříbra.

Na vyloučenou kolej nesmí být dovolena jízda žádného vlaku, PMD ani posunového dílu, s výjimkou jízd železničních kolejových vozidel použitých při výluce jako PMD nebo posun na vyloučenou kolej.

Opatření pro obsazení ŽST pohotovostními výpravčími:

ŽST **Stříbro** musí být po celou dobu výluky obsazena pohotovostním výpravčím a předána na přímé

ovládání.

ŽST **Vranov u Stříbra** nemusí být během výluky obsazena pohotovostním výpravčím, v případě neobsazení bude postupováno dle článku 196 předpisu ČD D 46. Bude-li však během některé výluky ŽST Vranov u Stříbra obsazena pohotovostním výpravčím a předána na přímé ovládání buď na žádost objednavatele výluky nebo z jiného důvodu, než je probíhající výluka, platí následující opatření:

- ŽST Vranov u Stříbra musí být obsazena pohotovostním výpravčím a předána na přímé ovládání po celou dobu výluky (předání stanice na místní ovládání se musí uskutečnit před výlukou, opětovné předání stanice na dálkové ovládání smí být uskutečněno až po výluce),
- ŽST Pňovany zahájí a ukončí výlukou pouze v úseku Pňovany - Vranov u Stříbra (mimo),
- ŽST Vranov u Stříbra zahájí a ukončí výlukou v úseku Vranov u Stříbra (včetně celé ŽST) - Stříbro,
- při zahajování a ukončování výluky bude postupováno dle přílohy č. 14 k předpisu ČD D 7/2, OZOV bude s pohotovostním výpravčím ŽST Vranov u Stříbra komunikovat telefonicky ze ŽST Pňovany a bude provádět písemné zápisy o možnosti zahájení výluky a o sjízdnosti a volnosti koleje v celém vyloučeném úseku pouze v telefonním zápisníku a dopravním deníku dle čl. 440 předpisu ČD D 2 výpravčího ŽST Pňovany.

6.1. Dopravní a přepravní opatření:

b) v nákladní dopravě

Opatření v nákladní dopravě:

Etapa A:

Vlakotvorné opatření od 18,00h dne 6.3. do 6,00h dne 6.6.2008:

ŽST Plzeň hl.n.:

zruší relace Planá u M.L. a Mar.Lázně - odřekněte vlaky Pn 68700 v úseku Plzeň hl.n. - Planá u M.L. a Pn 68702 v úseku Plzeň hl.n. - Stříbro

tvoří skupinovou relaci Cheb a přech s náplní rel.čísel:

sk 1: 710/18-22,28,30,32,711-713,5444

sk 2: 714,715

odvoz vlaky Pn 68710 (odj.v 1:10 hod.) a Pn 68712 (odj.v 15:20 hod.) trs Žatec

- Mn 88020 jede jen v úseku Plzeň hl. n. - Kozolupy, v ŽST Kozolupy otočí na Mn 88021 odjezd s náskokem cca v 15:50 hod.
- Mn 88372/88373 Pňovany - Cebiv odřekněte bez náhrady.

ŽST Cheb:




tvoří relaci Plzeň a přech s náplní rel.čísel 706-710,710/10,11,716-726,5410,5411.5442

vlaky Pn 67811 (odj.v 1:48 hod.) a Pn 67813 (odj.v 19:53 hod.)




odřekněte vlaky Pn 67801 v celé trati a Pn 67803 v úseku Stříbro - Plzeň hl.n.

zátěž rel.čísel 710/18-22,28,30,32 odesílá do Plané u M.L.

vlak Pn 67803 řadí do skupin:

sk 1: Nst Svojsín, Stříbro (pouze v , , )

sk 2: Planá u M.L. a odb

- zátěž pro ŽST Svojsín a Stříbro je ponechána v ŽST Cheb a v , ,  je řazena do Pn 67803 za HV jako sk 1

ŽST Sokolov:

doplňuje zátěž rel.čísels 706-710,710/10,11,716-724,726,5410,5411,5442 do vlaků Pn 67811 (odj.v 3:18 hod.) a Pn 67813 (odj.v 21:03 hod.)
odesílá zátěž rel.čísels 710/18-22,28,30,32 do Chebu

ŽST Karlovy Vary:

doplňuje zátěž rel.čísels 706-710,710/10,11,716-724,726,5410,5411,5442 do vlaků Pn 67811 (odj.v 4:12 hod.) a Pn 67813 (odj.v 22:04 hod.)
zajistí odstavení skupiny 2 z Pn 68710 (příj.v 7:57 hod.) a Pn 68712 (příj.v 22.34 hod.)
odesílá zátěž rel.čísels 710/18-22,28,30,32 do Chebu


ŽST Most: odesílá zátěž rel.čísels 710/18-22,28,30,32 do Chebu

ŽST Česká Třebová: odesílá zátěž rel.čísels 710/18-22,28,30,32 do Mostu

ŽST Praha Libeň : odesílá zátěž rel.čísels 710/18-22,28,30,32 do Chebu

ŽST Mariánské Lázně: odesílají do Chebu zátěž vlaky Pn 68702 a Mn 88700, která je pravidelně odesílána do Plzně.

ŽST Planá u M.L. :

- Pn 67803 ved'te v  v trati Planá u M.L. - Stříbro s manipulací v ŽST Svojsín s lokomotivou nezávislé trakce a s posunovou četou od staniční zálohy ŽST Planá u Mariánských Lázní (odj.cca v 12:00 hod.). V ŽST Stříbro otočí zpět na vlak Pn 68702 , Planá u M.L. příjezd cca ve 14,00 hod.
- Pn 67831 odřekněte v úseku Planá u Mariánských Lázní - Plzeň hl.n., v Plané u Mariánských Lázní otočí na zpožděný Pn 68700, který odveze zbytek zátěže.
- Dodržte včasný odjezd Pn 68702 (prav.odj.v 15:17 hod.) z důvodu manipulace v ŽST Mariánské Lázně a včasném dojezdu do ŽST Cheb (prav.příj.v 17:17 hod.) ,protože HV otočí na Pn 67831 (prav.odj.v 18:12 hod.)

Poslední den výluky (6.6.2008) ved'te vlak Pn 67831 dle GVD a PV.

Provozní pracoviště Plzeň požádá Provozní jednotku Plzeň o vydání ZANu pro ŽST Pňovany, Trpísty , Cebiv a vyzoomí přepravce o změnách obsluh.

Etapa C:

Pn 67803 vyčká ukončení výluky ve Stříbře.

Pn 68702 vezte z Plzně zpožděný (cca v 18:00 hod.) s přípřeží lok nezávislé trakce do Stříbra.Z Kozolup po skončení výluky, pobyt v Plané u M.L. minimalizujte z důvodu včasného dojezdu do Mariánských Lázní (obsluha pracuje do 22:00 hod.)

Dne 5.3.2008 **Mn 88020** otočí v Kozolupech na **Mn 88021** s náskokem,Kozolupy odj cca v 15,50h.

Dne 4. a 6.3.2008 **Mn 88020** ved'te z Plzně zpožděný, Plzeň hl.n. odj cca v 18,00h.

Dne 5.3 2008 odřekněte Mn 88372/88373 Pňovany - Cebiv.

Provozní pracoviště Plzeň požádá Provozní jednotku Plzeň o vydání ZANu pro stanice Trpísty a Cebiv od 3.3.2008 a vyzoomí přepravce o změnách obsluh.

7. Opatření pro vypnutí napětí TV pro zajištění výluky:

Vyjádření SDC - SEE Plzeň:

- Práce budou probíhat v blízkosti TV 25 kV.
- V průběhu demontáže TV nesmí být ohrožen provoz na nevyložené koleji.
- Vypnutí TV a zajištění pracoviště dle příslušných norem a předpisů provede na objednávku zhotovitele SDC SEE Plzeň , OTV Planá VM TV p. Končelík tel. č. 9725 26436.
- Vedoucí prací musí mít oprávnění na práce na elektrifikované trati. Účastní - li se výluky pracovníci více CPS, zodpovídá vedoucí prací zmocněný k zahájení výluky za poučení všech těchto pracovníků ve smyslu „B příkazu" a následného „Záznamu o poučení".
- Při práci a pohybu osob a mechanismů v blízkosti trakčního vedení bezpodmínečně dodržujte TNŽ 34 3109 a v ní citovaných norem.
- Při zahajování výluk požaduje SDC SEE Plzeň čas dle rozsahu vyloučeného úseku na zajištění a předání pracoviště.
- Před ukončením napěťové výluky musí zhotovitel zajistit připojení všech ukolejňovacích vodičů a zajistit bezpečnou a správnou funkci zpětného vedení trakčního proudu.(zodpovídá vedoucí prací zmocněný k zahájení výluky)
- Vedoucí prací musí umožnit pracovníkům SEE před ukončením výluky dostatečný čas na sjetí TV (podle rozsahu prací) a jeho úpravu.
- Při zemních pracích nenarušovat stabilitu základů trakčních stožárů.
- Při pracích nepoškozovat ukolejnění a nezasypávat základy trakčních stožárů.
- Veškeré úpravy vzniklé při rekonstrukci TV, které mají vliv na napájení TV a bezpečnost nahlásit předem pracovníkům provozovatele, nebo elektrodispečerovi na tel. č. 9725 24109.

8. Úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení:

Vyjádření SDC - SSZT Plzeň:

Při provádění výlukových prací je nutno dbát zvýšené opatrnosti na nepoškození venkovních částí zabezpečovacího zařízení a kabelových tras. Práce, při nichž bude zab. zař. a kabelové trasy dotčeny je nutno v dostatečném předstihu projednat s odpovědným zástupcem SSZT. Konkrétní úpravy zabezpečovacího zařízení budou řešeny v samostatném ROVZZ.

Vyjádření ČD - Telematika Plzeň:

K Vaší žádosti o případném výskytu našeho zařízení v úseku vyznačeném na mapě Vám sdělujeme:

V místě vyznačeném na mapě se nachází telekomunikační vedení v majetku ČD a.s. a ČD-Telematika a.s..

- a) Na trakčních stožárech je zavěšen optický kabel;*
- b) Zemní trasa dálkového metalického kabelu DK Plzeň - Planá.*

Poněvadž v současné době již probíhá stavba „Optimalizace trati ČD Plzeň - Stříbro" a s ní související rozsáhlé přeložky tel.sítí,lze polohu těchto sítí prokázat pouze vytyčením na místě.

Všeobecné podmínky:

- 1. Kabelové trasy mají vyhlášeno ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení 1,5 m po stranách krajního vedení v souladu s § 102 odst. 2. zákona 127/ 2005 Sb. o elektronických komunikacích (dále ZoEKo).***

2. V ochranném pásmu podzemního komunikačního vedení je dle § 102 odstavců 3,4 ZoEKO zakázáno především :
 - a) bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu provádět zemní práce nebo terénní úpravy
 - b) bez souhlasu jeho vlastníka nebo rozhodnutí stavebního úřadu zřizovat stavby či umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení
 - c) bez souhlasu jeho vlastníka vysazovat trvalé porosty
 - d) provádět takové činnosti , které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k tomuto vedení nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost jeho provozu. Takové činnosti je možné vykonávat jen po předchozím souhlasu vlastníka vedení.
3. Mezi podzemní komunikační vedení patří dle § 104.,odstavec 11 mimo jiné také ochranné trubky kabelů, vytyčovací body podzemního komunikačního vedení,kabelové označnické patníky, nebo sloupky určující polohu kabelových souborů a zařízení, křižovatky kabelů s komunikacemi, dráhou, vodními toky, polohové změny trasy kabelu v obcích nebo ve volném terénu.
4. Právnická nebo podnikající fyzická osoba, která se dopustí správního deliktu dle §118 odst.1, písmeno s) ZoEKO tím, že poruší zákaz provádění výše uvedených činnosti v ochranném pásmu kabelu,se vystavuje sankci. Za tento správní delikt se uloží dle §118 odstavec 13, pokuta do 2mil.Kč.
5. Fyzická osoba, která se dopustila přestupku dle §120 odst.1, písmeno i) ZoEKO tím,že porušila zákaz provádět činnosti v ochranném pásmu kabelu se vystavuje sankci. Za tento přestupek se podle §120 odstavce 1. uloží pokuta do 100tis.Kč.

Podmínky upřesňující realizaci :

1. Majitel, správce, provozovatel, dohled a údržba kabelových sítí ČD-Telematika a.s. (dále jen ČDT) trvá na dodržení všech výše uvedených zákonných (všeobecných) podmínek ve smyslu ochrany kabelových sítí v majetku ČD a.s., SŽDC s.o., ČDT a.s., MV-ČR na stavbě.
2. Před zahájením stavební činnosti v ochranném pásmu podzemního komunikačního vedení je proto nutné provést vytyčení kabelové trasy na staveništi (vytyčení na objednávku provede servis kabelových sítí ČD-Telematika a.s., Purkyňova 22, 306 02 Plzeň, tel.: 972 522 646.) Objednavatel si k vytyčení připraví kolíky, příp. reflexní barvu (dle terénu) na samostatné vyznačení požadovaného úseku kabelové trasy v terénu.
3. Pokud bude vytyčení provedeno v blízkosti železniční tratě ČD, doporučujeme do objednávky uvést železniční kilometr tratěového úseku. Pro snazší administrativu do objednávky dále uvádějte -- své telefonní číslo, číslo jednací a datum vydání tohoto vyjádření. Objednávku je možné zaslat také faxem na číslo 972 524 601.
4. ČDT a.s. servis kabelových sítí zajistí na objednávku také technický dozor pro činnosti prováděné v ochranném pásmu komunikačních vedení a to po celou dobu stavby.
5. Stavebník (investor, nebo podzhotovitel) je povinen zaslat písemnou informaci na servis kabelových sítí ČDT a.s. o zahájení zemních (stavebních) prací dotýkajících se kabelových tras nejméně 3 týdny předem.

Stavebník si k zahájení zemních prací může vyžádat aktualizovaný polohopis kabelové trasy. Tento polohopis bude poskytnut v omezeném rozsahu a pouze pro pracovní dotčený úsek trasy.

Podmínky pro provedení zemních prací :

1. Zemní práce prováděné v ochranném pásmu komunikačních kabelů budou prováděny výhradně bez použití mechanizace.

2. V případě obnažení kabelů v trase je během stavby nutné zajistit jejich ochranu proti zcizení a poškození třetí osobou. Tuto ochranu je povinen zajistit ten kdo kabely v trase odkryl za součinnosti s investorem stavby.
3. V případě obnažení kabelů v trase je během stavby nutné zajistit jejich mechanickou ochranu (kabelové žlaby, vrapované trubky, nebo ochranné trubky HDPE). Před záhozem je nutné hutnit podkladové vrstvy, řešit kabelové lože prosátou zeminou nebo pískem. Nad ochranné prvky trasy požadujeme - dle normy- vždy položit výstražnou folii barvy modré.
4. Provedením zemních prací nebo terénních úprav nesmí dojít ke změně hloubky uložení podzemních komunikačních vedení a zařízení.
5. Pokud bude trasa kabelů pojižděna stavební mechanizací nebo bude na staveništi nutné zřídit provizorní dopravní komunikaci, je nutné zajistit odpovídající ochranu kabelů a ochranu kabelové trasy dle platných norem. Návrh řešení provizorní nebo definitivní ochrany je nutné jako zcela samostatnou část nechat odsouhlasit servisem kabelových sítí ČDT a.s.
6. Na trasách podzemních komunikačních vedení nesmí být umístěna složiště nebo mezideponie materiálu (ani materiálů sypkých), zřízeno zařízení staveniště nebo odstavována stavební technika.
7. Startovací jámy protlaků musí respektovat ochranné pásmo komunikačních kabelů. Pod šterkovým ložem kolejového tělesa jsou kabely zataženy do ochranných trubek s minimálním krytím 1,5m pod niveletou koleje, pro přesnější zjištění polohy je nutné provést zemní sondy. Při provádění protlaků pod kabelovou trasou je nutno rovněž dodržet ochranné pásmo komunikačního kabelu.

Podmínky pro realizaci přeložek, překládek a dalších manipulací s metalickými nebo optickými kabely :

1. Pro případ nevyhnutelnosti řešit ochranu kabelů změnou trasy (přeložkou nebo překládkou) požadujeme, aby realizace byla komplexně zajištěna v souladu se zákonem - investorem dané stavby. (Tzn. přeložka je financována tím kdo její provedení svoji činností vyvolal). Každé přeložení nebo manipulace s kabelovou délkou musí mít zpracovanou realizační dokumentaci která bude předem projednána a schválena servisem kabelových sítí (SKS) ČDT a.s. Projektovou dokumentaci je s SKS - ČDT a.s. nutno předem projednat i v případech, kdy se jedná o stavební úpravy v těsné blízkosti ochranného pásma kabelových tras.
2. Pokud dojde stavební činností k dotčení, souběhu nebo křížování našich kabelových tras s podz. komunikačním vedením, případně dalšími podzemními řady, je vždy nutno vycházet z platných norem pro prostorové uspořádání sítí, křížení komunikačních vedení s dopravní komunikací, vodním tokem, kabelem vvn atd. atd. v souladu s §101 zákona 127/2005 Sb. ZoEko.

Závěrečná ustanovení vyjádření :

1. Za předpokladu zapracování výše uvedených podmínek souhlasí ČDT a.s. podmíněčně jako servisní organizace a majitel zařízení s realizací dané akce.
2. Toto vyjádření nenahrazuje stanovisko Stavební správy - SŽDC s.o., SDC - ČD a.s., nebo ostatních provozních útvarů ČD a.s. Toto vyjádření může být použito v plném znění k vydání souhrnného stanoviska SDC - ČD a.s. k projektované stavbě.
3. Nedodržení uvedených podmínek vyjádření může být v některých případech klasifikováno jako „úmyslné poškození cizí věci“, „poškození provozu obecně prospěšného zařízení“ nebo „ohrožení bezpečnosti provozu celostátní dráhy“.

9. Zpravování doprovodu vlaku:

Bez zpravování

10. Omezení rychlosti:

Během výluky B bude v sousední koleji omezení rychlostí na $v=50$ km/hod. Doba a délka omezení bude upřesňována dps. Po ukončení nepřetržitých výluk bude rychlost stanovena dle výsledků hlavních prohlídek.

11. Bezpečnostní opatření:

Při všech výlukách konaných dle tohoto rozkazu platí následující bezpečnostní opatření:

- a) za umístění varovných návěstidel, návěstidel pro krytí vozidel, návěstidel pro krytí pracovního místa nebo vyloučené koleje a návěstidel pro pomalou jízdu odpovídá OZOV,
- b) za upozornění zúčastněných zaměstnanců na výlukovou činnost odpovídá OZOV,
- c) za zpravení strojvedoucích písemným rozkazem ve stanovených případech o okolnostech, za které odpovídá, je zodpovědný výpravčí ŽST určené tímto rozkazem nebo předpisem ČD D 2 ke zpravování doprovodu vlaků,
- d) za provedení dalších bezpečnostních opatření, která jsou stanovena pro jízdu nebo práci speciálních vozidel podle předpisu ČD D 2/81, předpisu ČD S 8 nebo TNP pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci, odpovídá vedoucí prací.

Při všech výlukách konaných dle tohoto rozkazu jsou všichni zúčastnění zaměstnanci ČD i CPS povinni dodržovat ustanovení předpisů ČD D 1, ČD D 2, ČD D 7/2, ČD D 46, ustanovení tohoto rozkazu a ustanovení ostatních platných interních předpisů ČD a TNP. Při výlukách nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti drážní dopravy, ohrožení cestujících ani ohrožení zaměstnanců ČD a CPS zúčastněných na výluce.

12. Zřízení dočasných přejezdů:

nebudou zřizovány

13. Jiná závazná opatření:

Vrchní přednostové UŽST, DKV a SDC uvedení jako adresáti zajistí, aby s tímto rozkazem byli před zahájením výluk podle něj konaných prokazatelně seznámeni všichni dotčení zaměstnanci.

Tento rozkaz musí být až do ukončení všech etap výluky předáván v předávce služby vedoucím dispečerem RCP Plzeň a příslušným provozním dispečerem RCP Plzeň. Na pracovištích výpravčích dotčených ŽST bude uschován a předáván ve sbírce "Výluky". Poté musí být uschován až do ukončení platnosti jízdního řádu 2007/2008.

Výluky dle tohoto rozkazu smí být konány teprve tehdy, až objednavatel výluky obdrží zmocnění k provedení výluky vydané zástupcem ředitele odboru pro řízení RCP Plzeň.

14. Příjem rozkazu:

Přednostové všech v záhlaví uvedených OS ČD (kromě OS ČD, kterým je rozkaz dán na vědomí) potvrdí ihned příjem rozkazu zaměstnanci RCP Plzeň (spojení tel.: 9725 24576, e-mail: vanis@gr.cd.cz).

Zástupce ředitele odboru pro řízení
RCP Plzeň
Ing. Chaloupka Josef

Za správnost:
Hlavní zpracovatel v. r.

PŘÍLOHA 6: Seznam rozdělení tratí hlavních tahů

Tratě prvního hlavního tahu:

- Děčín státní hranice – Děčín – Prostřední Žleb – Děčín hlavní nádraží – Ústí nad Labem hlavní nádraží – Hněvice – Praha hlavní nádraží – Kolín – Česká Třebová – Zábřeh na Moravě – Přerov – Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice,
- Dluhonice – Prosenice,
- Hranice na Moravě – Polanka nad Odrou – Bohumín – Český Těšín – Mosty u Jablunkova státní hranice,
- Polanka nad Odrou – Ostrava-Kunčice – Havířov – Český Těšín,
- Dětmárovice – Petrovice u Karviné – Karviná hlavní nádraží,
- odbočka Závada – odbočka Koukolná,
- Česká Třebová – Brno hlavní nádraží,
- Brno hlavní nádraží – Břeclav – Lanžhot státní hranice,
- Břeclav – Břeclav státní hranice,
- vybrané brněnské spojovací dráhy:
- Brno-Horní Heršpice – Brno dolní nádraží – Brno-Židenice,
- Brno-Židenice – Brno-Maloměřice,
- vybrané pražské spojovací dráhy:
- Praha-Libeň – Praha-Vítkov výhybna,
- Praha-Vysočany – Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov,
- Praha-Vršovice – Praha hlavní nádraží,
- Praha-Hostivař – Praha-Libeň – Praha-Vysočany,
- Praha-Běchovice – Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad výhybna,
- Praha-Libeň – (Rokytkva výhybka č. 1 odbočka) – Praha-Bubeneč,
- Praha Masarykovo nádraží – Praha-Holešovice-Stromovka,
- Praha-Libeň – Hrabovka – Praha hlavní nádraží,
- Praha-Vršovice (seřadovací nádraží) – Praha-Krč – Praha-Radotín,
- Praha-Vršovice – Praha-Krč.

Tratě druhého hlavního tahu:

- Cheb – Klášterec nad Ohří – Třebušice – Řetenice – Ústí nad Labem západ – Ústí nad Labem-Střekov – Všetaty – Nymburk hlavní nádraží – Kolín – Havlíčkův Brod,
- Děčín hlavní nádraží – (Děčín -Prostřední Žleb) – Děčín východ – Ústí nad Labem-Střekov,
- Bílina – Úpoušiny – Trmice – Ústí nad Labem západ,
- Cheb státní hranice – Plzeň hlavní nádraží – Beroun – Praha-Smíchov,
- Havlíčkův Brod – Brno hlavní nádraží,
- Přerov – Břeclav.

Tratě třetího hlavního tahu:

- Plzeň hlavní nádraží – Horažďovice předměstí – České Budějovice – (Horní Dvořiště státní hranice) – Veselí nad Lužnicí – Jihlava – Havlíčkův Brod,
- Praha-Vršovice – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Velenice státní hranice,
- Plzeň hlavní nádraží – Domažlice – Česká Kubice státní hranice,
- Brno hlavní nádraží – Nezamyslice – Přerov,
- Brno hlavní nádraží – Blažovice – Holubice,
- Nezamyslice – Olomouc hlavní nádraží,
- Praha-Vysočany – Lysá nad Labem,
- Velký Osek – Hradec Králové hlavní nádraží – Týniště nad Orlicí – Choceň,
- Hradec Králové hlavní nádraží – Pardubice hlavní nádraží.