VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ
ÚSTAV ŽELEZNIČNÍCH KONSTRUKCÍ A STAVEB

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
INSTITUTE OF RAILWAY STRUCTURES AND CONSTRUCTIONS

ANALÝZA VÝLUK ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ

ANALYSIS OF RAILWAY TRACKS POSSESSIONS

DIPLOMOVÁ PRÁCE
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE — Bc. TOMÁŠ MALÝ
AUTHOR

VEDOUCÍ PRÁCE — Ing. RICHARD SVOBODA, Ph.D.
SUPERVISOR

BRNO 2014

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N3607 Stavební inženýrství
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor	3607T009 Konstrukce a dopravní stavby
Pracoviště	Ústav železničních konstrukcí a staveb

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomant	Bc. Tomáš Malý
Název	Analýza výluk železničních tratí
Vedoucí diplomové práce	Ing. Richard Svoboda, Ph.D.
Datum zadání diplomové práce	31. 3. 2013
Datum odevzdání diplomové práce	17. 1. 2014

V Brně dne 31. 3. 2013

.....
doc. Ing. Otto Plášek, Ph.D.
Vedoucí ústavu

.....
prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební VUT

Podklady a literatura

Výlukové rozkazy
SŽDC (ČD) D7/2 Předpis pro organizování výluk ČD

Další platné právní předpisy a normy

Zásady pro vypracování

Zhodnoťte vhodnost délek výluk a jejich časového umístění v závislosti na intenzitě provozu na železničních tratích. Bude-li to možné, navrhněte i jiné možnosti údržby a oprav železničních tratí s menším dopadem na provoz.

Předepsané přílohy

.....

Ing. Richard Svoboda, Ph.D.
Vedoucí diplomové práce

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá organizací a plánováním výlukové činnosti na železničních tratích. V první kapitole je nastíněn právní rámec železniční dopravy a definovány základní pojmy. Druhá kapitola navazuje rozborem předpisu o organizování výlukové činnosti na drahách SŽDC. Následně se práce zaměřuje na vzájemné vztahy mezi provozovatelem dráhy a dopravcem a poukazuje na nedostatky a nekoncepčnost systému. V poslední kapitole je provedeno vyhodnocení nákladů, vícenákladů a ušlých zisků subjektů dotčených vybranou výlukou, přičemž výsledné zjištění je opřeno o statistiku výluk na dané trati.

Klíčová slova

Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, provozovatel drážní dopravy, zákon o drahách, výluky železničních tratí

Abstract

The diploma thesis deals with organization and planning railway tracks possessions. The first part includes introduction to basic terms. The second one continues with analysis of regulation of planning railway tracks possessions provided by SŽDC. Then the thesis points at the deficiencies in relation to relations between the railway operator and operator of the railway transport. The last part analyzes the costs, additional costs and lost profits of affected entities in connection with the selected tracks possessions.

Keywords

owner of the track, the railway operator, operator of the railway transport, tracks law, railway tracks possession

Bibliografická citace VŠKP

Bc. Tomáš Malý *Analýza výluk železničních tratí.* Brno, 2014. 73 s., 41 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav železničních konstrukcí a staveb. Vedoucí práce Ing. Richard Svoboda, Ph.D..

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 16.1.2014

……

podpis autora
Bc. Tomáš Malý

Poděkování:

Na tomto místě bych chtěl poděkovat Bc. Adéle Balcarové a Bc. Ivovi Zvejškovi za podporu a společnost při psaní diplomové práce. Dále děkuji svým kolegům „inženýrům čekatelům“ Kubinovi, Látalovi, Veselému a Podolníkovi za hodnotné rady. V neposlední řadě děkuji Ing. R. Svobodovi, Ph.D. za vedení mé práce.

V Brně dne 16.1.2014

……

podpis autora
Bc. Tomáš Malý

OBSAH

1 Prostředí železniční dopravy 12
1.1 Závazné předpisy 12
1.2 Fungování železniční dopravy 14
1.2.1 Vlastník dráhy 15
1.2.2 Provozovatel dráhy 16
1.2.3 Provozovatel drážní dopravy 17
2 Charakteristika výlukové činnosti 20
2.1 Definice výlukové činnosti 20
2.1.1 Dělení výluk 20
2.2 Příprava a plánování výluk 22
2.2.1 Proces tvorby požadavku na výluku 23
2.2.2 Koordinace výluk 23
2.2.3 Výlukové plány 24
2.3 Výlukové rozkazy 26
2.3.1 Druhy výlukových rozkazů 27
2.3.2 Obsah výlukového rozkazu 28
2.4 Opatření dopravců 29
2.5 Realizace výluk 30
2.5.1 Odpovědné osoby při realizaci 30
2.5.2 Rušení, zákaz konání, odvolání a předčasné ukončení výluky 31
3 Prostředí železniční dopravy v kontextu výlukové činnosti 33
3.1 Souvislosti mezi výlukou a subjekty na dráze 33
3.1.1 Omezení provozování dráhy a drážní dopravy 33
3.1.2 Správa železniční dopravní cesty 34
3.1.3 Poplatek za použití dopravní cesty 36
3.1.4 Náklady SŽDC související s výlukovou činností 36

3.1.5 Zajištění dopravní obslužnosti ... 38
3.1.6 Náklady dopravce související s výlukovou činností ... 39
3.2 Rizika plynoucí ze současného stavu ... 40
3.2.1 Manažerská rizika vyplývající z duality „provozovatel – dopravce“ ... 40
3.2.2 Odpovědnost za škodu při omezení provozu ... 42
3.2.3 Komunitární právo v oblasti železniční dopravy ... 43
3.3 Novelizace předpisů upravující výlukovou činnost ... 44
3.3.1 Nový zákon o železnicích ... 44
3.3.2 Aktualizace předpisu SŽDC D7/2 ... 46
4 Analýza vybraných výluk ... 48
4.1 Brno-Maloměřice – Adamov 23. – 24. 10. 2013 ... 48
4.1.1 Základní informace ... 48
4.1.2 Popis výluky ... 49
4.1.3 Prováděné práce ... 51
4.1.4 Náklady spojené s výlukou ... 51
4.1.5 Zhodnocení organizace výluky ... 53
4.2 Brno hl. n. – Brno-Chrlice 14. – 16. 10. 2013 ... 54
4.2.1 Základní informace ... 55
4.2.2 Popis výluky ... 55
4.2.3 Náklady na odměny zaměstnanců ... 56
4.2.4 Výpočet výše poplatku za použití dopravní cesty ... 58
4.2.5 Zhodnocení organizace výluky ... 58
4.3 Přehled výluk na trati 315A za rok 2013 ... 59
Závěr ... 64
Seznam použité literatury ... 66
Právní předpisy ... 66
Dokumenty SŽDC ... 67

Tištěné zdroje 68
Elektronické zdroje 69
Seznam tabulek 70
Seznam obrázků 71
Seznam použitých zkratek 72
Seznam příloh 73

„Zavedení železnic by bylo na úkor veřejných zdravotních poměrů, pohyb rychlejší 41 kilometrů v hodině by cestujícím nevyhnutelně způsobil mozkové otřesy a šílenství, v obecenstvu u trati pak závrať a nevolnost.“

Bavorská královská lékařská rada, 1837

ÚVOD

Od dob Svobodného státu Bavorsko a Českého království uplynula spousta let a železniční doprava za tu dobu prošla značným vývojem. Společně s příchodem průmyslové revoluce se významně rozvíjela i železniční doprava a počátkem 19. století už byla vybudována hustá železniční síť, která výrazně zkrátila dobu přepravy osob i zboží po Evropě. Přestože s rozvojem automobilismu došlo k určitému poklesu významu železnice, v dnešní době její důležitost opět roste. s rozvojem vysokorychlostní železniční sítě začíná být železniční doprava výraznou konkurencí pro ostatní způsoby přepravy v osobní i nákladní dopravě po Evropě.

Tento trend zároveň zvyšuje nároky na kvalitu železniční infrastruktury, která je úzce spjatá s výlukovou činností. Ta omezuje provozování dráhy a drážní dopravy za účelem údržby, opravy a modernizace tratí. Aby železniční doprava mohla být konkurenceschopná, je nezbytné najít způsob, jak udržovat požadovanou kvalitu infrastruktury a zároveň minimalizovat omezování provozování drážní dopravy.

České republice dnes vážně hrozí, že ji mezinárodní nákladní vlaky dopravce METRANS začnou objíždět. Důvodem je zejména nízká spolehlivost průjezdu sítí SŽDC, způsobená dlouhodobými výlukovými pracemi při rekonstrukcích traťových úseků, příležitostným souběhem výluk na březích Labe a nízkou propustností úseku Kolín – Česká Třebová pro nákladní dopravu.[1]

Cílem mé práce je rozpoznání rezerv při organizování výlukové činnosti na základě posouzení stávajícího způsobu plánování a provádění jednotlivých výluk. Klíčové pak bude posouzení rozdílu v příjmech a nákladech jednotlivých účastníků v souvislosti s časovou organizací výluk preferující jízdu vlaku.

V první kapitole bude nastíněn právní rámec železniční dopravy a definovány základní pojmy. Ve druhé kapitole pak navážu rozborem předpisu o organizování výlukové činnosti

[1] KADEŘÁVEK, Petr. METRANS s mnoha novinkami. *Železniční magazín*. roč. 2013, č. 12. ISSN: 1212-1851.

na drahách SŽDC. Následně se zaměřím na vzájemné vztahy mezi provozovatelem dráhy a dopravcem a pokusím se poukázat na nedostatky a nekoncepčnost systému. V poslední kapitole provedu vyhodnocení nákladů, vícenákladů a ušlých zisků subjektů dotčených vybranou výlukou a výsledné zjištění se pokusím opřít o statistiku výluk na dané trati.

1 PROSTŘEDÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

V této kapitole bude popsáno prostředí železniční dopravy, které jako celek vychází z legislativní úpravy. Uvádím výčet předpisů popisujících různé aspekty systému železniční dopravy a rozvádím ty z nich, jež jsou potřebné pro pochopení problematiky výlukové činnosti. k tomu je nezbytné vysvětlit role jednotlivých subjektů působících na železnici a objasnit jejich vzájemné vztahy.

1.1 Závazné předpisy

Nejdůležitějším legislativním dokumentem v oblasti železniční dopravy je zákon o drahách z roku 1994. Upravuje podmínky pro stavbu železničních drah, pro provozování těchto drah a také pro provozování drážní dopravy na těchto drahách. Zákon se vztahuje na dráhy železniční, tramvajové, trolejbusové a lanové a ze své působnosti vylučuje pouze dráhy důlní, průmyslové a přenosné[2]. Zákon se vztahuje na různorodé dráhy, což ho činí velmi obecným, a proto na něj navazuje množství prováděcích předpisů, převážně vyhlášek, které problematiku fungování a provozování železničních drah upřesňují a doplňují. Zmíněny budou jen předpisy, které souvisí s problematikou železniční dopravy a výlukové či údržbové činnosti na železniční dráze.

- **Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách** – krom výše zmíněného zákon dále upravuje výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah. Ve svých úvodních ustanoveních definuje pojmy dráha, provozování dráhy a provozování drážní dopravy. Dále kategorizuje železniční dráhy na celostátní, regionální, vlečky a dráhy speciální.[3]
- **Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě** – mimo jiné definuje náhradní autobusovou dopravu (dále také NAD) a stanovuje podmínky, kterými se NAD řídí.
- **Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících** – upravuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.[4]
- **Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty** – zákon upravuje způsob zřízení a činnost akciové

[2] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (zákon o drahách). §1 odst. 1 a 2.
[3] tamtéž. §3 odst. 1.
[4] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (zákon o veřejných službách).

společnosti České dráhy (dále též ČD) a zřízení a činnost státní organizace Správa železniční dopravní cesty[5] (dále také SŽDC), čímž odděluje osobu provozovatele dopravní cesty od osoby dopravce a iniciuje proces liberalizace v železniční dopravě.

- **Vyhláška č. 100/1995 Sb.**, kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (**Řád určených technických zařízení**) – určená technická zařízení jsou zařízení plynová, elektrická, zdvihací, pro ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny a pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů.[6] Jedná se např. o trakční vedení (zařízení elektrické), u kterého vyhláška stanovuje způsob kontroly, časové intervaly kontroly apod.
- **Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah** – stanovuje způsob a podmínky pro zabezpečení dráhy, obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy.[7]
- **Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah** – definuje součásti dráhy, technické podmínky a požadavky pro stavbu dráhy a stavby na dráze a technické podmínky provozuschopnosti dráhy, jež jsou určeny stavebnětechnickými parametry, dovoleným opotřebením za provozu a funkčností jejich částí.[8] Zároveň vyhláška stanovuje pravidla pro pravidelné prohlídky a měření staveb drah.[9]
- **Vyhláška č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci** – stanovuje provozovateli dráhy povinnost nediskriminačním způsobem poskytnout oprávněnému dopravci služby spojené s přepravou osob i věcí a s činnostmi při provozování drážní dopravy.[10]
- **Vyhláška č. 501/2006 Sb., o vymezení nákladů provozovatele dráhy spojených s provozováním a zajišťováním provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty** – vyhláška stanovuje vymezení nákladů na provozování dopravní cesty, zajištění provozuschopnosti dopravní cesty, modernizaci a rozvoj

[5] Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.
[6] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení).
[7] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.
[8] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb., vyhlášky č. 346/2000 Sb., vyhlášky č. 413/2001 Sb. a vyhlášky č. 577/2004 Sb. § 25 odst. 1.
[9] tamtéž. § 26 odst. 1.
[10] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 351/2005 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci.

dopravní cesty a vyžaduje k tomuto nutné doklady. Nakonec vymezuje také přiměřený zisk provozovateli dopravní cesty.[11]

- **Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráze**.

Mimo zákony a na ně navazující obecně závazné vyhlášky jsou pro osoby podílející se na provozování drážní dopravy závazné také interní předpisy státní organizace Správy železniční dopravní cesty. Stěžejním předpisem pro plánování a organizaci výlukové činnosti je předpis D7/2, který navazuje na další základní předpisy SŽDC.

- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis (účinnost od 1. července 2013).
- SŽDC (ČD) D2/81 Doprava speciálních vozidel podle typů.
- SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (účinnost od 1. července 2013).
- ČD D7 Směrnice pro řízení provozu na tratích SŽDC, s. o.
- **SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností** (účinnost od 15. prosince 2013).
- ČD D7/3 Směrnice pro analýzu a výpočet plnění jízdního řádu na tratích SŽDC, s. o.

1.2 Fungování železniční dopravy

K pochopení fungování systému železniční dopravy je nutné definovat některé důležité pojmy. Základním prvkem infrastruktury je dráha samotná, jíž se rozumí cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Aby dráha mohla sloužit svému účelu, je třeba zajistit její provozuschopnost. To znamená udržet takový technický stav dráhy, který zaručuje její bezpečné a plynulé provozování. za provozování se v tomto smyslu považují činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava.[12]

Z výše uvedeného je možné vysledovat tři základní role v železniční dopravě, které mohou vykonávat jak jednotlivé osoby, tak i osoba jediná.[13] Zákon rozlišuje vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy. Před bližším představením jednotlivých subjektů na dráze je nutné podotknout, že se v této práci zaměřuji pouze na dráhy železniční, z nichž se omezím převážně na dráhy celostátní a regionální.

[11] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 501/2005 Sb., o vymezení nákladů provozovatele dráhy spojených s provozováním a zajišťováním provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty.
[12] Zákon o drahách.
[13] MELICHAR, Vlastimil a Jindřich JEŽEK. *Ekonomika dopravního podniku.* 3. přeprac. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-719-4711-3. Str. 13.

1.2.1 Vlastník dráhy

Vlastníkem dráhy je osoba, která má úsek dopravní cesty ve svém vlastnictví. Je povinen zajistit údržbu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a musí umožnit styk dráhy s jinými dráhami. u dráhy celostátní a regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a obslužnosti území kraje. V případě, kdy vlastník (není-li jim stát) není schopen zajistit provozuschopnost dráhy, je povinen dráhu nabídnout státu k odkoupení. Současně je vlastník povinen zajistit provozování dráhy, a to sám, nebo prostřednictvím jiné odpovědné osoby (u regionální a celostátní dráhy je povinen ji nabídnout k zajištění provozování státu). To, co musí být konkrétně dodrženo, aby byla zajištěna provozuschopnost dráhy (tzv. technické podmínky provozuschopnosti), stanoví stavební a technický řád drah.[14]

Převážná většina celostátních a regionálních drah je ve vlastnictví státu, za který je pověřena hospodařit státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Dalšími vlastníky jsou Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., které vlastní regionální dráhy Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Dále je to Svazek obcí údolí Desné s regionálními drahami Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín. Regionální dráhu Česká Kamenice – Kamenický Šenov vlastní KŽC Doprava, s.r.o. a posledním vlastníkem částí dráhy celostátní a drah regionálních je akciová společnost České Dráhy.[15]

Část dráhy, na které se uskutečňuje doprava (přemísťování z jednoho místa na druhé), označujeme jako dopravní cestu. Vlastník takové ucelené části infrastruktury je současně také přídělcem kapacity dopravní cesty jednotlivým provozovatelům drážní dopravy. Tím umožňuje použití dopravní cesty vícero dopravcům v míře dle přidělené kapacity průjezdnosti. V případě dopravní cesty ve vlastnictví státu je přídělcem kapacity dopravní cesty SŽDC.[16]

Přídělce musí po projednání s provozovatelem dráhy zpracovat a zveřejnit prohlášení o dráze, a to nejpozději 12 měsíců před platností jízdního řádu. V prohlášení o dráze musí být popsána technická povaha dopravní cesty a její kapacita pro železniční dopravu, zásady a kritéria

[14] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb., vyhlášky č. 346/2000 Sb., vyhlášky č. 413/2001 Sb. a vyhlášky č. 577/2004 Sb.
[15] Prohlášení o dráze celostátní a regionální: platné pro přípravu jízdního řádu 2014 a pro jízdní řád 2014 ve znění změny č. 1/2013 účinné od 27.3.2013. In: [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/pristup-na-zdc/prohlaseni-2014.htm.
[16] Zákon o drahách. § 34b.

přidělování kapacity žadatelům, informace o ceně za přidělení kapacity, stanovení ceny za užití dopravní cesty a další.[17]

V následující tabulce 1 je uvedena základní charakteristika železniční sítě v České republice bez ohledu na jednotlivé vlastníky tratí.

Tabulka 1 - Základní charakteristika železniční sítě k 15. 12. 2012

Základní charakteristika železniční sítě	[km]
délka tratí celkem	9 487
jednokolejné	7 557
dvoukolejné a více kolejné	1 907
délka elektrizovaných tratí	3 078
AC 25 kV/50 Hz	1 305
DC 3 kV (1,5 kV)	1 774
délka úzkorozchodných tratí	23
stavební délka kolejí celkem	15 616
délka tratí s rychlostí	
od 80 km/h	7 315
od 81 do 120 km/h	1 679
od 121 do 159 km/h	117
160 km/h a více	379

Zdroj: SŽDC: Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2014

1.2.2 Provozovatel dráhy

Provozovatel dráhy je osoba, která je smluvně pověřená vlastníkem dráhy (nejde-li o tutéž osobu) k provozování dráhy a která k tomu má příslušné úřední povolení.[18] Provozovatel dráhy je povinen dráhu provozovat pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a k tomu musí vydat určené vnitřní předpisy. Dále uzavírá smlouvu s dopravcem, který má přidělenou kapacitu dopravní cesty od přídělce na dané části dráhy, a na základě této smlouvy mu musí umožnit provozovat drážní dopravu za sjednanou cenu.[19]

Provozovatel dráhy je organizátorem dopravy a jeho povinností je např. označit názvy stanic a zastávek, které provozuje,[20] pro veřejnou osobní dopravu zveřejnit jízdní řády (dále JŘ), zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování a další. Je

[17] Zákon o drahách. § 34c.
[18] ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. 3. rozš. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-67-3. Str. 58.
[19] Zákon o drahách. § 23.
[20] Zákon o drahách.

také oprávněn udílet pokyny dopravcům při organizování dopravy a osobám nacházejícím se v obvodu dráhy, aby zajistil plynulé a bezpečné provozování dopravy.[21]

Na drahách celostátních a regionálních ve vlastnictví státu je dominantním provozovatelem dráhy státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Zbylými provozovateli jsou akciová společnost PDV RAILWAY na regionálních drahách Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice a akciová společnost Advanced World Transport na regionální dráze Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Obě obchodní společnosti dráhy provozují na základě nájemní smlouvy se státem.[22]

Tabulka 2 - Rozdělení provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu podle délky provozovaných tratí k 31. 12. 2012

SŽDC	9 412 km
PDV RAILWAY a.s.	37 km
Advanced World Transport a.s.	20 km

Zdroj: SŽDC: Výroční zpráva za rok 2012

Při srovnání údajů z tabulek 1 a 2 zjistíme, že ve vlastnictví státu je 9 468 km tratí z celkové délky 9 487 km železničních tratí u nás. na ostatní vlastníky tak připadá pouhých 19 km tratí. Proto se v této práci zaměřím na problematiku výlukové činnosti právě na železničních drahách ve vlastnictví státu, které provozuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

1.2.3 Provozovatel drážní dopravy

K provozování drážní dopravy je zapotřebí platná licence udělená drážním správním úřadem (Drážní úřad) a uzavřená smlouva o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy (nejde-li o jednu a tutéž osobu). Provozování drážní dopravy na celostátní a regionální dráze vyžaduje navíc přidělení kapacity dopravní cesty, sjednání ceny za užití dráhy podle cenových předpisů a stanovení způsobu její úhrady. Provozovatel drážní dopravy musí mít navíc platné osvědčení dopravce (vydává taktéž Drážní úřad).[23]

Drážní doprava může být provozována veřejně nebo neveřejně. Veřejná drážní doprava je provozována dopravcem k uspokojení obecných přepravních potřeb podle vyhlášených přepravních podmínek, jízdního řádu a tarifu. Může jít o přepravu osobní nebo nákladní.

[21] Zákon o drahách. § 22.
[22] SŽDC, s.o. Prohlášení o dráze celostátní a regionální: platné pro přípravu jízdního řádu 2014 a pro jízdní řád 2014 ve znění změny č. 1/2013 účinné od 27.3.2013. In: [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/pristup-na-zdc/prohlaseni-2014.htm.
[23] Zákon o drahách. § 24.

Neveřejná drážní doprava je provozována dopravcem k uspokojení individuálních přepravních potřeb a podle smluvních podmínek.[24]

Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, podle platné licence a podle smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy. Dle zákona o drahách musí dopravce učinit další kroky k zajištění bezpečného provozování, mezi něž patří např. vydání vnitřních předpisů o odborné způsobilosti, sjednání si pojištění odpovědnosti za škodu z provozu drážní dopravy, řízení se pokyny provozovatele dráhy apod.[25]

V neposlední řadě je dopravce povinen zabezpečit náhradní dopravu za přerušenou veřejnou drážní osobní dopravu z důvodu nehody nebo z provozních důvodů, pro které nelze přepravu dokončit drážním vozidlem (tedy v případech neplánovaného narušení přepravy).

Počet dopravců na našich železničních tratích v období posledních let roste. V roce 2008 jich zde působilo 53, na konci roku 2012 už to bylo 79 dopravců.[26] Výčet některých dopravců obsahují tabulky 3 a 4. Nejvýznamnějším dopravcem na českém trhu v železniční dopravě je přirozeně společnost České dráhy, a.s. v osobní dopravě a ČD Cargo, a.s. v dopravě nákladní. Tyto společnosti se postupně vyvinuly ze státní organizace České dráhy, která před rokem 2003 hospodařila s majetkem státu, se kterým nyní nakládá SŽDC.

Tabulka 3 - Podíl osobních dopravců na výkonech v osobní dopravě 2011 a 2012 (%)

Dopravce	hrtkm 2011	vlkm 2011	hrtkm 2012	vlkm 2012
České dráhy, a.s.	99,31	98,62	97,06	97,20
RegioJet a.s.	0,38	0,23	2,57	1,62
GW Train Regio a.s.	0,15	0,75	0,14	0,70
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	0,13	0,32	0,13	0,33
Leo Express a.s.	0,01	0,01	0,07	0,08
Ostatní dopravci	0,03	0,08	0,03	0,07

Zdroj: SŽDC: Výroční zpráva za rok 2012

V tabulkách jsou uvedeny procentuální podíly jednotlivých dopravců na celkovém výkonu přepravy. Tabulka 3 obsahuje výčet dopravců podílejících se na osobní dopravě a v tabulce 4 jsou uvedení dopravci fungující v nákladní dopravě. Hrubý tunový kilometr (hrtkm) je dán součinem mezi hrubou hmotností kolejových vozidel zařazených do vlaku a ujetou

[24] Zákon o drahách. § 24.
[25] Zákon o drahách. § 35.
[26] SŽDC, s.o. Výroční zpráva za rok 2012. In: [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html.

vzdáleností v kilometrech. Vlakový kilometr (vlkm) udává ujetou vzdálenost vlaku v kilometrech.

Tabulka 4 - Podíl nákladních dopravců na výkonech v nákladní dopravě 2011 a 2012 (%)

Dopravce	hrtkm 2011	vlkm 2011	hrtkm 2012	vlkm 2012
ČD Cargo, a.s.	84,36	76,18	79,38	75,82
Advanced World Transport a.s.	6,21	4,60	8,03	6,11
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,53	3,09	3,67	3,26
PKP CARGO SPÓLKA AKCYJNA	1,12	1,35	1,96	1,85
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	0,47	0,38	1,40	1,03
IDS Cargo a.s.	0,49	0,52	0,98	0,98
SD - Kolejová doprava, a.s.	0,53	0,35	0,89	0,67
METRANS Rail s.r.o.	0,45	0,39	0,63	0,51
BF Logisticss s.r.o.	0,31	0,30	0,46	0,34
BRYNTIN RAIL CZ, s.r.o.	0,01	0,01	0,38	0,22
Ostatní dopravci	2,53	12,84	2,22	9,21

Zdroj: SŽDC: Výroční zpráva za rok 2012

2 CHARAKTERISTIKA VÝLUKOVÉ ČINNOSTI

Jak je patrno z předchozího textu, k řádnému fungování systému železniční dopravy je nezbytná údržba dopravní infrastruktury a její modernizace. Při zajišťování provozuschopnosti jsou čas od času zapotřebí práce na této infrastruktuře, která tak v daný okamžik nemůže plně sloužit vlakové dopravě. Způsoby takového omezení provozování dráhy jsou regulovány zákonem a přípravu, plánování, koordinaci a provádění upravuje vnitřní předpis SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností.

2.1 Definice výlukové činnosti

Výluka je úprava způsobu dopravního a provozního použití zařízení dopravní cesty vyžadující přijetí zvláštních technologických a technických opatření, při které dochází k omezení provozování dráhy a případně i k omezení provozování drážní dopravy.[27]

Už jen proto, že veřejná železniční doprava se realizuje podle předem stanoveného a vyhlášeného řádu, jen nezbytné organizovat i činnost výlukovou. a to tak, aby nedocházelo k omezování železniční dopravy, případně k němu docházelo v co nejmenší možné míře. Není-li z důvodu výluky umožněna jízda vlaku osobní dopravy, je možné zavést náhradní dopravu použitím autobusů, ovšem při omezení jízdy nákladního vlaku je přeložení nákladu na jiný způsob dopravy značně komplikovanější a v mnoha případech i zcela nemožné.

2.1.1 Dělení výluk

Výluky můžeme dělit dle několika hledisek. za základní hledisko můžeme považovat to, zda se jedná o **výluku předpokládanou**, která je naplánovaná, připravená a povolená, a která je uskutečňována podle předem vypracovaného výlukového rozkazu (dále VR). Nejde-li o výluku splňující tyto podmínky, jedná se o **výluku nepředpokládanou**. Nepředpokládaná výluka se smí konat pouze při odstraňování havarijního stavu nebo následků mimořádné události.

Předpokládané výluky se podle časového umístění výluky dělí na **denní výluky, noční výluky a výluky nepřetržité.** za noční výluku se podle předpisu D7/2 považuje výluka konaná v noční době přes půlnoc v časové poloze od 18:00 hod. do 6:00 hod. Denní výluka je

[27] SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností. 2013. Str. 12.

výluka konaná pouze v jednom kalendářním dni a nepřetržitá výluka je výluka konaná v nepřetržitém režimu déle než jeden den, nelze-li ji považovat za výluku noční.

Z prostorového hlediska podle místa práce můžeme výluky rozdělit na **výluky traťových kolejí**, **výluky staničních kolejí**, případně **výluky staničních zhlaví**.[28] Takové dělení, ač nevychází z textu předpisu, má smysl zejména proto, že každý tento typ výluky omezuje provoz na trati jiným způsobem. Výluku traťové koleje můžeme dále dělit podle toho, jedná-li se o jednokolejnou nebo dvou- či vícekolejnou trať. Omezení provozu na jednokolejné trati se neobejde bez zavedení náhradní přepravy, kdežto v případě dvoukolejné trati mohou vlaky z vyloučené koleje využít část kapacity koleje pro opačný směr jízdy.

U výluky staničních kolejí hovoříme zejména o kolejích dopravních, kdy může být vyloučena jedna dopravní kolej, nebo třeba i celá skupina kolejí. Vyloučení manipulační koleje z provozu má na plynulost dopravy jen velmi malý vliv, i když může znamenat např. zákaz nakládky v dotčené stanici. Vyloučení některé výhybky nebo skupiny výhybek ve staničním zhlaví nemusí nutně znamenat úplné vyloučení souvisejících dopravních kolejí, ale znemožňuje to např. odjezd z dopravní koleje ve směru vyloučeného zhlaví a příjezd na danou dopravní kolej z tohoto směru.[29]

Mimo výluku kolejí mohou být vyloučeny i jiné prvky železniční infrastruktury, a to buď samostatně, nebo současně s výlukou koleje. Napěťová **výluka trakčního vedení** (dále jen TV) je stav, kdy je vypnuta část trakčního vedení a kdy všechna elektrická hnací vozidla musí mít v dotčeném úseku stažené sběrače.[30] Pohyb po úseku s napěťovou výlukou může být uskutečněn setrvačností, s přípřeží či přivěšením lokomotivy s nezávislou trakcí, popřípadě zařazením lokomotivy s nezávislou trakcí pro celou jízdu vlaku.

Dalším uceleným prvkem, jehož vyloučení z provozu má své specifické dopady na omezení provozování železniční dopravy je **zabezpečovací a sdělovací zařízení**. Zabezpečovací zařízení přispívá k bezpečnosti železničního provozu především tím, že zajišťuje správnou polohu výhybek ležících v jízdní cestě, dále že zajišťuje, aby v jízdní cestě nebylo žádné jiné kolejové vozidlo, zamezuje postavení kolizních cest a kontroluje a případně i nahrazuje

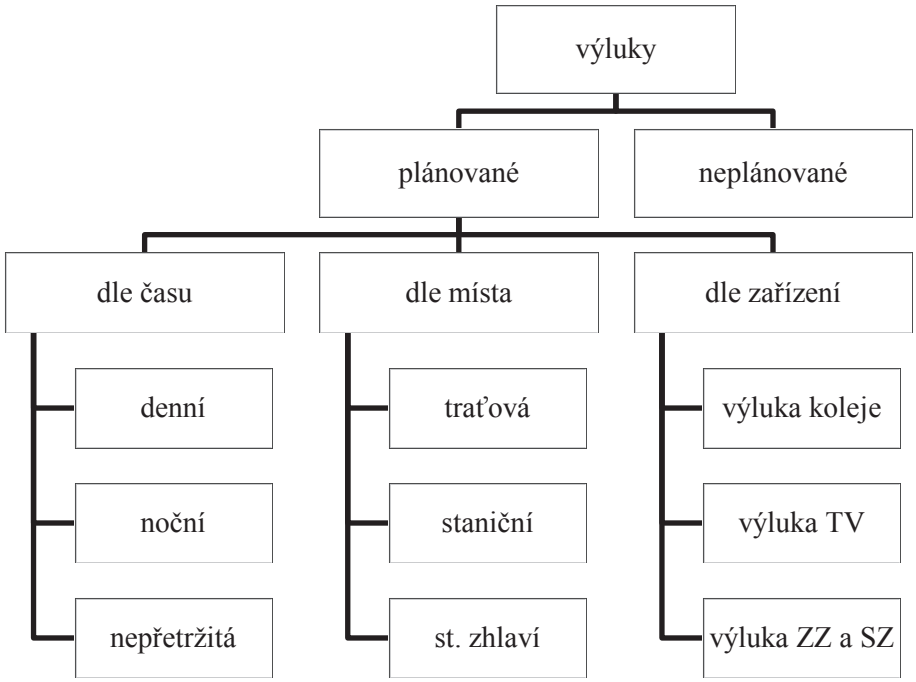
[28] ŠIROKÝ, Jaromír. Podpora výlukové činnosti. Vědeckotechnický sborník ČD. roč. 2005, č. 19, s. 14. ISSN: 1214-9047.
[29] tamtéž.
[30] SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis. 2013. Str. 274.

činnost dopravních zaměstnanců při řízení železniční dopravy, čímž výrazně snižuje námahu obsluhy a možnost selhání lidského činitele.[31]

Při výluce zabezpečovacího zařízení je proto nezbytné učinit opatření k tomu, aby vyloučený úsek mohl být provozovaný i v době výluky. Například při výluce přejezdového zabezpečovacího zařízení na provozované koleji je nezbytné zajistit bezpečnost např. zavedením pomalé jízdy či dočasným zrušením přejezdu.

Následující schéma přehledně zachycuje výše popsané rozdělení výluk. Schéma přizpůsobuji procesu organizace výluk a jejich vyznačení ve výlukových plánech, proto jsou neplánované výluky postaveny mimo následné dělení, i když i v jejich případě by se samozřejmě dalo uvažovat o dělení dle místa a zařízení.

Obrázek 1 - Rozdělení výluk



2.2 Příprava a plánování výluk

Dále zde bude popsán proces přípravy a vzniku výluky a vyjmenovány osoby, které do procesu v různých fázích vstupují. Ty, pokud pro ně není předpis D7/2 přímo závazný, musí být k povinnosti dodržovat tento předpis smluvně zavázány.

[31] KOUDY. Zabezpečovací zařízení: část 1. Simulátor železničního uzlu Brno [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://brnosim.wz.cz/clanky.php?id=1.

Pro přehlednost a lepší orientaci v procesu tvorby výlukových plánů je v příloze uvedena organizační struktura SŽDC.

2.2.1 Proces tvorby požadavku na výluku

Na začátku celého procesu tvorby je osoba **žadatele o výluku**. Tou může být organizační jednotka SŽDC, nebo cizí právní subjekt (dále také CPS). Jedná-li se o výluku pro zajištění provozuschopnosti dráhy (údržba, opravné práce), žadateli jsou Oblastní ředitelství (dále jen OŘ) a nebo Technická ústředna dopravní cesty. Pokud jde o výluku pro zajištění rekonstrukce, modernizace, optimalizace apod., je žadatelem Stavební správa. Žádosti o výluky uplatňuje žadatel vždy u místně příslušného **objednatele výluky**.

S žadatelem je spjatá osoba **investora**. u prací konaných na zařízení provozovaných SŽDC a vyžadujících výluku zařízení dopravní cesty je investorem příslušný útvar SŽDC (u výluky pro OŘ a Technická ústředna dopravní cesty je to OŘ, u výluky pro Stavební správu je to Stavební správa). u akcí požadovaných CPS je investorem tento CPS.

Objednavatelem výluky je vždy ředitel OŘ, do jehož správy spadá zařízení dopravní cesty, které má být vyloučeno. Při zpracování žádosti zodpovídá za určení vhodné doby konání výluky tak, aby byl dopad na provoz co nejmenší. Dále zodpovídá za využití požadované výluky i pro jiné potřebné práce všech odborných správ OŘ, za správný popis rozsahu vyloučených zařízení dopravní cesty, za správné zařazení žádosti o výluku do Informačního systému – Centrální systém výluk atp. po zkoordinování výluky v obvodu příslušného objednavatele ji ten následně zapracuje a schválí (popř. zamítne), čímž se z žádosti stává tzv. **požadavek na výluku**.

2.2.2 Koordinace výluk

Cílem koordinace výluk je minimalizace vlivu výluk na provozování drážní dopravy. Již naplánované požadavky na výluky jednotlivými objednavateli jsou následně koordinovány schvalovateli v přidělených obvodech, a to za dodržování následujících pravidel:

- zamezit dvojímu dopravnímu opatření u vlaků osobní dopravy a omezit souběh výluk s náhradní dopravou (dále též ND) do jedné stanice,
- omezit konání výluk v době zvýšené poptávky po přepravě,
- zajistit průjezdnost případné odklonové trasy,
- konat výluky dle rozkazů o výluce B, C, D v čase, kdy není potřeba opatření dopravců

- organizovat výluky na vícekolejných tratích tak, aby nebyly souběžně konány výluky se značným dopadem na plnění JŘ.

Dvojím dopravním opatřením je myšleno např. dvojí zavedení ND v trase, zavedení ND v jednom úseku trasy a zároveň odklonu pro jiný úsek, nebo odklon a odřeknutí v části trasy apod. Zvýšená poptávka po přepravě v osobní dopravě se vyskytuje zpravidla při začátku a konci prázdnin či prodloužených víkendech, u nákladní dopravy pak při zvýšené nakládce v daném období a lokalitě.

Schvalovateli jsou v jednotlivých přidělených obvodech zaměstnanci odboru plánování a koordinace výluk (dále jen O20), kteří za plánování výluk zodpovídají. za koordinaci samotných schvalovatelů v jednotlivých obvodech na celostátní úrovni je odpovědný tzv. **hlavní schvalovatel**, kterým je příslušný zaměstnanec O20.

Koordinace výluk se provádí v rámci výlukových porad, které odpovídají úrovni plánování výluk. Plánování se provádí v ročním a střednědobém horizontu (**roční plánování** a **střednědobé plánování**).

Pro roční plánování výluk se konají **regionální výlukové porady**, jejichž účelem je koordinace všech ročních požadavků na výluky v určené oblasti. Dále se koná tzv. **roční celosíťová výluková porada** se zástupci organizačních složek SŽDC, Ministerstva dopravy, zhotovitelů a dopravců. Cílem je projednání a odsouhlasení návrhu ročního plánu výluk a koordinace výluk z pohledu vhodného souběhu výluk s cílem minimalizace doby konání výluk a vlivu na plnění JŘ v celé síti. k projednání ročního plánu výluk se uskutečňuje také **porada s dopravci**.

V rámci střednědobého plánování se konají porady obdobné jako při ročním plánování s tím, že se na těchto poradách projednávají změny a doplnění střednědobých plánů výluk. Jako první však objednavatelé jednotlivých OŘ svolávají **výlukové porady na úrovni OŘ za účelem sumarizace žádostí o výluky**. na nich se účastníci snaží slučovat práce jednotlivých odborných správ OŘ s cílem minimalizovat počet výluk a jejich koordinace. Souhrn žádostí o výluky pak zpracují a připraví pro konání regionální výlukové porady.

2.2.3 Výlukové plány

Výstupem z porad a koordinace výlukové činnosti na tratích provozovaných SŽDC jsou výlukové plány. V nich se do přehledného časového harmonogramu zapisují jednotlivé výlukové akce, u nichž se vyznačí údaje o konkrétním místě výluky (traťový úsek, či stanice)

a vyloučené koleji, o objednavateli výluky a o jejím účelu. Jednotlivé výlukové plány a jejich obsah jsou následující.

2.2.3.1 Roční plán výluk

V ročním plánu výluk jsou uvedeny všechny nepřetržité výluky delší než 24 hodin a všechny s nimi související denní výluky. Dále se tam uvádějí výluky delší než 6 hodin, které se konají více než 5 po sobě jdoucích dní, a výluky, u nichž se předpokládá vypnutí TV (nebo úplné zastavení provozu).

Po projednání a odsouhlasení návrhu ročního plánu výluk je centrálním objednavatelem návrh uzavřen a je schválen nejprve jednotlivými schvalovateli a následně hlavním schvalovatelem. O20 zajistí případné projednání výluk na příhraničních traťových úsecích s příslušnými zahraničními orgány. Nakonec O20 svolá poradu s dopravci a objednavateli veřejné dopravy. Zápisy z této porady jsou pak součástí podkladů pro Drážní úřad, kterému je postoupen roční plán výluk se žádostí o vydání rozhodnutí o omezení provozování dráhy.

2.2.3.2 Střednědobý plán výluk

Do střednědobého plánu výluk se zaznamenávají všechny výluky na období kalendářního měsíce s dvouměsíčním předstihem. u jednotlivé výlukové akce se uvede výlukový rozkaz, vyznačuje se čas začátku a konce výluky a zopakují se informace z ročního plánu výluk.

Nejpozději 2 pracovní dny před konáním regionální porady musí objednatelé zpracovat střednědobé požadavky na výluky. na základě závěrů z této porady pak provedou úpravy požadavků a zpracují je opět nejpozději 5 pracovních dní před termínem celostátní výlukové porady, kdy je pro tuto poradu připraví jednotliví schvalovatelé a nejpozději 3 pracovní dny před termínem této porady je odešlou hlavnímu schvalovateli. Ten podklady zkompletuje a ještě před konáním porady rozešle jednotlivým účastníkům. Nakonec se střednědobý plán výluk projedná s dopravci a objednavateli veřejné dopravy.

2.2.3.3 Střednědobý upřesněný plán výluk

Jedná se o plán měsíčních výluk na období kalendářního měsíce s měsíčním předstihem a vychází ze střednědobého plánu výluk. Doplňuje se pouze o případné dílčí změny v již projednaných výlukách nebo o nově vzešlé požadavky na výluky.

Zpracovává se, projednává, schvaluje a zveřejňuje stejným způsobem a ve stejných termínech jako střednědobý plán výluk.

2.2.3.4 Měsíční plán výluk

Měsíční plán výluk je přehled všech výluk, které se budou realizovat v následujícím kalendářním měsíci. Vychází ze střednědobého upřesněného plánu výluk a doplněn může být pouze o výluky nezbytně nutné pro odstranění nevyhovujícího stavu zařízení dopravní cesty ohrožující bezpečnost provozu, popřípadě ještě o požadavky na výluky vzniklé v průběhu realizace investičních akcí.

Proces tvorby a zveřejňování měsíčního plánu výluk je shodný s předchozími.

2.2.3.5 Týdenní plán výluk

Týdenní plán výluk vychází z měsíčního uzavřeného plánu a je to přehled všech výluk konaných v následujícím kalendářním týdnu. i Zde je ještě možné doplnit nové požadavky na výluky, jedná-li se o případy odstranění náhle vzniklých situací ohrožujících bezpečnost provozu.

Uzavřený týdenní plán výluk musí být zveřejněn na webových stránkách provozovatele dráhy SŽDC s názvem „Portál provozování dráhy“ nejpozději do středečního poledne před daným kalendářním týdnem. na těchto webových stránkách se zveřejňují všechny výlukové plány.

2.2.3.6 Zmocnění

Zmocnění vydává ředitel O20 prostřednictvím elektronické depeše. Povoluje tak konání předpokládaných výluk, a to buď jednotlivě každou výluku zvlášť, nebo souhrnně všechny týdenní výluky na jednom výlukovém rameni (stanovený úsek trati přidělený schvalovatelům pro plánování a koordinaci výluk). Zmocnění je adresováno přednostům provozního obvodu, kterých se výluka bude týkat, dále dotčenému centrálnímu dispečerskému pracovišti a řediteli OŘ, v jehož obvodu se výluka uskuteční.

Potvrzením zmocnění na sebe adresáti přebírají zodpovědnost za to, že zmocnění obsahuje všechny povinné údaje potřebné k řádné realizaci výluky. Jejich úkolem pak je poskytnout nutné informace všem zaměstnancům, kteří jsou výlukou dotčeni.

2.3 Výlukové rozkazy

Předpis D7/2 definuje výlukový rozkaz jako:

„dokument určující podmínky pro vyloučení příslušného zařízení dopravní cesty a v případě potřeby obsahující konkrétní opatření k provedení předpokládané výluky. VR je určen pro organizování provozování dráhy a drážní dopravy po dobu konání výluky s uvedením

případných opatření nutných k přijetí před zahájením realizace výluky a po ukončení výluky.“[32]

Podle druhu vylučovaného zařízení dopravní cesty se výlukové rozkazy dělí do skupin. Výlukové rozkazy (mimo rozkaz o výluce A) vypracovává a vydává Odbor plánování a koordinace výluk. Mimo písmeno označující skupinu se výlukové rozkazy označují pěticiferným číslem. První cifra označuje vydávající OŘ, druhá cifra uvádí druhové označení rozkazu. Poslední tři cifry vznikají vzestupným číslováním VR v období platnosti jízdního řádu.

Výlukové rozkazy jsou ukládány na stejné webové stránky jako výlukové plány. Konkrétní VR může být použit i pro jiný účel výluky, než pro jaký byl původně vydaný, avšak pouze po dobu jeho platnosti. Bez výlukového rozkazu nemůže být žádná výluka realizována.

2.3.1 Druhy výlukových rozkazů

Rozkaz o výluce (ROV) slouží k provedení výluky, při které je nutné omezit provoz. Stanovuje podmínky pro vyloučení zařízení dopravní cesty z provozu, popřípadě určuje podmínky pro změnu závislostí a obsluhy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. ROV se používá, nelze-li použít některý z následujících druhů VR. Platnost ROV je po dobu platnosti jednoho JŘ.

Rozkaz o výluce a (ROV A) je zjednodušený výlukový rozkaz. Vypracovává se a vydává na úrovni OŘ pro výluky kolejí (mimo trakčního vedení), výhybek a ostatních zařízení dráhy (nástupiště, podchody apod.) v obvodu dopravny. Platnost ROV a je po dobu platnosti jednoho jízdního řádu.

Rozkaz o výluce B (ROV B) je zjednodušený výlukový rozkaz pro výluky kolejí a napětí trakčního vedení. Lze použít jen v případě, kdy není potřeba rozsáhlých provozních opatření a nedochází k omezení provozu vyžadující opatření dopravců. ROV B má trvalou platnost.

Rozkaz o výluce C (ROV C) je zjednodušený výlukový rozkaz pro případ vypnutí hlavního i náhradního napájení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. ROV C má také trvalou platnost, ovšem samotná výluka může trvat pouze po dobu napájení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení nouzovým napájením.

[32]SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností. 2013, str. 13.

Rozkaz o výluce D (ROV D) je zjednodušený výlukový rozkaz pro výluku evropského vlakového zabezpečovacího systému a má trvalou platnost.

Poslední tři zmíněné zjednodušené výlukové rozkazy s trvalou platností jsou zařazovány do jednotlivých složek s příslušným názvem. Složka se vydává vždy pro určitý úsek trati a spolu se seznamem do ní vložených ROV je zveřejněná na webu. Vzhledem k tomu, že tyto VR mají trvalou platnost, musí být jejich obsah se změnami v technickém zařízení úseku trati vždy aktualizován.

2.3.2 Obsah výlukového rozkazu

Předpis D7/2 vyjmenovává jednotlivé údaje, které musí být v ROV obsaženy. Vlastní text ROV je pak strukturován právě podle těchto náležitostí následovně:

- vydávající organizační složka SŽDC,
- období platnosti JŘ, datum vydání, číslo VR, číslo jednací,
- věc (důvod výluky, název stavby apod.),
- jméno a příjmení hlavního zpracovatele VR, jeho číslo telefonu, e-mailová adresa,
- rozdělovník a tabulka změn,
- místo konání výluky,
- doba konání,
- předpokládaný souběh etap výluk,
- pracoviště určené k zahájení, přerušení a ukončení výluky,
- rozsah prováděných prací,
- dopravní a přepravní opatření:
    - předpokládané omezení provozu dráhy,
    - osobní doprava,
    - nákladní doprava,
- opatření pro vypnutí napětí TV pro zajištění výluky,
- úprava sdělovacího a zabezpečovacího zařízení,
- zpravování doprovodu vlaku,
- omezení rychlosti,
- bezpečnostní opatření,
- zřízení dočasných přejezdů,
- jiná závazná opatření,

- příjem rozkazu.

Zjednodušené VR pak neobsahují ty body, které pro daný zjednodušený výlukový rozkaz nejsou relevantní (např. dopravní a přepravní opatření).

2.4 Opatření dopravců

Opatření dopravce je souhrn opatření přijatých k zajištění provedení vlaku (popřípadě organizování ND) po dobu výluky. Jsou zapotřebí vždy, když výluka jakýmkoli způsobem narušuje jízdu vlaku. Dotčení dopravci jsou hlavním zpracovatelem VR nejpozději 45 dní před konáním výluky požádání o vypracování opatření. k tomuto jim jsou poskytnuty potřebné podklady včetně návrhu VR s rozsahem a délkou výluky, předpokládaným termínem konání a informacemi o způsobu provozování dráhy a drážní dopravy.

Pokud se výluka týká dvoukolejné trati a omezuje kapacitu dotčené dopravní cesty, zpracuje se pro daný úsek výlukový nákresný jízdní řád (dále VNJŘ), který pak slouží jako podklad pro vydání opatření dopravce. Při sestavování VNJŘ jsou upřednostňovány u každého druhu vlaku vždy mezistátní vlaky před vnitrostátními. Pořadí přednosti vychází z předpisu SŽDC D1 následovně: expresní vlaky, rychlíky, spěšné vlaky (mezistátní spěšný vlak má přednost před nákladními expresními, vnitrostátní spěšný vlak však nikoli), nákladní expresní vlaky (zde za vnitrostátní pouze vlaky pro přepravu pošty), osobní vlaky ad.

Dopravce může na plánovanou výluku reagovat následujícími způsoby (opatřeními):

- odřeknutím vlaku,
- nahrazením vlaku ND,
- vedením vlaku odklonem nebo po objízdné trase,
- zavedením mimořádného vlaku,
- dalšími dopravními opatřeními.

Při rozsáhlých opatřeních je dopravce v osobní dopravě povinen vypracovat pro cestující výlukový jízdní řád. Asi nejčastějším takovým opatřením u vlaků osobní dopravy je zajištění odřeknutých vlaků náhradní autobusovou dopravou. V takovém případě musí dopravce dle zákona o silniční dopravě projednat vedení trasy a umístění zastávek s Policií České republiky kvůli dodržení bezpečnosti silničního provozu. Autobusy musí být označeny nápisem „náhradní doprava“ a vyskytuje-li se na daném úseku více dopravců, pak i názvem dopravce. Dopravce zodpovídá i za řádné označení zastávek ND.

2.5 Realizace výluk

Pakliže má být omezení provozu na železniční trati způsobené výlukovou činností co možná nejmenší, je nezbytné vyvarovat se rizikům hrozícím při práci na železniční trati. Mnohdy se výluka uskutečňuje na trati se zachováním provozu na nevyloučené koleji, což pro pracovníky znamená značné riziko. Pro bezpečné a včasné provádění všech činností je tak třeba dodržovat přísné předpisy a dbát pokynů odpovědných osob.

2.5.1 Odpovědné osoby při realizaci

Organizaci, přípravu a řízení výluky má na starosti **odpovědný zástupce objednavatele výluky** (dále OZOV). Ten je ustanoven vždy a při výlukách malého rozsahu může nahradit ostatní jinak potřebné osoby, jakými jsou **vedoucí výlukových prací** (VVP) a **zaměstnanec pro řízení sledu** (ZPŘS). OZOV odpovídá za včasné provedení všech nezbytných úkonů a zápisů k ukončení výluky a všechny tyto skutečnosti eviduje.

VVP řídí a organizuje práce a v určeném obvodu odpovídá za bezpečnost jemu podřízených zaměstnanců, za dodržení bezpečnosti na sousední nevyloučené koleji a společně se ZPŘS i za organizaci pohybu drážních vozidel a mechanismů užívaných při výlukové činnosti. Jako vedoucí prací odpovídá za včasné provedení přípravných prací před výlukou, za průběh realizace výluky a za to, že všechny práce budou provedeny tak, aby nedošlo k omezení bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy. Před ukončením výluky je povinen informovat OZOV o tom, že vyloučená kolej je již volná. Jestliže se na výluce podílí více VVP, je ustanoven jeden jejich zástupce tzv. **organizační zástupce zhotovitele** (OZZ), který zprostředkovává komunikaci mezi jednotlivými VVP a OZOV. OZZ koordinuje práce jednotlivých VVP a dohlíží a zodpovídá za to, že pracovníci zhotovitele dodržují interní předpisy SŽDC.

Osobou odpovědnou za provoz kolejových vozidel na vyloučené koleji je ZPŘS. Společně s VVP, případně i OZZ (je-li ustanoven), řídí a organizuje posuny mezi dopravnami.[33] ZPŘS potřebuje pro každou jízdu na nebo z vyloučené koleje svolení výpravčího z dotčené stanice a pro každý takový posun zajišťuje sepsání písemných rozkazů. Před ukončením výluky oznámí OZOV, že je vyloučená kolej volná a nenachází se na ni žádné kolejové vozidlo či posunový díl.

[33] SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis. 2013. Str. 162.

V případech organizačně náročných výluk bývá navíc vedoucím pracovníkem organizační jednotky SŽDC ustanoven **koordinátor.** Ten zajišťuje při přípravě výluky komunikaci mezi zaměstnanci podílejícími se na přípravě a realizaci výluky a zaměstnanci řízení provozu. Dále kontroluje a hodnotí opatření uvedená ve VR ještě před samotným zahájením výluky a pak i v jejím průběhu.

Jak už bylo naznačeno výše, zhotovitel provádějící práce při výlukové činnosti je smluvně vázán k povinnosti řídit se interními předpisy SŽDC. Proto také sám zhotovitel odpovídá za to, že všechny osoby podílející se na realizaci prací pod jeho vedením splňují příslušné předpisy (uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy se SŽDC, odborná a zdravotní způsobilost apod.).

2.5.2 Rušení, zákaz konání, odvolání a předčasné ukončení výluky

Pokud objednavatel výluky nebo její zhotovitel zjistí, že naplánovanou výluku, která je již zařazena do měsíčního plánu výluk, nelze uskutečnit, pak se výluka zruší. Zrušení výluky musí objednavatel výluky okamžitě oznámit schvalovateli (je-li už zpracován ROV, pak zpracovateli), a jde-li o výluku s opatřením dopravců, je schvalovatel odpovědný za jejich včasné informování o rušení výluky.

Pokud však objednatel či zhotovitel zjistí, že výluku nemůžou uskutečnit, až poté, co je výluka zmocněna, pak je výluka odvolávána. Informace o odvolání výluky musí být okamžitě doručena do pracoviště určeného k zahájení výluky. Objednavatel následně musí informovat všechny osoby, kterým bylo zmocnění adresováno.

O zákazu konání výluky, která již byla zmocněna, mluvíme tehdy, když o tom rozhodne odpovědný zaměstnanec řízení provozu. Ten tak může učinit v případech, kdy by z důvodu souběhu výluk bylo závažně omezeno provozování drážní dopravy, případně pokud ve stejné chvíli došlo k nějaké mimořádné události, která by způsobila dvojí opatření u jednoho vlaku apod.

Jestliže je začátek výluky naplánován na dobu odpovídající projetí posledního vlaku před výlukou, pak zpožděním tohoto vlaku může dojít k posunu času začátku výluky. k posunu začátku zahájení výluky musí dát souhlas provozní dispečer centrálního dispečerského pracoviště (CDP), který tuto záležitost projedná s dispečerem dopravce zpožděného vlaku, a následně rozhodne o dalším postupu. V případě posunutí začátku výluky OZOV posoudí, zda je potřeba posunout i konec výluky a na postupu se dohodne s provozním dispečerem

CDP. Stejný postup musí být dodržen i za situace, kdy by naopak mohla být výluka ukončena dříve. Prodloužení nebo zkrácení výluky musí CDP projednat s příslušnými dopravci.

3 PROSTŘEDÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V KONTEXTU VÝLUKOVÉ ČINNOSTI

V této kapitole se pokusím popsat vztahy mezi provozovatelem drážní dopravy a správcem infrastruktury, které souvisejí s problematikou výlukové činnosti. Budu se zabývat i náklady provozovatele dráhy a dopravců vznikající při realizaci výluky a souvisejících dopravních opatření.

V další části se zaměřím na identifikaci vlivů, které mohou mít při plánování a organizaci výlukové činnosti negativní dopad na výsledek. To souvisí například s tím, v čí prospěch je údržba a modernizace tratí vlastně realizována. Vztahy mezi subjekty na dráze pak může negativně ovlivnit i nevyhovující právní úprava a nekompatibilita českého práva s právem EU.

Problém s již nevyhovujícím zákonem o drahách se pokusím nastínit v poslední části kapitoly, kde se současně zmíním i o aktualizaci vnitřních předpisů SŽDC, které přece jen činí v oblasti plánování výlukové činnosti určité pokroky.

3.1 Souvislosti mezi výlukou a subjekty na dráze

Jak již bylo rozebráno v předchozích kapitolách, subjekty vyskytující se na dráze se mohou nacházet ve třech různých postaveních, kdy v každém postavení plní odlišnou funkci. Jak jednotlivé subjekty souvisejí s výlukovou činností, bude popsáno níže.

3.1.1 Omezení provozování dráhy a drážní dopravy

Primární úprava omezení provozování dráhy či provozování drážní dopravy, respektive omezení ze strany provozovatele dráhy či dopravce, je obsažena v zákoně o drahách v ustanoveních § 23b, 23c a § 38. Oproti obecně stanovené povinnosti provozovatele dráhy dráhu provozovat pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy stanovuje § 23b v odst. 1 následující výjimku:

„Provozovatel dráhy je oprávněn na dobu nezbytně nutnou omezit provozování dráhy nebo její části z důvodů provádění údržby nebo opravy dráhy nebo z důvodu narušení provozuschopnosti dráhy v důsledku živelní události, nehody nebo mimořádné události, která ohrožuje bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy.“

Má-li doba omezení provozování dráhy nebo její části překročit 24 hodin, musí provozovatel dráhy předem vyrozumět Drážní úřad, vlastníka dráhy a dopravce provozující dopravu na dráze. Drážní úřad na základě vyrozumění může rozhodnout o době a podmínkách omezeného provozování dráhy nebo její části (je-li důvodem omezení rekonstrukce dráhy nebo její části dle stavebního povolení, rozhodne Drážní úřad vždy). Současně však zůstává zachováno právo dopravců na náhradu škody vůči provozovateli dráhy.

Dalším případem, kdy má provozovatel právo provozovat dráhu v omezeném rozsahu, je situace podle § 38, tedy v případě vydání rozhodnutí Drážního úřadu o přechodně omezené nebo zastavené veřejné drážní dopravě. Žadatel o omezení dopravy tak může učinit pouze z následujících důvodů. Je-li veřejný zájem na jiné mimořádné drážní dopravě, je-li to v zájmu bezpečnosti drážní dopravy, popřípadě nahromadí-li se vinou provozovatele dráhy nebo jiného dopravce na dráze přepravované věci. Provozovatel dráhy je povinen v rámci omezeného provozování dráhy zajistit pravidelné prohlídky a kontroly součástí dráhy.

3.1.2 Správa železniční dopravní cesty

Od 1. 1. 2003 plní SŽDC funkci provozovatele a vlastníka dráhy. Tato organizace vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona o drahách a zákona č. 77/1997 Sb. o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. SŽDC zajišťuje:

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- údržbu a opravy železniční dopravní cesty,
- rozvoj a modernizaci železniční dopravní cesty,
- přípravu podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby,
- kontrolu užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy.[34]

Činnosti spojené s provozuschopností železniční dopravní cesty (vybrané činnosti uvedeny v tabulce 5) zajišťuje SŽDC vlastní kapacitou státních zaměstnanců nebo prostřednictvím smluvních vztahů s dodavateli služeb na příslušném trhu. Výběr tzv. cizích právních subjektů podílejících se na zhotovitelské činnosti se realizuje formou veřejných zakázek.

[34] SŽDC, s.o. Výroční zpráva za rok 2012. In: [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html.

Tabulka 5 - Přehled vybraných činností v oblasti traťového hospodářství

Přehled vybraných činností	Rok 2011	Rok 2012
úprava směrového a výškového uspořádání kolejí, včetně doplnění kolejového lože	1 585 km	1 409 km
čištění kolejového lože - koleje, včetně doplnění kolejového lože	105 km	86 km
zřizování bezstykové koleje, svařování - koleje	155 km	171 km
zřizování bezstykové koleje, svařování - výhybky	205 v. j.	223 v. j.
výměna kolejnic	265 km	251 km
výměna pražců, včetně výškové úpravy koleje	168 628 ks	184 961 ks

Zdroj: SŽDC: Výroční zpráva za rok 2012

Náklady SŽDC na zajištění provozování a provozuschopnosti železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2012 celkové výše 13 845 mil. Kč. Struktura finančních zdrojů vynaložených na pokrytí této částky je uvedena v následující tabulce 6.

Tabulka 6 - Výnosy použité na krytí nákladů za provozuschopnost

Na krytí nákladů byly použity následující výnosy:	
tržby za použití železniční dopravní cesty	**4 456 mil. Kč**
z toho:	
nákladní doprava (České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s.)	2 277 mil. Kč
osobní doprava (České dráhy, a.s.)	1 579 mil. Kč
ostatní dopravci - nákladní doprava	552 mil. Kč
ostatní dopravci - osobní doprava	48 mil. Kč
dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury na opravy a údržbu	**8 783 mil. Kč**
dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	**550 mil. Kč**

Zdroj: SŽDC: Výroční zpráva za rok 2012

Tržby za použití železniční dopravní cesty jsou úhradou poplatků za využívání železniční dopravní cesty dopravci. Jedná se o nejvýznamnější výnosovou položku SŽDC z vlastní činnosti, která reflektuje zákonnou povinnost vlastníka dráhu provozovat a zajistit její provozuschopnost. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) poskytuje na základě smlouvy SŽDC prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu. Zbylá část dotací na dopravní cestu nehrazená ze SFDI je poskytována Ministerstvem dopravy ve veřejném zájmu, nevystačí-li příjmy z plateb za užívání dopravní cesty dopravci a nelze-li použít dotace ze SFDI.

V prohlášení o dráze SŽDC stanovuje princip zpoplatnění jízd vlaků všech dopravců a vyjmenovává jednotlivé poplatky:

- poplatek za přidělení kapacity dráhy,

- poplatek za použití dopravní cesty jízdou vlaku,
- poplatek za přístup dopravců k servisním zařízením,
- poplatek za služby poskytované SŽDC dopravcům v souvislosti s jízdou vlaku.

3.1.3 Poplatek za použití dopravní cesty

Výše poplatku za použití dopravní cesty je závislá na následujících faktorech. Liší se dle parametrů dopravní cesty, kde záleží na kategorii trati (určená celostátní síť – Transevropský železniční systém TEN-T, ostatní celostátní tratě, regionální tratě) a na vybavení pevným zařízením elektrické trakce. Dalším faktorem jsou parametry projetého vlaku, k nimž patří druh dopravy (osobní a nákladní vlaky), hmotnost vlaku, vlastnosti hnacího vozidla z hlediska znečišťování životního prostředí (závislá trakce, nezávislá trakce s motorem splňujícím vyhlášené emisní limity, nezávislé trakce s motorem nesplňujícím vyhlášené emisní limity) a technická charakteristika vozidel zařazených ve vlaku (vozidla s naklápěcím zařízením). Cena je dále závislá na projeté vzdálenosti vlaku a na tom, zda se aplikuje regulovaná maximální cena, či cena nabídková.

Metodika kalkulace ceny za použití dopravní cesty vychází z evropské směrnice 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury. Dle prohlášení o dráze metodika umožňuje zohlednit náklady SŽDC na řízení provozu, přičemž měřítkem je výkon ve vlakových kilometrech. Zohledňuje přímé náklady SŽDC na eliminaci důsledků opotřebení infrastruktury vlakovou dopravou (udržení provozuschopnosti), kde je měřítkem výkon v hrubých tunových kilometrech. V případě jízdy vlaku s vozidly s naklápěcími skříněmi se poplatek zvyšuje v souvislosti s vyšším opotřebením infrastruktury těmito jednotkami. Metodika zohledňuje i trend minimalizování výkonů hnacích vozidel nezávislé trakce na elektrifikovaných traťových úsecích.

Podrobný výpočet je uveden v cenovém věstníku Ministerstva financí Výměr MF č. 01/2013 ze dne 28. Listopadu 2012 v příloze č. 1, která je uvedená na konci této práce v příloze 2.

3.1.4 Náklady SŽDC související s výlukovou činností

Při realizaci povinnosti provozovatele udržovat dráhu v provozuschopnosti vznikají SŽDC nemalé náklady. Nejvyšší nákladovou položkou jsou údržbové a opravné práce, mezi něž patří např. činnosti vyjmenované v tabulce 5. do nákladů při provádění prací je nutné zahrnout:

- mzdy zaměstnanců,

- spotřebu materiálu,
- služby a subdodávky,
- provoz stavebních a montážních mechanizmů,
- ostatní náklady.[35]

Provádí-li práce jiný zhotovitel (tzv. cizí právní subjekt), vznikají SŽDC navíc zvýšené náklady na režii zhotovitele.

Správa železniční dopravní cesty zaměstnává celkem zhruba 18 000 lidí a svým zaměstnancům vyplácí tarifní mzdy podle podnikové kolektivní smlouvy. z ní můžeme vyčíst příplatky, které náleží zaměstnancům provádějícím údržbové a opravné práce při výlukové činnosti. Příplatky se počítají dle stanovené procentní sazby z průměrného výdělku.

Zaměstnanci za dobu práce přesčas přísluší:

- *25 % průměrného výdělku,*
- *50 % průměrného výdělku, jde-li o práci přesčas v noci nebo v sobotu, v neděli a ve svátek.*

Za práci v noci (mezi 22:00 hod. a 06:00 hod.) přísluší zaměstnanci příplatek ve výši 11 % průměrného výdělku (nejméně však 13 Kč za hodinu práce v noci).

Zaměstnanci, kteří pracují na výlukách trvajících nejméně 3 hodiny, se poskytuje příplatek ve výši 7 Kč za každou hodinu vykonané práce v době od 14:00 hod. do 22:00 hod. Dále příplatek ve výši 60 Kč za odpracovanou směnu, v níž je začátek nebo konec směny v době mezi 22:00 hod. až 5:00 hod.

Za práci o sobotách a nedělích přísluší zaměstnanci příplatek ve výši 11 % průměrného výdělku, nejméně však 15 Kč za hodinu práce.[36]

Z předchozího jasně vyplývá, že náklady na mzdy zaměstnanců se dají snížit vhodnou organizací výlukové činnosti a dodržováním stanovené pracovní doby. Tato motivace SŽDC plánovat výluky do denní doby v pracovní dny ovšem zvyšuje náklady na straně dopravců, jak bude ukázáno v kapitole o nákladech dopravců souvisejících s výlukovou činností.

[35] KREJSA, Tomáš. Analýza nákladů souvisejících s výlukovou činností. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Jindřich JEŽEK.
[36] Podniková kolektivní smlouva státní organizace Správa železniční dopravní cesty na období 2009 – 2013 [online]. Odborové sdružení železničářů, 2013 [cit. 2013-04-01]. Dostupné z: http://www.osz.org/.

Náklady na spotřebu materiálu závisí na množství a typu materiálu. V zásadě můžeme rozlišit materiál na nový a tzv. regenerovaný. Nákup nového materiálu je nákladnější, oproti tomu nevyžaduje takové nároky na údržbu jako již použitý a regenerovaný materiál. Vždy však záleží na ceně materiálu a na tom, zda je regenerovaný materiál v daném místě a čase dostupný.

Tabulka 7 ukazuje výši úspory při užití regenerovaného materiálu v případě výměny kolejnice tvaru 49E1 nebo 60E2. Počítáme-li průměrnou cenu na 25 tis. Kč za 1 tunu oceli, můžeme snížit náklady na kilometru vyměňované kolejnice až o 735 tis. Kč.

Tabulka 7 - Úspora nákladů při použití regenerované kolejnice

Nová kolejnice (tvar 49E1 nebo 60E2 = 57 kg/m)	1 425 tis. Kč/km
Regenerovaná kolejnice (dle ceníku svařoven)	390 tis. Kč/km
Potenciální výnos z prodeje ocelového šrotu	300 tis. Kč/km
Úspora nákladů nová versus regenerovaná kolejnice	**735 tis. Kč/km**

Zdroj: SŽDC: Systémové řešení regenerace kolejnic u SŽDC

Výše nákladů na mechanizmy je závislá na tom, zda si SŽDC musí daný stroj pronajmout, nebo je přímo jejím vlastníkem. Některé mechanizace vykonávají svou činnost v rámci tzv. kampaní (např. brousící vozy) a jejich použití na určitém místě je tomu třeba podřídit a projednat s dostatečným předstihem.

Ostatní náklady nepředstavují významnou nákladovou položku a můžeme do nich zahrnout např. ekologickou likvidaci odpadů (např. při čištění kolejového lože), dodatečné osvětlení pracoviště (při práci v noci) ad.

3.1.5 Zajištění dopravní obslužnosti

V rámci tzv. závazku veřejné služby je provozování osobní dopravy dotováno. Stát objednává některé dálkové vlaky (kategorie R a Ex), kraje objednávají vlaky v rámci dopravní obslužnosti kraje a obce v tzv. ostatní dopravní obslužnosti (včetně městské hromadné dopravy).

Objednavatelé dopravy v takovém případě hradí dopravci prokazatelnou ztrátu podle uzavřených smluv dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní dopravě a o vymezení souběžné veřejné dopravy. za rok 2012 bylo státem

dopravci ČD vyplaceno za 1 objednaný vlakový kilometr v průměru 117,11 Kč/vlkm.[37] Dále je dopravcům hrazena ztráta za stanovení maximálních tarifů pro určité typy cestujících (žákovské a studentské slevy, slevy pro zdravotně postižené občany apod.).

Na druhou stranu má dopravce povinnost dodržovat standardy kvality dopravy, které jsou jednak dány zákonem nebo licenčními podmínkami, a jednak vyplývají ze smlouvy s objednavatelem dopravy. V železniční dopravě je častým prohřeškem proti požadované kvalitě přepravních služeb zpoždění vlaku, které je dle smluv převážně sankcionováno v závislosti na míře zavinění dopravce.

3.1.6 Náklady dopravce související s výlukovou činností

Provozovatel drážní dopravy musí dodržet povinnosti plynoucí ze smlouvy o veřejné službě i v případě výluky traťové koleje, kdy musí být nasazen jiný dopravní prostředek. V takovém případě může vlakový dopravce sám provozovat náhradní autobusovou dopravu, a to s vozidly mající kvality odpovídající přerušené drážní dopravě, případně k tomuto účelu musí uzavřít smlouvu o přepravě cestujících a zavazadel s autobusovými dopravci.

V případě společnosti ČD spadá zajištění NAD pod Krajské centrum osobní dopravy (dále také KCOD), které je její organizační jednotkou. do nákladů na zajištění NAD se promítá především počet najetých kilometrů v rámci výluky (popřípadě i jízda z garáží na požadované místo). Autobusoví dopravci si mimo najeté kilometry účtují také prostoje vozidel. Ceny se pohybují okolo 23 až 26 Kč za 1 km jízdy a v rozmezí 300 až 400 Kč za hodinu čekání.[38]

V roce 2012 zaplatily ČD za náhradní autobusovou dopravu 176 milionů korun. V roce 2013 najezdily dle odhadů autobusy ještě o 400 tisíc kilometrů víc než v roce 2012, což znamená nárůst nákladů téměř o 15 miliard korun. k tomuto navýšení došlo i přesto, že se KCOD snaží o dosažení co nejnižší ceny, a proto k přidělování zakázek autobusovým dopravcům využívá elektronické aukce.[39]

[37] Souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby – 2012. Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2013-02-21]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/

[38] KREJSA, Tomáš. Analýza nákladů souvisejících s výlukovou činností. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Jindřich JEŽEK.

[39] ŠINDELÁŘ, Jan. Autobusoví dopravci těží z drážních výluk. Mladá fronta a. s. [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://zpravy.e15.cz/.../autobusovi-dopravci-tezi-z-draznich-vyluk-1009025#.

Tabulka 8 - Náhradní autobusová doprava během drážních výluk

	Rok 2012	Rok 2013*
autobusové kilometry	5,1 milionu	5,5 milionu
náklady ČD na autobusy [Kč]	176 milionů	190 milionů
*odhad		Pramen ČD

Zdroj: E15.cz

Výluka na trati pro dopravce mnohdy znamená taky nutnost využít objízdnou trasu, popřípadě realizovat mimořádnou jízdu vlaku. Jelikož je objízdná trasa zpravidla delší, vznikají tak dopravci vícenáklady na poplatcích za použití dopravní cesty, které jsou účtovány při každé jízdě vlaku. V případě vzniku zpoždění z důvodu výlukové činnosti vznikají navíc dopravci zvýšené náklady na práce zaměstnanců.

3.2 Rizika plynoucí ze současného stavu

Proces liberalizace železniční dopravy začal v České republice v roce 2003 zánikem státní organizace České dráhy a vznikem nástupnických podniků akciové společnosti České dráhy a státní organizace Správy železniční dopravní cesty. Tím byla vyčleněna role vlastníka infrastruktury. Funkce provozovatele dráhy však na SŽDC přešla až v roce 2008. Ani v dnešní době ještě není celý proces dokončen a k úplnému oddělení správce dráhy a dominantního dopravce zbývá ještě převést pozemky a výpravní budovy ve vlastnictví ČD na správce infrastruktury SŽDC.

3.2.1 Manažerská rizika vyplývající z duality „provozovatel – dopravce“

Oddělení železniční infrastruktury od provozovatele drážní dopravy s sebou přináší určitá rizika vyplývající z rozdílnosti ekonomických zájmů těchto subjektů. s různou pravděpodobností výskytu a různou mírou intenzity dopadu mají na výlukovou činnost vliv následující situace:

- negativní ovlivnění investičního plánu a plánu oprav lobby stavebních firem,
- stanovení časového postupu a výsledné podoby investic a oprav odpovídající více potřebám SŽDC než dopravcům,
- nezodpovědný přístup dopravců k infrastruktuře.[40]

SŽDC se v rámci zadávání veřejných zakázek na modernizaci tratí, popřípadě i na realizaci údržby a oprav, dostává pod tlak velkých a finančně silných stavebních firem. Riziko, že

[40] ADAMEC, Jiří. Rizika manažerského selhání při oddělení železniční infrastruktury od dopravce. Brno, 2013. Bakalářská práce, Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí práce Martin KVIZDA.

výsledný harmonogram realizací daných zakázek bude více odpovídat potřebám těchto společností, je poměrně značné. Zájem dopravce na co nejnižší míře omezení provozu je v momentě rozhodování SŽDC ekonomicky podložený pouze poplatkem za užití dopravní cesty. Výsledkem preferování okamžitých ekonomických výdajů před provozováním dopravy jsou nevhodně plánované výluky, snížení zisků SŽDC za použití dopravní cesty při nerealizování přepravy po železnici, ztráta zakázek dopravců a snížení přepravních výkonů (zejména v nákladní dopravě, kdy část zboží přejde na silniční dopravu).

Velmi důležitou součástí modernizace železniční infrastruktury je stanovení vhodného harmonogramu investičních akcí. Jednotným zájmem SŽDC i dopravců je efektivní a konkurenceschopná železniční doprava s co největším počtem spokojených zákazníků, a proto by harmonogram těchto akcí měl být tvořen na základě společné diskuse. Nevhodné rozdělení investičních zakázek může mít pro dopravce zásadní dopady. Časté výluky a omezení provozu mohou v určitých situacích znamenat přesun zákazníků k individuální a autobusové dopravě. Dopravci se tak zvyšují ztráty z provozování dotčených linek, což může v konečném důsledku vést až ke zvýšení finančních nároků na veřejný rozpočet v podobě nutnosti zvýšení dotací závazků veřejné služby.

V případě neefektivního rozdělení investic na určitém úseku infrastruktury, který není řešen komplexně, může docházet k situacím, které mají v konečném důsledku spíše negativní dopad na kvalitu dopravy. Příkladem může být po částech rekonstruovaný úsek trati, na kterém se nachází nevhodně umístěné propady traťové rychlosti. Přizpůsobení jízdy vlaku takovým podmínkám znamená pro dopravce zvýšení provozních nákladů. Zároveň v této situaci může docházet k vyššímu opotřebení infrastruktury, protože rekonstruovaný úsek je navržen na rychlost, které tam vlak není schopen dosáhnout (např. nedosažení projektované rychlosti ve směrových obloucích s převýšením apod.).

Oddělením správce infrastruktury od dopravce zaniká přirozená motivace plánovat údržbu jednotlivých provozních částí tak, aby byla zajištěna jejich maximální životnost. Příkladem může být letitý spor o to, zda nadmíru ojeté kolejnice způsobují rychlé ojíždění kol, nebo zda nadmíru ojetá kola způsobují rychlé ojíždění kolejnic. Dopravce i SŽDC přistupují k údržbě až v momentě, kdy je k tomu donutí mezní hodnoty maximálního opotřebení, a oba jevy se tak střídají. Dopravce není ze strany provozovatele dráhy nijak motivován k tomu, aby se k infrastruktuře choval šetrně a nenese za to ani žádnou odpovědnost.

3.2.2 Odpovědnost za škodu při omezení provozu

Jak již bylo výše popsáno, chce-li dopravce provozovat drážní dopravu v České republice, musí splnit určité zákonné předpoklady. Jednou z těchto podmínek je i uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy. Jaký má být obsah takové smlouvy zákon výslovně neříká, a tak byl ustálen až praxí na základě vyjednávání s dopravcem o předmětu smlouvy a úpravě vzájemných práv a povinností reflektující systematiku zákona.[41]

Zásadním bodem náplně smlouvy o provozování drážní dopravy je úprava odpovědnosti provozovatele dráhy za škodu, která vznikne dopravci tím, že je dráha provozována omezeně (tedy úprava navazující na již zmíněné ustanovení § 23b a 23c zákona o drahách). Přestože je již běžnou praxí domluva na smluvních pokutách (např. za nedodržení času ukončení výluky ze strany provozovatele dráhy), SŽDC se v dosud uzavíraných smlouvách zbavuje odpovědnosti za zpoždění vlaků dopravce a škody z toho vzniklé v důsledku:

- povětrnostních podmínek,
- dopravní situace vyvolané mimořádnými událostmi dle ustanovení § 49 zákona o drahách,
- omezení provozování dráhy na trase vlaků dopravce z důvodu investičních činností vlastníka dráhy,
- jednání třetích osob.[42]

Někteří odborníci zabývající se drážním právem jsou toho názoru, že takové smluvní ujednání odporuje zákonu a je proto neplatné. Problémovým bodem je zbavení se odpovědnosti pro případ omezení provozování dráhy z důvodu investiční činnosti vlastníka dráhy. Investiční činnost SŽDC je tzv. provozní činností, a proto se na ni dle občanského zákoníku vztahuje objektivní odpovědnost za způsobenou škodu.

Důkazem nejednotnosti výkladu zákona je soudní spor mezi akciovou společností ČD Cargo a státní organizací Správa železniční dopravní cesty. ČD Cargo si u soudu stěžuje na zvýšené náklady v důsledku neplánovaných výluk. Jedná se tedy především o výluky vyvolané nečekaným zhoršením stavu trati. Vícenáklady dopravci vznikají v souvislosti s poplatkem

[41] TYLL, Tomáš. Některé právní limity přístupu dopravců na železniční infrastrukturu České republiky. [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.akvks.cz/cz/novinky/publikace-s-vks.html.
[42] Tamtéž.

za použití dopravní cesty na objízdných trasách, které jsou delší než ty původně plánované. Spor se vleče už od roku 2008.[43]

Podobná situace panuje v souvislosti s nehodou nákladního vlaku, která se stala v polovině roku 2011 u Vyškova. Příčinou nehody byly uvolněné šrouby kolejnicového upevnění. po zjištění příčiny nehody musela SŽDC na mnoha místech nařídit snížení rychlosti a neplánovaně vyloučit některé úseky tratí. Vlaky ČD tak nabíraly na těchto problémových místech zpoždění, případně byl dopravce nucen zajistit v úseku náhradní přepravu.[44]

Podle nového občanského zákoníku se může osoba zprostit povinnosti nahradit škodu vzniklou z provozní činnosti, prokáže-li, že vynaložila veškerou péči, kterou lze rozumně požadovat, aby ke škodě nedošlo (§ 2924). To ovšem není případ zmíněných uvolněných šroubů, kde SŽDC pravděpodobně pochybila a škodu vzniklou dopravcům způsobila svou nečinností a nesplněním svých povinností.

Přestože výklad zákona může být v takových situacích různý, především s přihlédnutím k zájmům jednotlivých subjektů vyskytujících se na železnici, ustanovení § 22, odst. 1, písm. a) jasně stanovuje povinnost provozovatele dráhy **provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy**. Chce-li SŽDC přispět ke zvýšení podílu přepravy po železnici oproti konkurenčním způsobům (silniční, letecká, vodní přeprava), měla by se snažit poskytovat dopravcům co nejkvalitnější služby s co nejmenším množstvím omezování plynulosti dopravy.

3.2.3 Komunitární právo v oblasti železniční dopravy

Ke zlepšování služeb poskytovaných jak ze strany provozovatele dráhy, tak ze strany dopravců musí docházet též s ohledem na okolní státy. V rámci Evropské unie dochází již několik let k procesu sjednocování železničních systémů a standardů jednotlivých zemí v rámci tzv. interoperability železniční dopravy. Členské státy jsou v souvislosti s interoperabilitou povinny implementovat do svých právních systémů nejrůznější směrnice, na jejichž základě má být ve výsledku zajištěná bezproblémová průchodnost vlaků určité kvality přes celou Evropu.

[43] SŮRA, Jan. ČD Cargo chce od správců kolejí platit výluky, jde o desítky milionů. MAFRA, a. s., a dodavatelé Profimedia, Reuters, ČTK, AP [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/ve-vzduchu-visi-soudni-spor-o-stamiliony-mezi-cd-cargo-a-szdc-p53-/.

[44] ROSÍ, Luboš. České dráhy si stěžují, že musí doplácet za chyby SŽDC. Česká televize [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.ceskatelevize.cz/../130399-ceske-drahy-si-stezuji-ze-musi-doplacet-za-chyby-szdc/.

Česká republika v implementaci komunitárního práva v oblasti železniční dopravy trochu zaostává. Evropský soudní dvůr napomenul ČR v souvislosti s včleněním cílů obsažených ve směrnici 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (implementační lhůta 15. března 2003).[45] Jedním z prvků, které se prozatím České republice nepodařilo ukotvit do našeho práva, je systém odměňování výkonu na železnici. Podle směrnice mají systémy zpoplatnění použití infrastruktury povzbuzovat podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Takový systém může zahrnovat pokuty za činnosti narušující provoz sítě, kompenzace pro podniky trpící závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu.[46]

3.3 Novelizace předpisů upravující výlukovou činnost

V České republice pozorujeme neustálý vývoj v oblasti železniční dopravy, který se netýká pouze rekonstrukcí a modernizací tratí a plánování nových staveb. Vyvíjí se i legislativa a interní předpisy SŽDC. Zaprvé je to reakce na problémy vznikající při aplikaci jednotlivých ustanovení a zadruhé je to snaha držet krok se standardy nastavované Evropskou unií.

3.3.1 Nový zákon o železnicích

Od doby, kdy byla přijímána úprava obsažená v zákoně č. 266/1994 Sb., o drahách, se v oblasti provozování dráhy a provozování drážní dopravy udály poměrně velké změny, na které je potřeba reagovat přijetím nové právní úpravy. Zásadními změnami, které potřebu nového zákona silně ovlivňují, jsou:

- vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004,
- transformace železničního sektoru v České republice,
- postupná liberalizace na trhu železniční dopravy.[47]

Od vstupu do EU vznikla ČR povinnost implementovat do svého právního systému předpisy Evropské unie. Tento proces je patrný na počtu novel zákona o drahách. Právní úprava obsažená v zákoně o drahách stojí na jiných základech než úprava Evropské unie, čímž se proces implementace stává složitějším. Rozdílná je také používaná terminologie, která si

[45] Rozsudek soudního dvora ze dne 11. července 2013 – Evropská komise v. Česká republika. Věc C-545/10. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu.
[46] Směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury. Článek 11.
[47] Věcný záměr zákona o železničních drahách a železniční dopravě (zákon o železnicích) a zákona o obecních drahách. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/.../Vecnyzamer_16_10_2012.doc.

v mnoha případech neodpovídá a komplikuje nejen implementaci, ale také samotný výklad jednotlivých ustanovení.

Stávající úprava není schopna dostatečně reagovat na přechod od unitární železnice (provoz infrastruktury i dopravu zajišťuje jeden subjekt) k oddělenému systému, který má přinést do systému železniční dopravy tržní prvky a má vést k liberalizaci železničního sektoru. Liberalizace by měla umožnit širší přístup na tuzemský trh všem dopravcům licencovaným v EU, kteří by tak tvořili konkurenci tzv. národním dopravcům.

Nová právní úprava by měla vyřešit následující problémy současného stavu, kterými jsou:

- jednotná úprava pro všechny druhy drah, přestože východiska pro provoz na různých drahách jsou odlišná,
- rozdílná terminologie nekompatibilní s terminologií používanou legislativou EU,
- nepřehledná kategorizace drah neodpovídající současnému stavu a jejich zařazení,
- nedostatečné vymezení kompetencí správních orgánů v této oblasti,
- nejasné vymezení některých právních vztahů vznikajících při provozování železniční dráhy a provozování železniční dopravy mezi subjekty, které v této oblasti působí (otázky přidělování kapacity, ceny za přístup k infrastruktuře, kompenzace mezi jednotlivými subjekty např. při výlukách a další).[48]

Je třeba podotknout, že současná politická situace přijetí takové zásadní právní úpravy příliš nepřeje. Přestože práce na novém zákoně probíhaly posledních několik let, reálně hrozí, že na finální podobu zákona o železnicích a zákona o obecných drahách (současný návrh doporučuje právní úpravu drah rozdělit do dvou samostatných zákonů) si budeme muset ještě několik let počkat.

Ke zlepšení současné situace na železnici může přispět i samotná Správa železniční dopravní cesty bez ohledu na výsledky práce zákonodárců. Přestože se ČR nepodařilo implementovat všechny cíle EU v oblasti železniční dopravy do našeho právního systému, SŽDC může (a také tak činí) některé prvky zavést i bez zákonného zmocnění. Např. Evropským soudním dvorem vytýkaná absence systému odměňování výkonu na železnici upravená systémem pokut a slev může SŽDC (a jiní provozovatelé dráhy) stanovit samostatně třeba v prohlášení o dráze.

[48] Věcný záměr zákona o železničních drahách a železniční dopravě (zákon o železnicích) a zákona o obecních drahách. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/.../Vecnyzamer_16_10_2012.doc.

3.3.2 Aktualizace předpisu SŽDC D7/2

Správa železniční dopravní cesty vydala aktualizovaný předpis D7/2 „Organizování výlukových činností“ s účinností od 15. prosince 2013. Oproti předchozímu předpisu D7/2 „Předpis pro organizování výlukové činnosti na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace“ účinného od 1. prosince 2011 doznává několika malých změn. Předně reflektuje Rozhodnutí o organizační změně provozovatele dráhy[49] ze dne 26. 1. 2012, které ruší Regionální centra provozu a Správy dopravní cesty a místo nich zřizuje Oblastní ředitelství.

Další malá změna spočívá v zásadách pro plánování a koordinaci výlukové činnosti. Zatímco ve starším předpise byla výslovně stanovena povinnost dbát o zvýšení intenzity noční výlukové činnosti, především pak na jednokolejných tratích a dvoukolejných tratích s vysokou intenzitou osobní dopravy v denní době, v novém předpise tato zásada chybí. Místo toho je stanoveno, že za zapracování vhodné doby konání výluky s nejmenším předpokládaným dopadem na provoz zodpovídá objednatel výluky už při zpracování žádosti.

Tato změna se ovšem zdá být značně nesystémová, protože několik dní před vydáním nového předpisu byl vydán Pokyn náměstka GŘ pro provozuschopnost dráhy „o využívání noční doby pro údržbové a opravné práce“ (dále jen Pokyn). Je určený náměstkům pro provoz infrastruktury všech OŘ. Jedná se tedy o pokyn centrálního objednavatele výluk všem dílčím objednavatelům. Stanovuje povinnost využívat pro určité práce noční dobu všude tam, kde je to technicky a technologicky možné. Plánování nočních výluk je třeba zohlednit již ve fázi přípravy požadavků na výluku dle následujících zásad.

Při realizaci nočních výluk je potřeba dodržet základní zásady bezpečnosti a hygieny práce. Je nutné zajistit dostatečné osvětlení pracoviště (např. osvětlovací soupravou). Těžká mechanizace nesmí být použitá v obydlených aglomeracích, pokud by mohlo dojít k nadměrnému rušení hlukem. Při realizaci opravných a údržbových prací v noční době je potřeba vytvořit takové podmínky, aby byla zajištěná odpovídající kvalita a životnost provedených prací.

Dále pokyn vyjmenovává jednotlivé práce, které se mohou provádět v noční době. Prvně vyjmenovává práce, u kterých nejsou zapotřebí žádná další zvláštní opratření. Jedná se o:

[49] SŽDC, s.o. Rozhodnutí o organizační změně – integrace základních činností provozovatele, ze dne 26. 1. 2012.

- výměny ocelových součástí a pražců ve výhybkách,
- výměny kolejnic a pražců v koleji,
- rušení kolejí a výhybek,
- strojní opravu geometrických parametrů koleje (GPK) mimo obydlené aglomerace,
- betonáž základů trakčních podpěr, pokud jsou realizovány pojízdnými betonárkami,
- opravy prefabrikovaných konstrukcí přejezdů.[50]

Nakonec Pokyn uvádí skupinu prací, které lze konat v noční době, budou-li při tom dodrženy určité další omezující podmínky. Těmito pracemi jsou:

- svařování a navařování kolejí a výhybek,
- běžné opravy trolejového vedení,
- opravy rozchodu kolejí a výhybek,
- výkopy pro základy stožárů TV,
- osazování trakčních podpěr a stavění návěstidel.[51]

Nový předpis D7/2 je ve své úpravě celkově podrobnější, především v části popisující problematiku zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Nově také uvádí postup při projednávání omezení provozování dráhy s Drážním úřadem, podle pravidel stanovených zákonem o drahách.

[50] SŽDC, s.o. Pokyn náměstka GŘ pro provozuschopnost dráhy o využívání noční doby pro údržbové a opravné práce ze dne 30. 10. 2013.
[51] tamtéž.

4 ANALÝZA VYBRANÝCH VÝLUK

V této kapitole se zaměřím na konkrétní výlukovou činnost na dvou vybraných tratích. Smyslem dalšího textu nebude snaha odhalit jednotlivé fáze plánování, koordinace a přípravy jednotlivých výluk, ale nastínění souvislostí mezi dopady výlukové činnosti a jejím časovým umístěním.

Na první zvolené výluce, která se udála mezi Brnem-Maloměřicemi a Adamovem, se pokusím naznačit finanční dopady výluky pro správu tratí a dopravce. Odhadnutím nákladů dopravce na zajištění náhradní autobusové dopravy získáme představu o velikosti finanční ztráty dopravce při nevhodném omezování provozování dráhy. Současně se pokusím ukázat výhodnost umístění výlukových prací do nočních hodin.

Při druhé zvolené výluce probíhaly drobné údržbové práce na úseku mezi Brnem hl. n. a Brnem-Chrlicemi. Jelikož se jedná o výluku menšího rozsahu co do množství prováděných prací, pokusím se odhadnout výši nákladů na odměny pracovníků.

V poslední části provedu rekapitulaci všech provedených výluk na trati Brno hl. n. – Nezamyslice v roce 2013, na jejímž základě bude možné si udělat obrázek o tom, kdy se na trati provádějí jaké práce, jak často dochází k omezování provozování drážní dopravy, a které výluky jsou nejběžnější.

4.1 Brno-Maloměřice – Adamov 23. – 24. 10. 2013

O víkendu ve dnech 23. a 24. 11. 2013 se uskutečnila výluka na trati Brno hl. n. – Svitavy číslo 326A (označována v knižním jízdním řádu č. 260) v úseku mezi Brnem-Maloměřicemi stavědlem 6 a Adamovem. Úsek je dlouhý 9,8 km a vyloučena byla kolejově i napěťově první traťová kolej. Výluka byla provedena podle rozkazu o výluce č. 33011 (viz příloha 3).

4.1.1 Základní informace

Železniční trať Brno hl. n. – Svitavy (dle JŘ trať č. 260 Brno – Česká Třebová) je součástí prvního železničního koridoru a je to dvoukolejná elektrifikovaná trať se střídavou napájecí soustavou 25 kV o frekvenci 50 Hz.[52] Traťové zabezpečovací zařízení v úseku vyloučené koleje dovoluje jízdu vlaku proti správnému směru.

[52] SŽDC, s.o. Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle knižního jízdního řádu. Železniční mapy ČR. Dostupné z: http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html.

Úsekem trati v severní části Brna projíždí v obou směrech vlaky kategorie EuroCity (EC) v hodinovém taktu téměř po celý den. Šestkrát denně se k nim přidávají i vlaky kategorie Expres (Ex). Rychlíkové vlaky (R) pak projíždějí úsekem v liché hodiny.[53] Během hodiny tak projedou až 3 dálkové vlaky v jednom směru, které je v případě výluky jedné koleje potřeba převést na kolej protisměrnou.

Na vyloučeném úseku trati mezi Brnem-Maloměřicemi stavědlem 6 a Adamovem se nacházejí dvě zastávky osobních vlaků, a to Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou. Jedná se o zastávky bez kolejového rozvětvení, proto není možné na daném úseku počítat s možností křížení vlaků. Až zhlaví ve stanici Adamov umožňuje dostat se z obou traťových kolejí na libovolnou staniční kolej.

Osobní vlaky (Os) jezdí v ranní a odpolední špičce třikrát do hodiny. To však platí jen v pracovní dny, o víkendech je zachován pouze jeden Os vlak v hodinovém taktu. Během dne, převážně však v brzkých ranních hodinách, projede v obou směrech také až 8 expresních nákladních vlaků (Nex).[54]

4.1.2 Popis výluky

Dle týdenního plánu výluk (viz obrázek 2) byla výluka provedena za účelem výměny pražců s vadami, výměny lepených izolovaných styků, odstranění vegetace v okolí tratě a údržby trakčního vedení. po výměně pražců byla na neděli naplánována úprava geometrických parametrů koleje.

Dále můžeme z týdenního plánu vyčíst, že se podle ROV 33011 jedná o etapu D1. V příloze 2 - Rozkaz o výluce č. 33011 jsou žlutě zvýrazněny pokyny speciálně upravující etapu D1. Výluka probíhala vždy v čase od 8:30 do 16:30 a zahájena i ukončena byla příslušnými zaměstnanci z dopravny Adamov.

[53] SŽDC, s.o. Jízdní řád 2012 – 2013.
[54] SŽDC, s.o. Nákresný jízdní řád List 326/501a, platný od 9. prosince 2012.

Obrázek 2 - Týdenní plán výluk 47/2013

Schvalovatel 4 Strana 1 / 9 Datum posledního uzavření: 13.11.2013 v 10:07 hod.
Aktuální sestava

Krátkodobé plány - uzavřené 47 / 2013

(18. listopadu 2013 - 24. listopadu 2013)

Výlukový rozkaz, etapizace Název vyloučeného úseku, dopravny	*Doplňující informace Název a druh vyloučeného zařízení*	*Objednavatel výluky Důvod a čas konání výluky*	Po 18	Út 19	St 20	Čt 21	Pá 22	So 23	Ne 24
Výlukové rameno: 326									
ROV 33011 D1 ND Adamov - Brno-Maloměřice stavědlo 6	TK: 1 + TV,	OŘ Brno (Objednavatel 4) *V-013838/13* Výměna pražců s vadami, výměna LIS, odstranění vegetace, údržba TV.	*18*	*19*	*20*	*21*	*22*	*23* 08:30 16:30	*24*
ROV 33011 D1 ND Adamov - Brno-Maloměřice stavědlo 6	TK: 1 + TV,	OŘ Brno (Objednavatel 4) *V-013839/13* Výměna pražců s vadami, výměna LIS, odstranění vegetace, údržba TV, oprava GPK ASP.	*18*	*19*	*20*	*21*	*22*	*23*	*24* 08:30 16:30

Zdroj: SŽDC: Výlukové plány

ROV nařídil odřeknout v úseku Adamov – Brno hl. n. vlaky osobní dopravy a nahradit je autobusy. Jednalo se o jeden vlak v hodinovém taktu v každém směru, který o víkendu na dané trase jezdí, celkově tedy 16 neuskutečněných jízd vlaků. V příloze 4 - Výřez z nákresného jízdního řádu jsou tyto zrušené jízdy vyznačeny fialovou barvou.

Náhradní autobusová doprava za zrušené vlaky byla organizována podle výlukového jízdního řádu. Byly zřízeny dvě linky náhradní dopravy. Linka B byla vedena jako přímá linka mezi stanicemi Brno hl. n. a Blansko. Linka a sloužila pro spojení se zastávkami Brno-Židenice, Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou a jezdila mezi stanicemi Brno hl. n. a Adamov.

Všechny liché vlaky tratě 260 (vlaky kategorie EC a R) po dobu výluky byly vedeny po objízdné trase, tedy přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice po druhé traťové koleji.[55] Tyto vlaky jsou v příloze 1 vyznačeny zeleně. Křížení těchto vlaků s vlaky jedoucími po správné koleji bylo provedeno mimo vyloučený úsek.

[55] SŽDC, s.o. Sešitový jízdní řád 315/326 osobní, Tabulka 3. Dostupný z: http://g-v-d.sweb.cz.

Rozkaz o výluce upravuje také jízdu soupravového vlaku Sv 21988, který se dle nákresného jízdního řádu kříží na trati s vlakem EC 77 Antonín Dvořák přibližně v polovině vyloučeného úseku. k provozu nákladní dopravy ROV poznamenává, že společnost AWT, a. s. v případě potřeby vydá vlastní opatření k výluce.

4.1.3 Prováděné práce

Z týdenního výlukového plánu vyčteme jednotlivé prováděné práce v rámci výluky. Mimo výměny pražců s vadami se jednalo o výměnu lepených izolovaných styků, odstraňování vegetace, údržbu trakčního vedení a konečnou opravu geometrických parametrů koleje automatickou strojní podbíječkou.

Jedním ze zhotovitelů podílejících se na této výluce byla společnost SEŽEV-REKO, a. s., která prováděla výměnu vadných pražců. na tuto práci byly nasazeny strojní vyměňovače pražců SVP 74 a dvoucestná hydraulická rypadla. Před ukončením výluky musely být pražce nově podbity, k čemuž posloužila kontinuální podbíječka 09-3X Traťové strojní společnosti, a. s. Úpravu trakčního vedení prováděla Správa železniční dopravní cesty svými silami. ke kontrole a údržbě byl nasazen montážní vůz trakčního vedení MVTV 2.2. Současně bylo na příkrých svazích v zářezu prováděno zajišťování a odstraňování již pořezaných kmenů stromů.

4.1.4 Náklady spojené s výlukou

Jak už bylo výše řečeno, výluka si vyžádala zavedení náhradní autobusové dopravy za 16 odřeknutých vlakových spojení v daném úseku. Provozovatel dráhy se tak připravuje o poplatek za použití dopravní cesty jízdou vlaku. k tomu, abychom mohli vyčíslit výši poplatku, kterou dopravce ČD ušetřil, potřebujeme znát řazení jednotlivých vlaků. Potom budeme moci dohledat potřebné informace o parametrech vlaků a dosadit je do kalkulačního vzorce (viz příloha 2).

Dle pravidelného jízdního řádu byla sestava vlaků následující. Vlaky Os 4713, Os 4715, Os 4712, Os 4714, Os 4716, Os 4721, Os 4723, Os 4725, Os 4722, Os 4724 jsou tvořeny elektrickými jednotkami označovanými řadou 560 se čtyřmi vloženými vozy řady 060. Zbylé vlaky Os 4710, Os 4717, Os 4719, Os 4718, Os 4720 a Os 4727 jsou soupravy s elektrickou lokomotivou řady 242 se třemi řazenými vozy s označením Bdmtee[281] a posledním vozem s označením Bfhpvee[295].[56]

[56] ŽelPage. Řazení vlaků. Dostupné z: http://zelpage.cz/razeni/.

Tabulka 9 - Parametry vlaků Brno hl. n. - Adamov

10 x	**560**	**060**	**060**	**060**	**060**	**560**	**celkem**
hmotnost [t]	64	37	37	37	37	64	**276**
míst k sezení	48	80	80	80	80	48	**416**

6 x	**242**	**Bdmtee[281]**	**Bdmtee[281]**	**Bdmtee[281]**	**Bfhpvee[295]**	**celkem**
hmotnost [t]	84	39	39	39	41	**242**
míst k sezení	0	96	96	96	71	**359**

Zdroj: ŽelPage

Délka úseku Brno hl. n. – Adamov je 15 km a celý úsek patří do kategorie celostátní dráhy zařazené do evropského železničního systému. Kalkulační vzorec pro výpočet ceny za 1 vlak proto můžeme redukovat na následující tvar:

$$C_m = (S_{1E} \cdot L_E) + \frac{Q}{1000}(S_{2E} \cdot L_E).$$

Pro jeden vlak s elektrickou lokomotivou řady 560 vychází výše poplatku za použití dopravní cesty na 324,87 Kč a pro vlak s lokomotivou řady 242 je výše poplatku 298,95 Kč. Celkem tedy za 16 neuskutečněných jízd za jeden den výluky ČD ušetřila 5 042,10 Kč.

Oproti tomu vznikly dopravci vícenáklady při zajišťování náhradní autobusové dopravy. Vzhledem ke skutečnosti, že společnost ČD nebyla ochotna sdělit nám jakékoli informace týkající se nákladů spojených s danou výlukou, bude proveden pouze přibližný výpočet.

Trasa NAD linky a Brno hl. n. – Adamov přes Bílovice n. S. a Babice n. S. je dlouhá 19 km a dle výlukového jízdního řádu trvala jízda 36 min. Trasa linky B Brno hl. n. – Blansko vedena přes obec Lipůvka je dlouhá 29 km a jízda trvala 28 min. na trase a bylo nasazeno dohromady 5 autobusů, z nichž jeden byl vždy rezervní a zůstával ve stanici Adamov. na trase B jezdily 4 autobusy, vždy 2 v každém směru s tím, že ve stanici vyčkávaly přibližně hodinu na další jízdu.

Pro výpočet volím dolní hranici sazeb z kapitoly 3 (23 Kč za 1 km jízdy a 300 Kč za hodinu čekání). Počítám-li dle schématu předpokládaného v předchozím odstavci, vychází počet celkově najetých kilometrů v rámci ND za jeden den na 1 536 km (8×4 jízdy na lince a a 8×4 jízdy na lince B). Autobusy na lince a čekají v obou koncových stanicích přibližně 30 min mezi jednotlivými jízdami, na lince B vzniká hodinová proluka vždy ve stanici Blansko. Celkové prostoje tak vychází na 36 hodin. Náklady ČD na náhradní autobusovou dopravu podle výpočtu odhaduji na 46 128 Kč za jeden den výluky.

Dopravce v souvislosti s neuskutečněnými jízdami vlaku ušetří část nákladů za provoz vlaků. Celkové náklady na provoz vlaků se v případě vlaku osobní dopravy s elektrickou trakcí 25 kV pohybují okolo 3 106 Kč/vlhod.[57] Jízda vlaku ze stanice Brno hl. n. do stanice Adamov trvá dle JŘ 19 minut, přepočtem tedy získáme za 16 neuskutečněných jízd v jednom dni výluky úsporu 15 737,1 Kč (983,6 Kč na 1 jízdu). Vzhledem k nutnosti mimořádných obratů vlaků v krajních stanicích vyloučeného úseku zůstává zachována alespoň část nákladů na strojvedoucího. Posádka vlaku se přes vyloučený úsek přepravuje společně s cestujícími ND, takže jejich mzdové náklady zůstávají zachovány taky. Proto jedinou prokazatelně ušetřenou položkou zůstává trakční energie. Pro určení nákladů na trakční energii by bylo potřeba znát cenu elektřiny pro železniční dopravce a spotřebu hnacího vozidla, která je závislá na jízdních odporech a vlastní jízdě vlaku. Protože však s těmito informacemi nepracuji, nebudu se náklady na trakční energii dále zabývat.

4.1.5 Zhodnocení organizace výluky

Koridorová trať 326A je dopravně velmi zatíženou tratí s vyčerpanou kapacitou (nejvytíženější úsek Brno – Rájec-Jestřebí), což je patrné již z pohledu na nákresný jízdní řád (viz příloha 4). Vzhledem k této skutečnosti je plánování a příprava výluk na trati s nutností omezení provozu zvláště důležitá.

Umístění výluky do víkendových dní hodnotím jako snahu o minimalizaci dopadů na provoz vlaků osobní dopravy. Přestože se vlaky kategorií EC, Ex a R podařilo bez nutnosti dopravního omezení převést přes vyloučený úsek po protisměrné koleji, osobní vlaky musely být nahrazeny autobusovou dopravou.

Určujícím faktorem pro časovou lokalizaci výluky není pouze míra omezení provozu vlaků na dráze, ale také charakter prací a oprav, kvůli kterým je třeba výluku uskutečnit. z prací, které byly při výluce prováděny, mohou být dle pokynu náměstka GŘ pro provozuschopnost dráhy realizovány v noční době: výměna pražců v koleji bez dalších zvláštních omezení, stejně tak i strojní opravy GPK. Při opravě trolejového vedení musí být respektovány omezení podle předpisu SŽDC E500. Vyloučený úsek se nachází povětšinou v sevření zalesněných kopců (případně v tunelech) mimo obydlené aglomerace. Nadměrným hlukem by tak v nočních hodinách mohlo být zasaženo jen minimum obyvatel části Bílovic nad Svitavou a popřípadě ještě několik chatařů v blízkosti trati.

[57] VĚSTNÍK DOPRAVY č. 11/2013. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/.

Kdybych se pokusil o naplánování noční výluky, pak bych na základě NJŘ doporučoval stanovit začátek výluky na pátek 21:30. Při dodržení stejné časové délky vyloučení koleje by konec výluky připadl na sobotu 5:30 ráno. Stejně by tomu bylo v noci ze soboty na neděli. Takto plánovaná výluka by si vyžádala pouze nepatrné opatření ze strany dopravců, neboť v daném časovém rozmezí dochází na vyloučeném úseku pouze k jednomu křížení osobních vlaků. Dostačujícím opatřením by tak bylo posunutí času odjezdů dotčených vlaků o maximálně ±10 minut (v případě nákladních vlaků max. o ±20 min.).

Dopravce ČD by v takovém případě nemusel vynaložit náklady na zajištění NAD odhadnuté výše v textu a provozovatel dráhy SŽDC by od dopravce inkasoval poplatek za použití dopravní cesty. Neočekávám, že by práce v noci dramaticky zvýšily náklady na provedení. i v průběhu denní výluky museli dělníci používat umělé přisvícení nejen u prací v tunelech, ale také za snížené viditelnosti při konci pracovní doby. Zůstávají tak jen náklady na příplatky zaměstnancům za práce v noci (min. 10 % průměrného výdělku dle Zákoníku práce)[58]. Vzhledem k tomu, že se na pracovních činnostech podílelo vícero zhotovitelů a neznámý počet dělníků, není možné přesnou výši mzdových vícenákladů stanovit.

Provedení opravných a údržbových prací ve dvou nočních výlukách namísto realizovaných víkendových denních výluk by při vhodně provedeném plánu mohlo znamenat úsporu pro všechny zúčastněné. Dopravce by dle odhadu ušetřil 92 256 Kč a správa trati by vybrala o 10 084,2 Kč více. Neméně důležitým faktorem zůstává zachování vyšší kvality přepravy bez nutnosti přestupů na náhradní dopravu.

4.2 Brno hl. n. – Brno-Chrlice 14. – 16. 10. 2013

Od pondělí do středy 14. až 16. 10. 2013 se na trati 315A (podle knižního jízdního řádu č. 300) uskutečnila výluka za účelem opravy a údržby zařízení infrastruktury na traťovém úseku Brno hlavní nádraží – Sokolnice-Telnice. První dva dny byla vyloučena traťová kolej a prováděla se výměna částí kolejnic s defektoskopickými vadami, poslední den byl úsek pro opravu GPK vyloučen kolejově i napěťově. Výluka byla provedena podle ROV 33012 (viz příloha 5).

[58] Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. § 116.

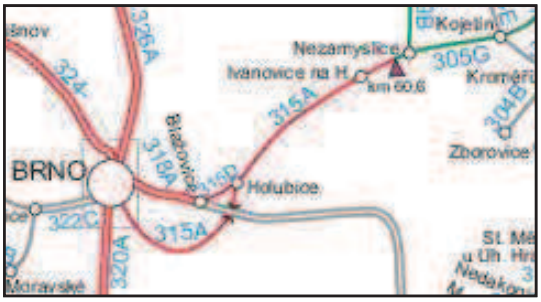
4.2.1 Základní informace

Trať 315A je jednokolejná elektrifikovaná trať se střídavou napájecí soustavou 25 kV o frekvenci 50 Hz a patří do kategorie určené celostátní sítě TEN-T.[59] Začíná v Brně hlavním nádraží a vede přes Brno-Chrlice do Nezamyslic. z hlediska provozu ji však prakticky můžeme rozdělit na dvě samostatné části v úsecích Brno hl. n. – Křenovice horní nádraží a Holubice – Nezamyslice.

V prvním úseku je provozována převážně regionální doprava vlaky kategorie Os. V ranní a odpolední špičce (od 5 hod. do 8 hod. a od 14 hod. do 18 hod.) jezdí vlaky v intervalu 30 minut, jinak jede vlak jednou za hodinu. Vlaky jedoucí proti sobě ze směru Brno hl. n. a ze směru Sokolnice-Telnice se kříží ve stanici Brno-Chrlice. Každý všední den jezdí v tomto úseku trati navíc jeden spěšný vlak, který končí v Brně hl. n. těsně před osmou hodinou ranní.

Ve druhém úseku, tedy od stanice Holubice, je kapacita jednokolejné trati přidělena rychlíkovým vlakům Brno – Bohumín. Ty jezdí v úseku Brno hl. n. a Holubice po trati 318A a 315D (viz obrázek 3), a až potom přecházejí na trať 315A.

Obrázek 3 – Výřez z železniční mapy ČR – trať 315A Brno - Nezamyslice



Zdroj: SŽDC

Jakákoli kolejová výluka na této jednokolejné trati, která zasahuje do provozování drážní dopravy, si žádá nasazení náhradní dopravy.

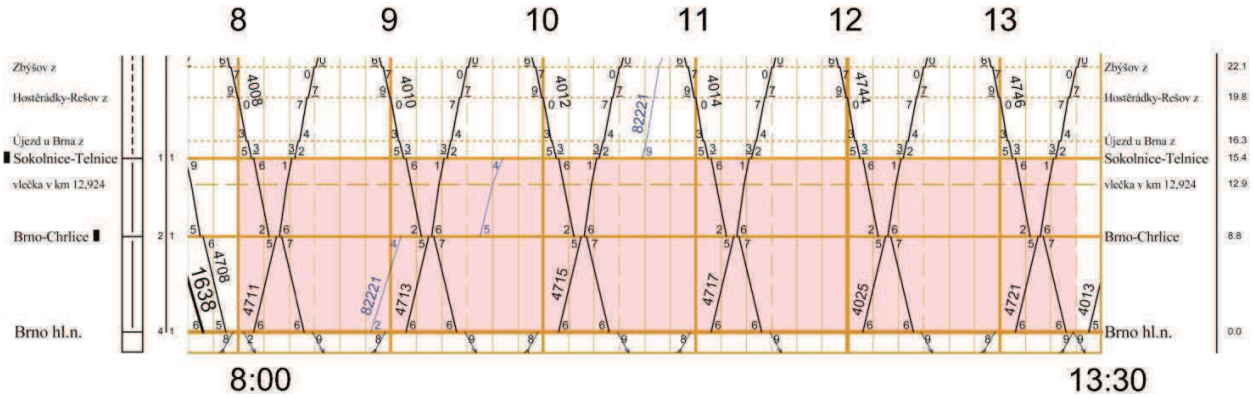
4.2.2 Popis výluky

Začátek výluky byl naplánován na osmou hodinu, tedy až po projetí vlaku Sp 1638 vylučovaným úsekem trati (vyznačeno na Obrázku 4). Výluka trvala 5 a půl hodiny a končila ve 13:30. Přestože se vhodným časovým umístěním výluky podařilo vyhnout přepravním

[59] SŽDC, s.o. Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle knižního jízdního řádu. Železniční mapy ČR. Dostupné z: http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html.

špičkám, muselo být odřeknuto a nahrazeno ND celkem 12 vlakových spojů. Vyloučený úsek mezi Brnem hl. n. a Sokolnicí-Telnicí je délky 15,4 km.

Obrázek 4 - Výřez z nákresného jízdního řádu - trať 315A



Zdroj: Pomůcky GVD 2013/2014

Podle ROV 33012 probíhala v pondělí a úterý etapa A, ve středu pak souběh etap A1, B1 a C1. Pro každou etapu je stanoveno vyloučení jiného traťového úseku a zařízení infrastruktury. První dva dny se provádělo odstraňování defektoskopických vad na kolejnicích. Postižená část kolejnice (jednalo se o tzv. Shelling) byla vyříznuta z koleje a nahrazena novým kusem. První den výluky byla takto opravena dvě místa v blízkosti železničního mostu přes řeku Svratku. Nový kus kolejnice byl z jedné strany připojen aluminotermickým svarem a z druhé strany dočasně sespojkován, což si vyžádalo vyvrtání otvoru do stojiny kolejnice pro umístění spojkových šroubů. Druhý den výluky byla opravená část koleje vevařena podle předpisů do bezstykové koleje. Poslední den se na vyloučeném úseku provedla oprava GPK automatickou strojní podbíječkou.

Všechny činnosti konané v rámci výluky prováděli zaměstnanci správy tratí Brno, mimo úpravu geometrických parametrů koleje automatickou strojní podbíječku, kterou si SŽDC muselo nasmlouvat. k tomuto účelu SŽDC na základě veřejné zakázky uzavírá s vhodným zhotovitelem rámcovou smlouvu o dílo („Drobná údržba železničního svršku v obvodu Jihomoravského kraje v r. 2013“).[60]

4.2.3 Náklady na odměny zaměstnanců

Nyní se pokusím odhadnout výši nákladů na mzdy pracovníků, abych mohl později stanovit navýšení této nákladové položky při provedení noční výluky. Jelikož jsou zaměstnanci SŽDC odměňováni podle zařazení do tarifního stupně dle vykonávané práce, provedu výpočet pouze pro práce vykonávané právě zaměstnanci SŽDC (první dva dny výluky).

[60] SŽDC, s.o. Výzva k podání nabídky. Dostupné z: http://www.szdc.cz/o-nas/verejne-zakazky/2673.pdf.

Předpokládejme, že se na pracích podílelo celkem 7 zaměstnanců SŽDC. Jeden mistr, 2 traťoví strojníci a 4 traťoví dělníci. Výši jejich hodinové mzdy jsem určil následovně (tabulka 10):

Tabulka 10 - Tarifní mzda zaměstnanců na vybraných pracovních pozicích

pozice	tarifní stupeň*	hodinová mzda**
1×**mistr**	11	150 Kč/hod
2×**traťový strojník**	7	120 Kč/hod
4×**traťový dělník**	4	90 Kč/hod

* dle katalogu prací ve veřejných službách a správě[61]

** přibližná mzda dle podnikové kolektivní smlouvy[62]

Aby mohli dělníci vyrazit v okamžiku zahájení výluky na místo prací, musí mít předtím nějaký čas na přípravu. Obdobně předpokládám, že po ukončení výluky bude potřeba vyčistit a uklidit pracovní pomůcky apod. Počítejme tedy s osmihodinovou pracovní dobou. Náklady na mzdy zaměstnanců za jeden pracovní den jsou tedy 6 000 Kč.

Pokusím-li se výluku provést v nočních hodinách, aby bylo minimalizováno omezení provozování drážní dopravy, budu muset k vypočteným nákladům za mzdy připočíst příplatky za práci v noci stanovené podnikovou kolektivní smlouvou. Nejprve se ale zamyslím nad umístěním začátku a konce noční výluky.

Podle nákresného jízdního řádu končí provoz osobních vlaků na úseku trati Brno hl. n. – Sokolnic-Telnice ve 23 hod. První ranní osobní vlak pak vyjíždí ve 3:35 z Brna hl. n. To nám dává jen 4 a půl hodinovou mezeru, ve které by se musely provést všechny potřebné práce, aby nedošlo k žádnému omezení dopravy. Já budu dále počítat s výlukou stejné délky jako byla ta provedená, proto stanovím konec výluky na 4:30 (jeden vlak bude odřeknut a nahrazen ND).

Zaměstnancům přísluší za každou odpracovanou hodinu v noci (od 22:00 do 6:00) příplatek ve výši 11 % průměrného výdělku (minimálně však 13 Kč). Celková výše příplatků pro danou skupinu sedmi zaměstnanců tak činí 759,2 Kč (za 1 hodinu 4×13+2×13,2+16,5). Je-li začátek nebo konec pracovní doby mezi 22 hod. a 5 hod. přísluší navíc zaměstnanci příplatek ve výši 60 Kč za takovou směnu. Celková výše příplatků za jeden den noční výluky je 1 179,2 Kč (759,2+7×60).

[61] Nařízení vlády č. 222/2010 Sb., o katalogu prací ve veřejných službách a správě.
[62] SŽDC, s.o. Podniková kolektivní smlouva Správy železniční dopravní cesty, státní organizace na rok 2014.

4.2.4 Výpočet výše poplatku za použití dopravní cesty

Při organizování noční výluky by nedošlo k takovému omezení provozování dopravy a SŽDC by tak náležely poplatky za použití dopravní cesty za nezrušené vlaky. Celkem bylo vykonanou výlukou odřeknuto 12 vlaků. Protože však při organizaci noční výluky také jeden vlakový spoj ruším, budu počítat výnos z poplatků za celkem 11 vlaků, které by oproti provedené výluce byly zachovány.

Mezi Brnem hl. n. a Sokolnicí-Telnicí jezdí stejné soupravy vlaků jako na trase Brno – Adamov. Počet jednotlivých souprav vyplývá z následující tabulky 11. Výpočet je proveden stejným způsobem jako v předchozím příkladě (podle přílohy 2).

Tabulka 11 – Parametry vlaků Brno hl. n. – Sokolnice-Telnice

(8 – 1) 7 x	**560**	**060**	**060**	**060**	**060**	**560**	**celkem**
hmotnost [t]	64	37	37	37	37	64	**276**
míst k sezení	48	80	80	80	80	48	**416**

4 x	**242**	**Bdmtee^{281}**	**Bdmtee^{281}**	**Bdmtee^{281}**	**Bfhpvee^{295}**	**celkem**
hmotnost [t]	84	39	39	39	41	**242**
míst k sezení	0	96	96	96	71	**359**

Zdroj: ŽelPage

Za soupravu s elektrickou lokomotivou řady 560 na daném úseku trati o délce 15,4 km náleží SŽDC poplatek ve výši 333,53 Kč. za vlak s lokomotivou řady 242 je to 306,92 Kč. Celkem by poplatky za použití dopravní cesty vynesly SŽDC při jedné noční výluce 3 562,39 Kč.

4.2.5 Zhodnocení organizace výluky

Spojení Brna s Přerovem pouze jednokolejnou tratí již nějakou dobu není z kapacitních důvodů dostačující. Přesto je provoz na této trati poměrně často omezován výlukami pro různé účely. Přesunutí výlukových činností do nočních hodin by pomohlo následky na provoz vlaků výrazně omezit. Ne všechny činnosti lze vykonávat v nočních výlukách a při plánování je nutné vždy jednotlivě posuzovat vlivy hluku a umělého osvětlení na okolí.

Řezání plamenem a svařování kolejnic jsou práce, které neprodukují zvýšený hluk a i podle Pokynu náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy je výměna kolejnic činnost, jež je bez dalších opatření možné provádět v nočních výlukách. Podle mého návrhu, kdy by se místo pondělní a úterní denní výluky konaly výluky noční, by došlo k finančním úsporám jak na straně dopravce, tak na straně správce trati.

Ve výpočtu zanedbávám zvýšené náklady na přisvícení v noční době a nezabývám se ani celkovou organizací pracovní doby zaměstnanců na správě tratí. Je zřejmé, že zaměstnanci, kteří budou nasazeni na noční směnu, nebudou moci vykonávat práci následující den. Předpokládám ale, že správa tratí zaměstnává dostatečný počet lidí, aby tuto situaci zvládla rozumě vyřešit.

S noční výlukou by dopravce ušetřil náklady na zajištění ND. Správa železniční dopravní cesty by tak nepřišla o výnos z poplatků za použití dopravní cesty, což podle výpočtu dostatečně kompenzuje zvýšené náklady na mzdy zaměstnanců při práci v noci. Zvýšené náklady na mzdy dosahují celkové výše 2 358,4 Kč za oba dny. Celková výše poplatků za jízdu nezrušených vlaků dosahuje hodnoty 7 124,8 Kč. Neméně důležitým faktorem zůstává spokojenost dopravců a jejich zákazníků.

4.3 Přehled výluk na trati 315A za rok 2013

Přehled výluk je vytvořen ze střednědobých uzavřených plánů, a to pro trať č. 315A Brno-hl. n. – Nezamyslice, která je součástí výlukového ramene 315. Objednavatelem těchto výluk je Oblastní ředitelství Brno. Výluky jsou zaznačené do měsíčních kalendářů a jsou odlišeny různými barvami políčka dle vysvětlivek v tabulce 12.

Tabulka 12 - Vysvětlivky k měsíčním přehledům výluk

	odstraňování vegetace + údržba TV
	pouze údržba TV
	čištění blátivých míst + odstr. veg. + údržba TV
	pouze odstraňování vegetace
	svařování + úprava GPK
	oprava přejezdu (+ svařování)
	NEPŘETRŽITÁ VÝLUKA
TUČNĚ	nutná lokomotiva nezávislé trakce
PODTRŽENÍ	výluka zabezpečovacího zařízení
ČERVENĚ	zavedena náhradní doprava
MODŘE	jízda vlaků dle tab. E následného elektrického mezidobí

Je-li číslo dne psáno červeně, znamená to, že si výluka vyžádala zavedení NAD. Tučně psaná číslice pak značí výluku trakčního vedení s nutností použít pro jízdu vlaku lokomotivu nezávislé trakce. Políčka podbarvená odstínem šedé barvy znamenají nepřetržitou výluku, v ostatních případech se jedná o výluky denní.

Tabulka 13 – Přehled výluk, leden 2013 (trať 315A)

Leden

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

údržba TV + odstr. veg.
10 zavedená ND
odstr. veget.

Tabulka 14 – Přehled výluk, únor 2013 (trať 315A)

Únor

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

údržba TV + odstr. veg.
6 zavedená ND

Zimní měsíce se pravidelně využívají k odstraňování vegetace v blízkosti tratí, a to hned ze dvou důvodů. Řezat stromy a stříhat keře je povoleno jen v období vegetačního klidu (tedy od 1. 11. do 31. 3.) a s ohledem na počasí je provádění jinak běžných údržbových prací značně náročnější. Vegetace se odstraňovala postupně po úsecích od Nezamyslic až po Brno hlavní nádraží. Zahájení výluky bylo vždy okolo osmé hodiny ranní a trvala 5 až 7 hodin. Ve většině případů musely být vlaky v době výluky nahrazeny autobusovou dopravou.

Tabulka 15 - Přehled výluk, březen 2013 (trať 315A)

Březen

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

údržba TV + odstr. veg.
6 zavedená ND
bagrování blátivých míst

Tabulka 16 - Přehled výluk, duben 2013 (trať 315A)

Duben

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

bagrování blátivých míst
15 výluka ZZ
svařování + úprava GPK
údržba TV + odstr. veg.

Společně s odstraňováním vegetace se v době výluk prováděla údržba trakčního vedení. V březnu pak k těmto činnostem přibylo i bagrování blátivých míst a v úseku Sokolnice – Telnice až Křenovice horní nádraží došlo k výměně pražců. Dne 10. a 11. 4. proběhla výluka napěťové stanice Nezamyslice a vlaky v úseku Nezamyslice – Křenovice horní nádraží jezdily v režimu tabulky E následného elektrického mezidobí.

Mezi Vyškovem na Moravě a Holubicemi proběhla koncem měsíce dubna úprava geometrických parametrů koleje automatickou strojní podbíječkou. Výluky související s touto činností trvaly vždy od 8:30 do 18:30. V týdnu od 15. dubna bylo vyloučeno přejezdové zabezpečovací zařízení mezi Nezamyslicemi a Ivanovicemi na Hané z důvodu výměny technologického domku přejezdu.

Tabulka 17 - Přehled výluk, květen 2013 (trať 315A)

Květen

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
		1	2	3	**4**	**5**
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

údržba TV
4 nutná LNT
16 jízda vlaků dle tab. E
nepřetržitá výluka koleje

Tabulka 18 - Přehled výluk, červen 2013 (trať 315A)

Červen

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

údržba TV + odstr. veg.
27 zavedená ND

První květnový víkend muselo být pro údržbu vypnuto trakční vedení mezi Rousínovem a Komořany u Vyškova, což si vyžádalo nasazení lokomotiv nezávislé trakce. Od 22. 5. se pak mezi Brnem hl. n. a Křenovicemi rozjela nepřetržitá výluka, při které se prováděla tzv. těžká střední oprava koleje a současně údržba železničního svršku i spodku.

Tabulka 19 - Přehled výluk, červenec 2013 (tr. 315A)

Červenec

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

nepřetržitá výluka koleje
13 zavedená ND

Tabulka 20 - Přehled výluk, srpen 2013 (trať 315A)

Srpen

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

nepřetržitá výluka koleje
1 zavedená ND
27 jízda vlaků dle tab. E

Uprostřed prázdnin proběhla v Brně největší vlaková výluka posledních let, při které se rekonstruoval železniční viadukt nad ulicí Křenová v těsné blízkosti hlavního nádraží. Výluka na trase Brno – Nezamyslice byla způsobena prováděním prací v úseku mezi Rousínovem a Přerovem. Prováděla se údržba železničního svršku a spodku, oprava mostu a oprava odvodnění, čištění kolejového lože a úprava geometrických parametrů koleje. Tyto výluky si vyžádaly značná opatření v dopravě, která trvala déle než měsíc.

Všechny práce konané na výlukách se konaly v téměř stejné denní době. Čas začátku výluky se pohybuje kolem osmé hodiny ranní, nejčastěji 8:30. Konec omezení provozu pak připadá nejčastěji na čtrnáctou hodinu (v rozmezí od 13:30 do 14:30). na časech ohraničujících výluku je znatelná snaha omezit provoz vlaků v tzv. přepravním sedle, které se nachází mezi ranní a odpolední přepravní špičkou. Jen některé činnosti prováděné v rámci výluky probíhají až do večerních hodin, příkladem je úprava GPK konaná v dubnu vždy od 8:00 do 18:00. Jedná

se především o práce prováděné pomocí nákladné mechanizace, kdy by se kouskování prací značně prodražilo.

Tabulka 21 - Přehled výluk, září 2013 (trať 315A)

Září

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
						1
2	3	**4**	**5**	6	7	8
9	10	**11**	**12**	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

údržba TV
4 nutná LNT
16 jízda vlaků dle tab. E
opr. přejezdu + svařování
16 výluka ZZ

Tabulka 22 - Přehled výluk, září 2013 (trať 315A)

Říjen

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

nepřetržitá výluka koleje
svařování + úprava GPK
7 zavedená ND

V září se rekonstruovaly železniční přejezdy poblíž stanic Brno-Chrlice a Sokolnice. Těchto stanic se týkala i údržba trakčního vedení, která si vyžádala nasazení lokomotiv nezávislé trakce. Nepřetržitá výluka zabezpečovacího zařízení souvisela s náhradou mechanických přestavníků výhybek ve stanici Brno-Chrlice. Ve dnech 10. a 11. září byla opět z důvodu údržby vyloučena napájecí stanice v Nezamyslicích.

Na úseku Nezamyslice až Rousínov probíhala v druhém říjnovém týdnu výluka za účelem údržby žel. svršku a spodku a opravy GPK automatickou strojní podbíječkou. Následná výluka ze 14. až 16. 10. byla podrobně popsána v předchozí části práce.

Tabulka 23 - Přehled výluk, listopad 2013 (trať 315A)

Listopad

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	**16**	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

údržba TV + odstr. veg.
4 zavedená ND
11 jízda vlaků dle tab. E
16 nutná LNT

Tabulka 24 - Přehled výluk, prosinec 2013 (trať 315A)

Prosinec

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

údržba TV + odstr. veg.
3 zavedená ND

Poslední dva měsíce v roce opět patří do období vegetačního klidu a nejčastěji prováděnou činností se stává kácení stromů a odstraňování vegetace v blízkosti trati.

Z měsíčních přehledů je možné si všimnout, že značná část výluk se odehrává v pracovních dnech a velmi často dochází k omezování provozování drážní dopravy s nutností zavedení náhradní autobusové dopravy. Téměř 100 dní v roce byla alespoň na nějakém úseku trati zavedena náhradní doprava a jenom necelé dvě třetiny roku byl provoz na trati naprosto nerušený výlukou jakéhokoli zařízení infrastruktury či jiným provozním opatřením.

Přestože předpis D7/2 účinný v době plánování těchto výluk výslovně říká, že je nezbytné snažit se na jednokolejných tratích preferovat noční výluky minimalizující dopady na provoz, nebyla na vybrané trati 315A naplánovaná jediná noční výluka.

ZÁVĚR

Jednou ze stanovených zásad v předpise SŽDC upravujícím organizování výluk na železničních tratích je povinnost minimalizovat dopady výlukové činnosti na provozování drážní dopravy. Mimo výčtu nedovolených jevů, jako jsou nevhodný souběh výluk, zasahování výluky do doby s nejvyšší poptávkou po přepravě apod., chybí návod, jak tohoto cíle dosáhnout. Nesystémovost spatřuji především v nedávné změně předpisu D7/2. Podle předpisu účinného do prosince loňského roku měla být k tomuto účelu zvýšena intenzita noční výlukové činnosti, především pak na jednokolejných tratích. z přehledu výluk konaných na trati 315A za rok 2013 je zřejmé, že výslovně uvedená zásada není pro osoby podílející se na plánování výluk dostatečnou motivací. Toho si patrně všimlo i generální ředitelství SŽDC, které na konci října loňského roku reagovalo vydáním pokynu o využívání noční doby pro údržbové a opravné práce. Aktualizovaný předpis o organizování výlukových činností však provádění nočních výluk ve svém textu nijak výslovně nepreferuje.

Vážnější problém shledávám v přístupu SŽDC k plánování výlukové činnosti bez větší zodpovědnosti vůči dopravcům. Přirozenou motivací každého podniku je snižování nákladů na svou práci a denní výluky jsou pro provozovatele dráhy jistě méně finančně náročné. Jedním z cílů práce proto také bylo ekonomické posouzení rozdílu mezi denní a noční výlukou. Protože se mi však nepodařilo od ČD a SŽDC získat přesná čísla, musel jsem výpočty provádět na základě odhadů. Uvažujeme-li náklady dopravce a SŽDC dohromady, pak je noční výluka bezpochyby ekonomicky výhodnější. Zaměříme-li se samostatně pouze na SŽDC, není už celková ekonomická bilance tak jednoznačná. Přesto se však na základě výpočtu ukázala denní výluka méně výhodnou.

V případě nočních výluk nezasahujících do vlakového provozu je značná část vícenákladů SŽDC na provádění prací v noci kompenzována poplatkem za použití dopravní cesty vlaků, které oproti denní výluce zůstaly zachovány. Část kompenzací je závislá na počtu odřeknutých vlaků a stanovené výši poplatku. Přitom tržba z poplatků za použití dopravní cesty téměř z poloviny kryje celkové náklady SŽDC na zajištění provozuschopnosti infrastruktury. Oproti tomu u dopravce jsou vícenáklady za zajištění náhradní dopravy několikanásobně vyšší než ušetřený poplatek a k žádné kompenzaci ze strany provozovatele dráhy u něj nedochází. Práva a povinnosti dopravců a správce infrastruktury se mi tak zdají značně nevyvážené a myslím, že je třeba tuto situaci řešit novelizací zákona.

Další nedostatek tak spatřuji právě v současné zákonné úpravě. Mimo již zmíněné dopady se vynořují problémy další. Ukazuje se například, že rozdílná terminologie v zákoně o drahách a v evropských předpisech činí značné problémy v přebírání legislativy EU. Je ale třeba mít na paměti, že s rozvíjející se interoperabilitou železniční sítě v Evropě se samotná SŽDC ocitá v konkurenčním prostředí, ve kterém je díky ztížené iplementaci evropských směrnic do českého práva znevýhodňována. Aby tak nedocházelo k poklesu významu české železnice v rámci Evropy, je nezbytné zajistit efektivnější prostředí pro přebírání evropských pravidel a standardů.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Právní předpisy

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení). In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb., vyhlášky č. 346/2000 Sb., vyhlášky č. 413/2001 Sb. a vyhlášky č. 577/2004 Sb. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 351/2005 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 501/2005 Sb., o vymezení nákladů provozovatele dráhy spojených s provozováním a zajišťováním provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráze. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Nařízení vlády č. 222/2010 Sb., o katalogu prací ve veřejných službách a správě. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury. In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu.

Rozsudek soudního dvora ze dne 11. července 2013, Věc C-545/10. In: EUR-lex [právní informační systém]. Úřad pro publikace Evropské unie. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu.

Dokumenty SŽDC

SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis (účinnost od 1. července 2013).

SŽDC (ČD) D2/81 Doprava speciálních vozidel podle typů.

SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy (účinnost od 1. července 2013).

ČD D7 Směrnice pro řízení provozu na tratích SŽDC, s. o.

SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností (účinnost od 15. prosince 2013).

SŽDC D7/2 Předpis pro organizování výlukové činnosti na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace. 2011.

ČD D7/3 Směrnice pro analýzu a výpočet plnění jízdního řádu na tratích SŽDC, s. o.

Prohlášení o dráze celostátní a regionální: platné pro přípravu jízdního řádu 2014 a pro jízdní řád 2014 ve znění změny č. 1/2013 účinné od 27.3.2013. In: [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/pristup-na-zdc/prohlaseni-2014.htm.

Výroční zpráva za rok 2012. In: [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html.

Rozhodnutí o organizační změně – integrace základních činností provozovatele, ze dne 26. 1. 2012.

Pokyn náměstka GŘ pro provozuschopnost dráhy o využívání noční doby pro údržbové a opravné práce ze dne 30. 10. 2013.

Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle knižního jízdního řádu. Železniční mapy ČR. Dostupné z: http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html.

Sešitový jízdní řád 315/326 osobní, Tabulka 3. Dostupný z: http://g-v-d.sweb.cz.

Výzva k podání nabídky. Dostupné z: http://www.szdc.cz/o-nas/verejne-zakazky/2673.pdf.

Podniková kolektivní smlouva Správy železniční dopravní cesty, státní organizace na rok 2014.

Nákresný jízdní řád List 326/501a, platný od 9. prosince 2012.

Jízdní řád 2012 – 2013.

Tištěné zdroje

KADEŘÁVEK, Petr. METRANS s mnoha novinkami. Železniční magazín. roč. 2013, č. 12. ISSN: 1212-1851.

MELICHAR, Vlastimil a Jindřich JEŽEK. *Ekonomika dopravního podniku.* 3. přeprac. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-719-4711-3.

ŠIROKÝ, Jaromír. Technologie dopravy. 3. rozš. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-67-3.

ŠIROKÝ, Jaromír. Podpora výlukové činnosti. Vědeckotechnický sborník ČD. roč. 2005, č. 19, s. 14. ISSN: 1214-9047.

KREJSA, Tomáš. Analýza nákladů souvisejících s výlukovou činností. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Jindřich JEŽEK.

ADAMEC, Jiří. Rizika manažerského selhání při oddělení železniční infrastruktury od dopravce. Brno, 2013. Bakalářská práce, Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí práce Martin KVIZDA.

Elektronické zdroje

KOUDY. Zabezpečovací zařízení: část 1. Simulátor železničního uzlu Brno [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://brnosim.wz.cz/clanky.php?id=1.

Souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby – 2012. Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2013-02-21]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/.

ŠINDELÁŘ, Jan. Autobusoví dopravci těží z drážních výluk. Mladá fronta a. s. [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://zpravy.e15.cz/.../autobusovi-dopravci-tezi-z-draznich-vyluk-1009025#.

TYLL, Tomáš. Některé právní limity přístupu dopravců na železniční infrastrukturu České republiky. [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.akvks.cz/cz/novinky/publikace-s-vks.html.

SŮRA, Jan. ČD Cargo chce od správců kolejí platit výluky, jde o desítky milionů. MAFRA, a. s., a dodavatelé Profimedia, Reuters, ČTK, AP [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/ve-vzduchu-visi-soudni-spor-o-stamiliony-mezi-cd-cargo-a-szdc-p53-/.

ROSÍ, Luboš. České dráhy si stěžují, že musí doplácet za chyby SŽDC. Česká televize [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: http://www.ceskatelevize.cz/../130399-ceske-drahy-si-stezuji-ze-musi-doplacet-za-chyby-szdc/.

Věcný záměr zákona o železničních drahách a železniční dopravě (zákon o železnicích) a zákona o obecních drahách. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/.../Vecnyzamer_16_10_2012.doc.

ŽelPage. Řazení vlaků. Dostupné z: http://zelpage.cz/razeni/.

VĚSTNÍK DOPRAVY č. 11/2013. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Základní charakteristika železniční sítě k 15. 12. 2012 16
Tabulka 2 - Rozdělení provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu podle délky provozovaných tratí k 31. 12. 2012 17
Tabulka 3 - Podíl osobních dopravců na výkonech v osobní dopravě 2011 a 2012 (%) 18
Tabulka 4 - Podíl nákladních dopravců na výkonech v nákladní dopravě 2011 a 2012 (%) ... 19
Tabulka 5 - Přehled vybraných činností v oblasti traťového hospodářství 35
Tabulka 6 - Výnosy použité na krytí nákladů za provozuschopnost 35
Tabulka 7 - Úspora nákladů při použití regenerované kolejnice 38
Tabulka 8 - Náhradní autobusová doprava během drážních výluk 40
Tabulka 9 - Parametry vlaků Brno hl. n. - Adamov 52
Tabulka 10 - Tarifní mzda zaměstnanců na vybraných pracovních pozicích 57
Tabulka 11 – Parametry vlaků Brno hl. n. – Sokolnice-Telnice 58
Tabulka 12 - Vysvětlivky k měsíčním přehledům výluk 59
Tabulka 13 – Přehled výluk, leden 2013 (trať 315A) 60
Tabulka 14 – Přehled výluk, únor 2013 (trať 315A) 60
Tabulka 15 - Přehled výluk, březen 2013 (trať 315A) 60
Tabulka 16 - Přehled výluk, duben 2013 (trať 315A) 60
Tabulka 17 - Přehled výluk, květen 2013 (trať 315A) 61
Tabulka 18 - Přehled výluk, červen 2013 (trať 315A) 61
Tabulka 19 - Přehled výluk, červenec 2013 (trať 315A) 61
Tabulka 20 - Přehled výluk, srpen 2013 (trať 315A) 61
Tabulka 21 - Přehled výluk, září 2013 (trať 315A) 62
Tabulka 22 - Přehled výluk, září 2013 (trať 315A) 62
Tabulka 23 - Přehled výluk, listopad 2013 (trať 315A) 62
Tabulka 24 - Přehled výluk, prosinec 2013 (trať 315A) 62

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Rozdělení výluk 23
Obrázek 2 - Týdenní plán výluk 47/2013 51
Obrázek 3 - Výřez z železniční mapy ČR – trať 315A Brno - Nezamyslice 56
Obrázek 4 - Výřez z nákresného jízdního řádu - trať 315A 57

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

NAD – náhradní autobusová doprava

ČD – České dráhy, a.s.

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, s.o.

JŘ – jízdní řád

VR – výlukový rozkaz

TV – trakční vedení

OŘ – oblastní ředitelství

ND – náhradní doprava

ROV – rozkaz o výluce

OZOV – odpovědný zástupce objednavatele výluky

VVP – vedoucí výlukových prací

ZPŘS – zaměstnanec pro řízení sledu

OZZ – organizační zástupce zhotovitele

SFDI – státní fond dopravní infrastruktury

KCOD – krajské centrum osobní dopravy

GPK – geometrické parametry koleje

ŽST – železniční stanice

NJŘ – nákresný jízdní řád

CDP – centrální dispečerské pracoviště

CPS – cizí právní subjekt

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 – Organizační struktura SŽDC

Příloha 2 – Maximální ceny a určené podmínky za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah při provozování drážní dopravy

Příloha 3 – Rozkaz o výluce č. 33011

Příloha 4 – Výřez z nákresného jízdního řádu – trať 326A

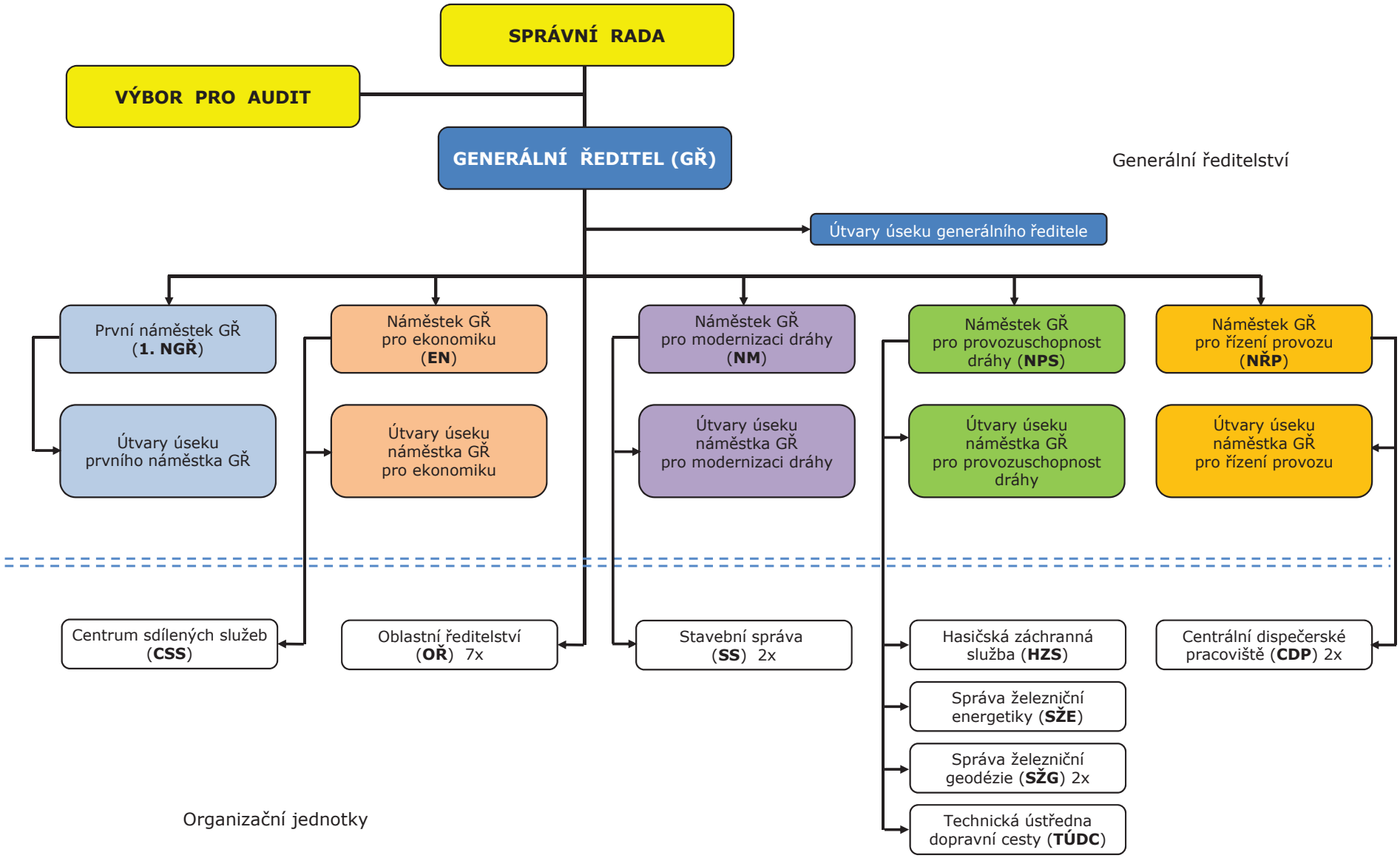
Příloha 5 – Rozkaz o výluce č. 33012

Příloha 1

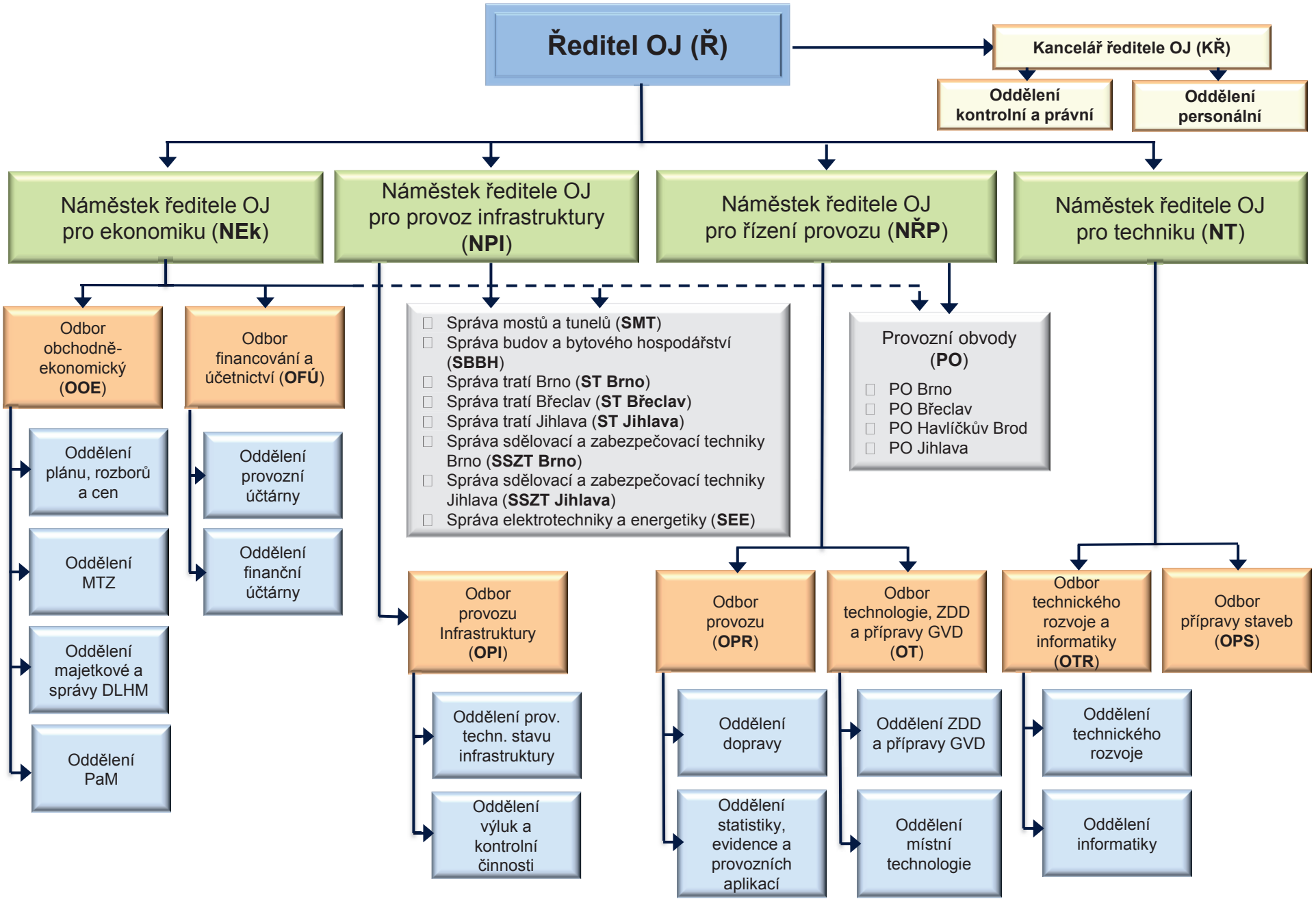
Organizační struktura SŽDC

Organizační struktura Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, od 7. ledna 2013

Příloha č. 1
k č.j. S 57 272/2012-OST



Organizační struktura Oblastního ředitelství Brno



PŘÍLOHA 2

Maximální ceny a určené podmínky za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah při provozování drážní dopravy

Příloha č. 1
k výměru MF č. 01/2013

MAXIMÁLNÍ CENY A URČENÉ PODMÍNKY ZA POUŽITÍ VNITROSTÁTNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY CELOSTÁTNÍCH A REGIONÁLNÍCH DRAH PŘI PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

I.
Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních

A. Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro vlak nákladní dopravy

Provozování dráhy (Řízení provozu)
Na tratích, na kterých není celoročně provozována drážní doprava k zajištění dopravní obslužnosti[1)]

$S_{1E,C,R}$ 43,63 Kč / vlkm

Na ostatních tratích

S_{1E} 43,63 Kč / vlkm
S_{1C} 39,66 Kč / vlkm
S_{1R} 35,69 Kč / vlkm

Zajištění provozuschopnosti dráhy (Infrastruktura dopravní cesty)
Na tratích, na kterých není celoročně provozována drážní doprava k zajištění dopravní obslužnosti[1)]

$S_{2E,C,R}$ 57,81 Kč / 1000 hrtkm

Na ostatních tratích

S_{2E} 57,81 Kč/1 000 hrtkm
S_{2C} 48,17 Kč/1 000 hrtkm
S_{2R} 36,13 Kč/1 000 hrtkm

B. Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro vlak osobní dopravy

Provozování dráhy (Řízení provozu)
Na tratích, na kterých není celoročně provozována drážní doprava k zajištění dopravní obslužnosti[1)]

$S_{1E,C,R}$ 43,63 Kč / vlkm

Na ostatních tratích

S_{1E} 7,81 Kč / vlkm
S_{1C} 6,49 Kč / vlkm
S_{1R} 5,50 Kč / vlkm

Zajištění provozuschopnosti dráhy (Infrastruktura dopravní cesty)
Na tratích, na kterých není celoročně provozována drážní doprava k zajištění dopravní obslužnosti[1)]

$S_{2E,C,R}$ 57,81 Kč / 1000 hrtkm

Na ostatních tratích

S_{2E} 44,77 Kč/1 000 hrtkm
S_{2C} 35,59 Kč/1 000 hrtkm
S_{2R} 30,16 Kč/1 000 hrtkm

C. Maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro 1 vlak se vypočte podle vzorce

$$C_m = C_1 + C_2$$

$$C_1 = S_{1E} \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R$$

$$C_2 = \frac{Q}{1000} \times (S_{2E} \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n$$

a) na tratích bez trakčního vedení:

$$C_m = (S_{1E} \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R) + \frac{Q}{1000} \times \times (S_{2E} \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n$$

b) na tratích s trakčním vedením:

$$C_m = (S_{1E} \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R) + \frac{Q}{1000} \times \times (S_{2E} \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n \times e$$

kde:

C_m = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu

C_1 = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu vztažená k provozování dráhy (řízení provozu)

C_2 = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu vztažená k zajištění provozuschopnosti dráhy (infrastruktura dopravní cesty)

S_1 = cena za 1 vlkm jako podíl ceny za provozování dráhy (řízení provozu) na jeden vlakový kilometr:
S_{1E} - na určených tratích dráhy celostátní[2)]
S_{1C} - na ostatních tratích dráhy celostátní[2)]
S_{1R} - na dráhách regionálních[2)]

S_2 = cena za 1000 hrtkm pro příslušný druh vlaku daná jako podíl ceny za zajištění provozuschopnosti dráhy (infrastruktura dopravní cesty) za tisíc hrubých tunových kilometrů
S_{2E} - na určených tratích dráhy celostátní[2)]
S_{2C} - na ostatních tratích dráhy celostátní[2)]
S_{2R} - na dráhách regionálních[2)]

L = vzdálenost jízdy vlaku v kilometrech zaokrouhlená na celé km nahoru
L_E - na určených tratích dráhy celostátní[2)]
L_C - na ostatních tratích dráhy celostátní[2)]
L_R - na dráhách regionálních[2)]

Q = hrubá hmotnost vlaku v tunách, zjištěná
- pro vlak nákladní dopravy jako součet hmotností železničních kolejových vozidel zařazených do vlaku (hnacích vozidel, železničních vozů, jiných kolejových vozidel na vlastních kolech včetně hmotnosti nezavěšených postrkových hnacích vozidel) a hmotnosti přepravovaných věcí, osob a živých zvířat v tunách zaokrouhlený na celé tuny nahoru
- pro vlak osobní dopravy jako součet hmotností železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů, jiných kolejových vozidel na vlastních kolech včetně hmotnosti nezavěšených postrkových hnacích vozidel) a hmotnosti přepravovaných věcí a cestujících (počet míst k sezení x 0,08) v tunách zaokrouhlený na celé tuny nahoru

n = koeficient zohledňující použití vozidel umožňujících naklápění

e = koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích

Jede-li vlak po obou typech tratí (s trakčním vedením a bez trakčního vedení) vypočte se maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jako součet maximální ceny za použití dopravní cesty na trati bez trakčního vedení podle písm. a) a na trati s trakčním vedením podle písm. b).

D. Koeficient zohledňující použití vozidel umožňujících naklápění „n“

Položka č.		n =
1.	u vlaků s vozidly umožňujícími naklápění	1,25
2.	u vlaků s vozidly umožňujícími naklápění v případě, že využití naklápěcí technologie není dovoleno	1,00
3.	ve všech ostatních případech	1,00

E. Koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem na elektrizovaných tratích „e“

Položka č.		e =
1.	při použití činných hnacích vozidel nezávislé trakce nevybavených spalovacím motorem splňujícím emisní normu EURO 2 a vyšší[3)]	1,25
2.	při použití činných hnacích vozidel nezávislé trakce vybavených spalovacím motorem splňujícím emisní normu EURO 2 a vyšší[3)]	1,06
3.	ve všech ostatních případech	1,00

F. Použití železniční dopravní cesty nestandardními vlaky

Při použití železniční dopravní cesty pro zkoušky vozidel při rychlosti vyšší, než je nejvyšší dovolená

rychlost na příslušném úseku trati, nebo s hmotností na nápravu vyšší, než je pro příslušný úsek trati stanovena, nebo pokud zkouška vyžaduje speciální dopravní opatření, zvyšuje se maximální cena Cm o 100 %.

II.
Určené podmínky použití železniční vnitrostátní dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních
(dále jen „železniční dopravní cesta“)

1. Železniční dopravní cestou dráhy celostátní a drah regionálních se pro účely stanovení maximální ceny za použití železniční dopravní cesty rozumí cesta určená k dopravě železničními kolejovými vozidly, pevná železniční zařízení nutná pro zabezpečení pohybu železničních kolejových vozidel a zařízení sloužící k zajištění bezpečnosti železničního provozu (zejména železniční svršek a spodek, umělé stavby, sdělovací a zabezpečovací zařízení a pevná trakční vedení na širé trati a ve stanicích).

2. Smlouvu o použití železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních při provozování drážní dopravy uzavírá provozovatel příslušné dráhy s oprávněným dopravcem, kterým se rozumí osoba oprávněná podnikat ve veřejné nebo neveřejné železniční dopravě při splnění podmínek stanovených právními předpisy[4)].
Smlouvu o ceně za užívání železniční dopravní cesty a o způsobu její úhrady uzavírá přídělce s oprávněným dopravcem.

3. V maximální ceně za použití železniční vnitrostátní dopravní cesty nejsou zahrnuty:
   a) náklady za řízení drážního vozidla;
   b) náklady na pohonné hmoty (nafta, plyn);
   c) náklady na služby poskytované provozovatelem dráhy dopravci (např. dodání paliv, maziv, vody, předtápění vlaků (vozů), technické a komerční prohlídky vozů (vlaků), čištění, dezinfekce a jiné)[5)];
   d) nájemné za používání budov, které neslouží k provozování dráhy, a náklady na služby, spojené s užíváním těchto pronajatých prostor;
   e) náklady na přidělení a rezervaci kapacity železniční dopravní cesty;
   f) náklady na služby informačních systémů podle speciálních požadavků dopravce kromě informací poskytovaných provozovatelem o pohybu vlaků dopravce;
   g) náklady na telekomunikační služby komerčního charakteru podle speciálních požadavků dopravce kromě nákladů spojených s poskytováním informací o pohybu vlaků dopravce;
   h) náklady na vyžádaný doprovod vlaků odborně způsobilými zaměstnanci jiného oprávněného dopravce;
   i) náklady na jiné výkony vyžádané dopravci, např. dodání paliv, maziv, vody, předtápění vlaků (vozů), technické a komerční prohlídky vlaků (vozů), čištění, dezinfekce a jiné.

4. Maximální cena za použití železniční dopravní cesty se uplatňuje za jízdy vlaků i samostatných hnacích vozidel, ložených (v osobní dopravě obsazených) i prázdných motorových vozů včetně elektrických a jiných samostatných drážních vozidel na vlastních kolech.

5. Maximální cena se určí pro:
   a) **vlaky jedoucí z důvodu zajištění dopravcem poskytovaných služeb souvisejících s přepravou věcí a živých zvířat ve veřejné nebo neveřejné drážní dopravě** (včetně vlaků nákladní dopravy s přepravou cestujících) - podle sazeb uvedených v části I. písmenu A a příslušných koeficientů stanovených v části I. písmenu D a E za použití vzorců uvedených v části I. písmeno C a podmínek uvedených v písmenu F;
   b) **vlaky jedoucí z důvodu zajištění dopravcem poskytovaných služeb souvisejících s přepravou osob ve veřejné nebo neveřejné drážní dopravě,** podle sazeb uvedených v části I. písmenu B a příslušných koeficientů stanovených v části I. písmenu D a E za použití vzorců uvedených v části I. písmeno C. Tyto sazby se uplatní pouze za splnění podmínky, že vlak slouží výhradně pro přepravu cestujících, ve vlaku budou zařazena pouze drážní vozidla, která slouží k přepravě osob a služeb s tím spojených a vlak bude dopravován pouze hnacími drážními vozidly nezbytnými pro dopravu vlaku. Při nesplnění podmínek se uplatní maximální ceny podle postupu uvedeného v písmenu a) nebo c);
   c) **ostatní vlaky jedoucí z důvodu provozních potřeb dopravce,** podle sazeb uvedených v části I. písmenu A a příslušných koeficientů stanovených v části I. písmenu D a E za použití vzorců uvedených v části I. písmeno C a podmínek uvedených v písmenu F.

6. Rozhodující pro určení maximální ceny za použiti železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních je druh vlaku, celková hmotnost vlaku, charakter tratě a délka dopravní cesty, na které se doprava uskutečňuje. Při neplánované jízdě odklonem, z příčin na straně provozovatele příslušné dráhy, se ujetá vzdálenost stanovuje

podle původně přidělené kapacity dopravní cesty. Projedná-li provozovatel příslušné dráhy s dopravcem odklonové trasy s dostatečným předstihem nejméně 60 dní před plánovanou jízdou, může přídělce účtovat cenu za použití dopravní cesty po odklonové trase.

7. Při neplánované jízdě odklonem předloží provozovatel příslušné dráhy na žádost oprávněného dopravce výpis kilometrovníku původně přidělené kapacity dopravní cesty.

8. Maximální cena za použití železniční dopravní cesty se uplatňuje pro dopravu veřejnou i neveřejnou.

9. Maximální ceny jsou stanoveny bez DPH.

10. Nabídkové ceny těchto maximálních cen jsou upraveny prohlášením o dráze celostátní a regionální vydaném příslušným přídělcem dle § 34c zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a jsou v případě splnění stanovených podmínek nárokové a musí být prokazatelně poskytovány všem dopravcům za rovných a nediskriminujících podmínek.

---

[1] Dle § 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů; seznam tratí zveřejní přídělce v Přepravním a tarifním věstníku Ministerstva dopravy

[2] Zařazení dráhy do příslušné skupiny podle charakteru tratě uvede přídělce v prohlášení o dráze vydávaném podle § 34c zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

[3] Kromě případů nutných k obnově sjízdnosti tratí po mimořádných událostech v drážní dopravě (po nehodách či živelných pohromách apod. – do obnovení normálního provozu) a údržby tratí, tj. při plánovaných i neplánovaných výlukách kolejí, trakčního vedení apod., a jiných událostech znemožňujících použití závislého hnacího vozidla na elektrizované trati (např. při přerušení dodávky elektrické energie od dodavatele apod.).

[4] Např. zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí vyhlášky.

[5] Vyhláška č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci.

PŘÍLOHA 3

Rozkaz o výluce č. 33011

SŽDC, státní organizace
Generální ředitelství

Jízdní řád 2012/2013
V Brně dne 21.12.2012

Č.j.: 13945/2012-OŘ BNO

Zpracovatel:
Vít Jurečka, hlavní zpracovatel — tel.: +420 972 625 416; e-mail: jurecka@szdc.cz
Pavel Heřmanský, část: osobní doprava — tel.: +420 972 625 872; e-mail: Hermansky@kcod.cd.cz
Miroslav Holý, část: nákladní doprava — tel.: +420 602 532 565; e-mail: miroslav.holy@cdcargo.cz
Pavel Kroček, část: nákladní doprava — tel.: 9727 65603; e-mail: krocek@awt.eu

ROZKAZ O VÝLUCE č. 33011

Adresáti:

SŽDC
PO: Břeclav, Brno,Česká Třebová, Kolín, Nymburk, Pardubice, Praha hl.n., Praha-Libeň, Přerov, Olomouc, Ostrava
OŘ: Brno, Hradec Králové, Olomouc, Ostrava, Praha
CDP: Přerov

Na vědomí:

SŽDC
GŘ: O11, O12, O15, O16, O18, O20
OJ: OŘ Brno, Hradec Králové, Olomouc, Ostrava, Praha, SS východ, SŽE Hradec Králové, TÚDC Praha

Dopravci
ČD, a.s.

ČDC
GŘ: O6, O14, O14/1
OJ: Provozní řízení Česká Třebová, PJ Brno, Ostrava, Česká Třebová

Unipetrol Doprava s.r.o.
Advanced World Transport a. s.

Ostatní
ČD – Telematika

Záznam o změnách

Změna		ROV		
číslo | č.j.	účinnost od	opravil	dne	podpis
1 | 49024/2013-O20	Ihned	Vít Jurečka	12.11.2013	Vít Jurečka

Účel výluky:
Pro údržbu zařízení infrastruktury na úseku Brno-Maloměřice st.6 - Adamov nařizuji výluku koleje a trakčního vedení.

1. Místo výluky:

Etapa A:
Vyloučí se:
kolejově **2. traťová kolej Brno-Maloměřice stavědlo 6 - Adamov**

Etapa A1:
Vyloučí se:
kolejově a napěťově **2. traťová kolej Brno-Maloměřice stavědlo 6 - Adamov, od návěstidla 2AS a od ÚD č.4 v km 161,894 ŽST Brno-Maloměřice po návěstidlo 2L a po elektrické dělení ÚO 402 v km 170,798 ŽST Adamov**

Etapa B1:
Vyloučí se:
napěťově **sudá skupina kolejí v dopravně Adamov, od elektrického dělení ÚO 402 v km 170,798 po elektrické dělení ÚO 412 v km 171,947**

kolejově **záhlaví 2.traťové koleje ze směru Brno-Maloměřice v dopravně Adamov, od návěstidla 2L po návěstidlo Se4**

Etapa C1:
Vyloučí se:
napěťově **celá dopravna Brno-Maloměřice, od elektrického dělení ÚO 401 a ÚO 402 v km 158,900 a elektrického dělení koleje T8 v km 158,900 po ÚO 421 v km 2,750 a ÚO 422 v km 160,630, ÚD č. 49 v km 160,680; ÚD č. 50 v km 160,758; ÚD č. 53 v km 160,750, ÚD č. 67 v km 161,458, ÚD č. 69 v km 161,475**

kolejově **záhlaví a zhlaví 2.traťové koleje ze směru Adamov v dopravně Brno-Maloměřice, od návěstidla 2AS po návěstidlo 2L v ŽST Brno-Maloměřice St.6**

kolejově a napěťově **2. traťová kolej Brno-Židenice - Brno-Maloměřice stavědlo 6, od návěstidla 2S a od ÚD č.14 v km 158,126 Odbočky Brno-Židenice po návěstidlo 2L a po ÚD č.2 v km 161,860 v ŽST Brno-Maloměřice St. 6**
další popis: **traťová kolej T2**

Etapa D:
Vyloučí se:
kolejově **1. traťová kolej Adamov - Brno-Maloměřice stavědlo 6**

Etapa D1:
Vyloučí se:
kolejově a napěťově **1. traťová kolej Adamov - Brno-Maloměřice stavědlo 6, od návěstidla 1L a od elektrického dělení ÚO 401 v km 170,798 ŽST Adamov po návěstidlo 1AS a po ÚD č.3 v km 161,894 ŽST Brno-Maloměřice**

Etapa E1:
Vyloučí se:
napěťově **lichá skupina kolejí v dopravně Adamov, od elektrického dělení ÚO 401 v km 170,798 po elektrické dělení ÚO 411 v km 171,947**
další popis: **+TV vlečky Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov**

kolejově **záhlaví 1. traťové koleje ze směru Brno-Maloměřice v dopravně Adamov, od návěstidla 1L po návěstidlo Se3**

Etapa F1:
Vyloučí se:
kolejově a napěťově **1c staniční kolej v dopravně Brno-Maloměřice, od návěstidla L1c a od ÚD č.67 v km 161,458 po návěstidlo Sc1c a po ÚD č.66 v km 160,893**

kolejově **záhlaví a zhlaví 1. traťové koleje ze směru Adamov v dopravně Brno-Maloměřice, od návěstidla 1AS po návěstidlo L1c**

kolejově a napěťově **1. traťová kolej Brno-Maloměřice stavědlo 6 - Brno-Židenice, od návěstidla 1L a od ÚD č.1 v km 161,860 ŽST Brno-Maloměřice st. 6 po návěstidlo AS a ÚD č.13 v km 158,126 Odbočky Brno-Židenice**
další popis: **traťová kolej T1**

Etapa G:
Vyloučí se:
kolejově **1.,3. staniční kolej v dopravně Adamov, od návěstidel S1, S3 po návěstidla L1, L3**

kolejově **zhlaví staničních kolejí 1., 3. ze směru Brno-Maloměřice v dopravně Adamov, od návěstidla Se3 po návěstidla S1, S3**
další popis: **operativně 4x30 minut po dobu konání etapy E1**

Etapa H:
Vyloučí se:
kolejově **2.,4. staniční kolej v dopravně Adamov, od návěstidel S2, S4 po návěstidla L2, L4**

kolejově **zhlaví staničních kolejí 2, 4 ze směru Brno-Maloměřice v dopravně Adamov, od návěstidla Se4 po návěstidla S2, S4**
další popis: **operativně 4x30 minut po dobu konání etapy B1**

Etapa I:
Vyloučí se:
kolejově **1. staniční kolej v dopravně Brno-Židenice, od návěstidla AS po návěstidlo S1**
další popis: **kolej T1**

2. Doba konání výluky:

Etapa A, D, I:
Denní výluka
a) začátek výluky koleje **08:30 hodin**
b) konec výluky koleje **16:30 hodin**

Etapa A1, C1, D1, E1, F1:
Denní výluka
a) začátek výluky koleje **08:30 hodin**
b) konec výluky koleje **16:30 hodin**
c) začátek výluky napětí **08:30 hodin**
d) konec výluky napětí **16:30 hodin**

Etapa B1:
Denní výluka
c) začátek výluky napětí **08:30 hodin**
d) konec výluky napětí **16:30 hodin**

Etapa G, H:
Denní výluka
a) začátek výluky koleje **operativně**
b) konec výluky koleje **operativně**

3. Předpokládané souběhy etap výluk:

Předpokládané souběhy etap výluk:
A
A1
A1 + B1
A1 + B1 + H
A1 + C1
A1 + B1 + C1
A1 + B1 + C1 + H
D
D1
D1 + E1
D1 + E1 + G
D1 + E1 + F1 + I
D1 + E1 + F1 + I + G

Předpokládané termíny konání výlukových etap:

Etapa A1: 27.1.2013
Etapa D1: 26.1.2013

4. Pracoviště určené k zahájení, přerušení a ukončení výluky:

Etapa A, A1, B1, D, D1, E1, G, H:
Výluku zahájí, přeruší, ukončí:
dopravna Adamov.

Etapa C1, F1:
Výluku zahájí, přeruší, ukončí:
dopravna Brno-Maloměřice.

Etapa I:
Výluku zahájí, přeruší, ukončí:
dopravna Brno-Židenice.

5. Rozsah prováděných prací:

5.1. Rozsah prováděných prací:
- údržba trakčního vedení
- odstranění vegetace
- prohlídka tunelů číslo 1 a 2
- údržba železničního svršku a spodku
- svařování
- bagrování blátivých míst

5.2. Použitá mechanizace:
- ASP, Pušl, MUV, MVTV

5.3. Podíl ostatních organizací na výluce:
- dle výběrového řízení

5.4. Staniční koleje vyčleněné pro prostředky na výlukovou činnost:
- V dopravně Brno-Maloměřice kolejiště TO - "základna"
- V dopravně Adamov dle dopravní situace a po souhlasu výpravčího

6. Dopravní a přepravní opatření:

a) Předpokládané omezení provozování dráhy
Etapa A, A1:

Vlaky ve směru Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St.6 pojedou přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 1. traťové koleji, z Brna-Maloměřic do Adamova proti správnému směru.

Etapa A1 + B1:
Vlaky ve směru Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St.6 pojedou přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 1. traťové koleji, z Brna-Maloměřic do Adamova proti správnému směru.
V Adamově nebude pod napětím trakční vedení sudé kolejové skupiny.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa A1 + B1 + H:
Vlaky ve směru Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St.6 pojedou přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 1. traťové koleji, z Brna-Maloměřic do Adamova proti správnému směru.
V Adamově nebude možná jízda vlaků po kolejích 2, 4.
V Adamově nebude pod napětím trakční vedení sudé kolejové skupiny.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa A1 + C1:
Vlaky v úseku Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St.6 pojedou obousměrně po traťové koleji T1, z Brna-Židenic do Brna-Maloměřic St.6 po nesprávné koleji.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 1. traťové koleji, z Brna-Maloměřic do Adamova proti správnému směru.
V Brně-Maloměřicích nebude pod napětím trakční vedení všech kolejí.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa A1 + B1 + C1:
Vlaky v úseku Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St.6 pojedou obousměrně po traťové koleji T1, z Brna-Židenic do Brna-Maloměřic St.6 po nesprávné koleji.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 1. traťové koleji, z Brna-Maloměřic do Adamova proti správnému směru.
V Brně-Maloměřicích nebude pod napětím trakční vedení všech kolejí.
V Adamově nebude pod napětím trakční vedení sudé kolejové skupiny.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa A1 + B1 + C1 + H:
Vlaky v úseku Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St.6 pojedou obousměrně po traťové koleji T1, z Brna-Židenic do Brna-Maloměřic St.6 po nesprávné koleji.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 1. traťové koleji, z Brna-Maloměřic do Adamova proti správnému směru.
V Brně-Maloměřicích nebude pod napětím trakční vedení všech kolejí.
V Adamově nebude možná jízda vlaků po kolejích 2, 4.
V Adamově nebude pod napětím trakční vedení sudé kolejové skupiny.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa D, D1:
Vlaky ve směru Brno-Maloměřice St.6 – Brno-Židenice pojedou přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 2. traťové koleji, z Adamova do Brna-Maloměřic proti správnému směru.

Etapa D1 + E1:
Vlaky ve směru Brno-Maloměřice St.6 – Brno-Židenice pojedou přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 2. traťové koleji, z Adamova do Brna-Maloměřic proti správnému směru.
V Adamově nebude pod napětím trakční vedení liché kolejové skupiny a trakční vedení vlečky ŠLP Křtiny.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa D1 + E1 + G:
Vlaky ve směru Brno-Maloměřice St.6 – Brno-Židenice pojedou přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 2. traťové koleji, z Adamova do Brna-Maloměřic proti správnému směru.
V Adamově nebude možná jízda vlaků po kolejích 1, 3.
V Adamově nebude možná obsluha vlečky Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov
V Adamově nebude pod napětím trakční vedení liché kolejové skupiny a trakční vedení vlečky ŠLP Křtiny.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa D1 + E1 + F1 + I:
Vlaky ve směru Brno-Maloměřice St.6 – Brno-Židenice pojedou přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.
Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 2. traťové koleji, z Adamova do Brna-Maloměřic proti správnému směru.
V Brně-Židenicích nebude možná jízda vlaků na kolej T1.
V Adamově nebude pod napětím trakční vedení liché kolejové skupiny a trakční vedení vlečky Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa D1 + E1 + F1 + I + G:
Vlaky ve směru Brno-Maloměřice St.6 – Brno-Židenice pojedou přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.

Vlaky v úseku Brno-Maloměřice – Adamov pojedou obousměrně po 2. traťové koleji, z Adamova do Brna-Maloměřic proti správnému směru.
V Brně-Židenicích nebude možná jízda vlaků na kolej T1.
V Adamově nebude možná jízda vlaků po kolejích 1, 3.
V Adamově nebude možná obsluha vlečky Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov
V Adamově nebude pod napětím trakční vedení liché kolejové skupiny a trakční vedení vlečky ŠLP Křtiny.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

b) Osobní doprava

Opatření v osobní dopravě dopravce ČD, a.s.

Den výluky ⑥ a ✝ (8.30 – 16.30 hod.)
(výluka se nesmí konat v ⚒ a v případě nesjízdnosti silnice č. II/374 v úseku Adamov – Bílovice nad Svitavou - Brno)

Pro všechny souběhy etap dle tohoto ROV:

Odřekněte vlaky a nahraďte autobusy:
V úseku Adamov – Brno hl. n.: Os 4713, 4710, 4715, 4712, 4717, 4714, 4719, 4716, 4721, 4718, 4723, 4720, 4725, 4722, 4727, 4724.

Odklony vlaků při etapě A nebo A1 a souběžích etapu A nebo A1 obsahujících:

Odřekněte vlaky (vlaky jedou po objízdné trase):
V úseku Odb Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St. 6: Všechny sudé vlaky tratě 260 po dobu výluky (78, 866, 174, 278, 868, 172, 570, 870, 170, 70, 872, 276).

Odb Brno-Židenice:
Všechny sudé vlaky tratě 260 (78, 866, 174, 278, 868, 172, 570, 870, 170, 70, 872, 276) veďte po dobu výluky z Odb Brno-Židenice do Brno-Maloměřice, St. 6 po objízdné trase C12 dle tab. 3 SJŘ 315/326 přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.

Při konání etap C1 a jejich souběhů nebudou sudé vlaky vedeny z Odb Brno-Židenice do Brno-Maloměřice St. 6 objízdnou trasou přes vjezdovou skupinu, ale po nesprávné koleji T1!

Při konání etapy C1 a jejich souběhů SŽDC – OŘ Brno zajistí obsazení St.6 v ŽST Brna-Maloměřice zaměstnancem odborně způsobilým ke zjišťování konce vlaku.

Odklony vlaků při etapě D nebo D1 a souběžích etapu D nebo D1 obsahujících:

Odřekněte vlaky (vlaky jedou po objízdné trase):
V úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Odb Brno-Židenice: Všechny liché vlaky tratě 260 po dobu výluky (865, 73, 275, 867, 75, 277, 869, 77, 171, 871, 571, 173).

Odb Brno-Židenice:
Všechny liché vlaky tratě 260 (865, 73, 275, 867, 75, 277, 869, 77, 171, 871, 571, 173) veďte po dobu výluky z Brno-Maloměřice St. 6 do Odb Brno-Židenice po objízdné trase C12 dle tab. 3 SJŘ 315/326 přes vjezdovou skupinu ŽST Brno-Maloměřice.

Mimořádné obraty vlaků ve stanicích:

ŽST Adamov v ⑥,†:

4713 / 4710	(560+4x060+560)
4715 / 4712	(560+4x060+560)
4717 / 4714	(560+4x060+560, popř. 242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4719 / 4716	(560+4x060+560)
4721 / 4718	(560+4x060+560)
4723 / 4720	(560+4x060+560, popř. 242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4725 / 4722	(560+4x060+560)
4727 / 4724	(560+4x060+560)

ŽST Brno hl. n. ⑥:

4008 / 4713	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4711 / 4728	(560+4x060+560)
4012 / 4717	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4744 / 4721	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4748 / 4725	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4752 / 4726	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
(4755) // 4730	(560+4x060+560)
121981 / 4732	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4756 // 4736	(560+4x060+560)
4731 // 4722	(560+4x060+560) V případě konání výluky i následující den, přechází souprava od vlaku 4731 na vlak 4730.

ŽST Brno hl. n. †:

4711 / 4728	(560+4x060+560)
4008 / 4713	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4012 / 4717	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4744 / 4721	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4748 / 4725	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4752 / 4726	(242+Bdmtee^{275}+2Bdmtee^{281}+Bfhpvee^{295})
4731 // 4700	(560+4x060+560)
(4752) // 4730	(560+4x060+560) V případě konání výluky ve dvou dnech po sobě jdoucích, kdy první den konání je ⑥, je v † souprava pro vlak Os 4730 od vlaku Os 4731 ze ⑥.

ŽST Brno-Maloměřice †:
- DKV Brno zajistí připravenost motorové jednotky ř. 814 tak, aby vlak **Sv 21988** mohl odjet z ŽST Brno-Maloměřice již ve **12.30 hod.**

Hnací vozidla
Při konání etap B1 nebo E1 a jejich souběhů vystaví DKV Brno 1x LNT do ŽST Adamov.

Opatření v čekacích dobách:

ŽST Brno hl.n.:
Na autobusy náhradní dopravy ze směru Adamov nečekají v ŽST Brno hl. n. žádné přípojné vlaky včetně pokračování vlaků samotných směr Sokolnice-Telnice.

ŽST Adamov:
Vlaky vyčkají příjezdu všech autobusů ND.

ŽST Blansko:
Vlaky vyčkají příjezdů všech autobusů ND.

Zastávky ND budou umístěny:

Linka A: Adamov – Brno hl.n.

Název zastávky ND	Umístění zastávky ND	Svolení k odjezdu dává	Specifické požadavky na oznamování časů příjezdů a odjezdů ND
Adamov	před staniční budovou (na autobusové zastávce IDS JMK „Adamov, žel. st.“)	výpravčí osobně	vlaková četa nahlásí osobně příjezd výpravčímu
Babice nad Svitavou	na odstavné ploše pod LDN Babice nad Svitavou	vlaková četa, u neobsazených busů řidič	neprovádí se
Bílovice nad Svitavou	u východu z podchodu pod tratí na autobusové zastávce IDS JMK „Bílovice, žel. st.“	vlaková četa, u neobsazených busů řidič	vlaková četa (popř. řidič autobusu) oznámí odjezd výpravčímu ŽST Adamov (972 622 155)
Brno-Židenice	před staniční budovou	vlaková četa, u neobsazených busů řidič	neprovádí se
Brno hlavní nádraží	před staniční budovou u viaduktu Křenová	výpravčí telefonicky*	vlaková četa**nahlásí příjezd výpravčímu telefonicky do DK (972 624 727)

Linka B: Přímý spoj Blansko – Brno hl.n.

Název zastávky ND	Umístění zastávky ND	Svolení k odjezdu dává	Oznámení o příjezdu
Blansko	před staniční budovou	výpravčí telefonicky*	řidič autobusu nahlásí osobně příjezd koordinátorovi ND
Brno hlavní nádraží	před staniční budovou u viaduktu Křenová	výpravčí telefonicky*	neprovádí se

***** vlakové četě. Pokud není spoj ND obsazen vlakovou četou výpravčí volá telefonicky koordinátorovi ND, v jeho nepřítomnosti provede výpravu spoje ND přímo.

****** v případě neobsazení spoje vlakovou četou nahlásí příjezd do konečné stanice řidič autobusu.

Náhradní doprava je organizována dle **výlukového jízdního řádu**, který je přílohou tohoto ROV.

Spoje ND budou doprovázeny vlakovými četami dle příslušných turnusů vlakových čet, které jsou uvedeny v samostatném opatření *směny vlakových čet - 33011_VC_RCVD*, umístěného na portále provozování dráhy – záložka *„Přístup na ŽDC – Výluky na tratích provozovaných SŽDC – Výlukové rozkazy – Opatření OJ v OD k ROV“*

Neoznačené jednorázové nebo předplatní přenosné jízdenky IDS JMK v zastávkách ND Babice nad Svitavou, Bílovice nad Svitavou a Brno-Židenice cestujícím označí vlaková četa náhradním způsobem dle vzoru uvedeném v Přepravním opatření KCOD Brno 5/2010, bod 2.3.

Další přepravní a dopravní opatření neuvedené výše:

1) Opatření pro služby dle KJŘ:

Služba 🚲 (do 5. IV. a od 29. X.)**:**
Služba není přes úsek dotčený výlukou zavedena. Spoluzavazadla se přepravují v autobusech ND do zaplnění k tomu určeného místa. Přeprava dětského kočárku pro spolucestující dítě má před přepravou ostatních spoluzavazadel přednost. Dojde-li k zaplnění určeného místa spoluzavazadly, považujte kapacitu spoje za vyčerpanou ve smyslu předpisu ČD KC 3.

Služba 🚲 (od 6. IV. do 28. X.)**:**
Spoluzavazadla přepravte nákladním automobilem u linky B. Překládku vlak / nákladní automobil a opačně si zajišťuje cestující sám (na překládce se podílí i řidič nákl. automobilu a v případě potřeby i vlaková četa, je-li na místě).

2) SŽDC PO Brno zajistí v úseku Březová nad Svitavou – Brno – Křenovice hor. nádr. informování cestujících staničním rozhlasem o ND a výlukovém JŘ dle Směrnice SŽDC č. 100.

3) Po dobu výluky (8.30 – 16.10 hod.) aktivuje KCOD Brno v ŽST Brno hl. n. funkci "koordinátora ND".

Stanoviště koordinátora: před staniční budovou u viaduktu Křenová

Koordinátor před nástupem do služby nahlásí své jméno, příjmení a telefonní číslo regionálnímu dispečerovi osobní dopravy a dále se osobně ohlásí dozorčímu provozu ve směnách ŽST Brno hl. n. a vymění si čísla svého telefonu a telefonu výpravčího. Po ukončení služby koordinátor potvrdí dozorčímu provozu ve směnách ukončení koordinace ND.

Koordinátor vykonává činnosti:
- u spojů ND neobsazených VČ dává řidičům ND pokyn k odjezdu na základě telefonického souhlasu výpravčího udělovaného pro odjezd každého spoje ND zvlášť;
- u spojů ND neobsazených VČ nahlašuje výpravčímu ŽST Brno hl. n. pořadová čísla vozidel ND pro možnost jejich evidence ve smyslu předpisu SŽDC D 7/2, čl. 190 a skutečný čas odjezdu vozidel ND;
- usměrňuje pohyb vozidel ND v přednádražním prostoru; může vypravit část autobusů daného spoje ND i dříve (i před udělením svolení k odjezdu od výpravčího), jestliže se naplní jejich kapacita místa k sezení a zároveň bude stále k dispozici přiměřeně volná kapacita dalších autobusů;
- usměrňuje nástup cestujících a podává cestujícím informace o jízdě spojů ND a vlaků;
- u spojů ND nedoprovázených VČ provádí komerční odbavení cestujících;
- koordinátor ND nahlašuje závady dispečerovi autodopravce nebo regionálnímu dispečerovi osobní dopravy (dle povahy závady) vzniklé na jeho stanovišti.

4) Po dobu výluky (8.15 – 16:45 hod.) aktivuje KCOD Brno v ŽST Blansko funkci "koordinátora ND".

Stanoviště koordinátora: před staniční budovou.

Koordinátor před nástupem do služby nahlásí své jméno, příjmení a telefonní číslo regionálnímu dispečerovi osobní dopravy a dále se osobně ohlásí výpravčímu ŽST Blansko a vymění si čísla svého telefonu a telefonu výpravčího. Po ukončení služby koordinátor potvrdí výpravčímu ŽST Blansko ukončení koordinace ND.

Koordinátor vykonává činnosti:

- u spojů ND neobsazených VČ dává řidičům ND pokyn k odjezdu na základě telefonického souhlasu výpravčího udělovaného pro odjezd každého spoje ND zvlášť;
- u spojů ND neobsazených VČ hlásí příjezd autobusů ND výpravčímu ŽST Blansko;
- u spojů ND neobsazených VČ nahlašuje výpravčímu ŽST Blansko pořadová čísla vozidel ND pro možnost jejich evidence ve smyslu předpisu SŽDC D 7/2, čl. 190 a skutečný čas odjezdu vozidel ND;
- usměrňuje pohyb vozidel ND v přednádražním prostoru; může vypravit část autobusů daného spoje ND i dříve (i před udělením svolení k odjezdu od výpravčího), jestliže se naplní jejich kapacita místa k sezení a zároveň bude stále k dispozici přiměřeně volná kapacita dalších autobusů;
- usměrňuje nástup cestujících a podává cestujícím informace o jízdě spojů ND a vlaků;
- u spojů ND nedoprovázených VČ provádí komerční odbavení cestujících;
- koordinátor ND nahlašuje závady dispečerovi autodopravce nebo regionálnímu dispečerovi osobní dopravy (dle povahy závady) vzniklé na jeho stanovišti.

c) Nákladní doprava

ČD Cargo
Bez opatření.

AWT a.s.
AWT v případě potřeby vydá vlastní opatření k výluce.

Unipetrol doprava, s.r.o.
Bez opatření.

7. Opatření pro vypnutí napětí TV pro zajištění výluky:

Za odpojení trakčního vedení odpovídá příslušný elektrodispečer ve službě. Výluky smí být zahájeny a ukončeny pouze za souhlasu vedoucího práce OTV. Správa elektrotechniky a energetiky požaduje po skončení každé fáze výluky připojení všech ukolejňovacích vodičů. Při nesplnění této podmínky nebude trakční vedení uvedeno pod napětí. Odpovědný zástupce správy elektrotechniky a energetiky dbá, aby za výluk byla dodržena všechna vztažná ustanovení norem TNŽ 343100 a 343109, která pro uvedenou práci přicházejí v úvahu.
Dodavatel požádá SEE Brno o vytyčení kabelových tras 21 dnů před započetím výluk. U kabelových vedení ve vzdálenosti menší než (1m u NN a 2m u VN) od osy kabelu pracovat výhradně ručně za dohledu pracovníka SEE Brno. Dodavatel požádá o technický dozor na výluce.

Po dobu výluky u etapy B1 a E1 v ŽST Adamov nebude v provozu elektrický ohřev výhybek REOV 1 (brněnské zhlaví), REOV 2 (blanenské zhlaví), který je napojený z TV 25kV 50Hz.

Po dobu konání výluky u etapy C1 bude vypnuto napájení EOV v ŽST Brno-Maloměřice napájeného z TV koleje č.10c přes ÚO 108.

8. Úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení:

Při výlukových pracích nesmějí být poškozena zabezpečovací a sdělovací zařízení a kabelová vedení ve správě SSZT Brno. Zhotovitel je odpovědný za případné škody, vzniklé poškozením zabezpečovacího zařízení či kabelových vedení, v průběhu výlukových prací.
V mezistaničním úseku se nachází stykové transformátory a napájecí lana kolejových obvodů. Při práci mechanizace v okolí zabezpečovacího zařízení bude zhotovitel postupovat se zvýšenou opatrností tak, aby nedošlo k poškození těchto prvků. Přívodní lana ke kolejovým obvodům nesmí být zasypána štěrkem (předpis SŽDC (ČD) T120 čl.28). Případný štěrk z přívodních lan odstraní zhotovitel.

V případě nutnosti požádá objednavatel výluky udržující organizační složku o odpojení venkovních částí zabezpečovacího zařízení od kolejových obvodů.
Před zahájením výluky je třeba, aby Správa tratí (zhotovitel) zajistila obchozí cestu pro zpětné vedení trakčního proudu náhradním lanovým propojením.
Před ukončením výluky provede odpovědný zaměstnanec udržující organizační složky prohlídku všech výlukou dotčených venkovních prvků zabezpečovacího zařízení a teprve potom je možno ukončit výluku.
V případě, že kolejové obvody nevyhoví předpisu SŽDC (ČD) T120 (nedostatečné ojetí nebo znečištění hlav kolejnic apod.), sdělí tuto skutečnost odpovědný zaměstnanec udržující organizační složky OZOV-ovi, který oznámí výpravčímu v zápise před ukončením výluky příslušná dopravní opatření.
Odpovědný zaměstnanec udržující organizační složky potvrdí zápisem do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení přezkoušení a zapnutí výlukou dotčených částí zabezpečovacího a sdělovacího zařízení do provozu až poté může OZOV oznámit volnost koleje a provozuschopnost součástí dráhy.
Veškeré práce na zabezpečovacím zařízení provede udržující organizační složka na základě žádosti objednavatele výluky.

Pokud budou výlukou dotčeny části zabezpečovacího zařízení, objednatel výluky požádá společnost udržující zabezpečovací zařízení, firmu AŽD Praha s.r.o. o dozor při těchto pracích.

Odpovědný zástupce SSZT Brno pro tuto výluku:
zaměstnanec AŽD Praha, s.r.o., tel.: 972 622 440, mobil: 606 767 249, 602 571 655

9. Zpravování doprovodu vlaku:

Dispoziční (výchozí) stanice, popř. stanice určené Prováděcím nařízením k předpisu SŽDC D7, zpravují doprovod vlaků dotčených výlukou písemným rozkazem dle následujících vzorů.

Všechny etapy a souběhy (NAD):
Pro strojvedoucí vlaků 4710, 4712, 4714, 4716, 4718, 4720, 4722, 4724:
Jízdu ukončete v Brně hlavním nádraží.
Z Brna hlavního nádraží do Adamova bude z důvodu výluky provedena náhradní přeprava.

Pro strojvedoucí vlaků 4713, 4715, 4717, 4719, 4721, 4723, 4725, 4727:
Jízdu ukončete v Adamově.
Z Adamova do Brna hlavního nádraží bude z důvodu výluky provedena náhradní přeprava.

Etapa A, A1:
Pro strojvedoucí vlaků ve směru Brno - Česká Třebová:
Z Brna-Židenic do Brna-Maloměřic stavědlo 6 pojedete po objízdné trase přes Brno-Maloměřice.

Etapa B1:
Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Brno - Česká Třebová:
V Adamově při vjezdu, jízdě po sudých kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Česká Třebová - Brno:
V Adamově při vjezdu, jízdě po sudých kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Etapa C1:
Pro strojvedoucí vlaků ve směru Brno - Česká Třebová:
Z Brna-Židenic do Brna-Maloměřic stavědlo 6 pojedete po nesprávné koleji.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Brno hl.n. - Brno-Maloměřice:
V Brně-Maloměřicích při vjezdu a jízdě po všech kolejích projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Brno-Maloměřice - Brno hl.n.:
V Brně-Maloměřicích při jízdě po všech kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.
Při jízdě z Brna-Maloměřic do Brna-Židenic po traťové koleji T8 projeďte beznapěťový úsek z Brna-Maloměřic do km 158,900 se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Břeclav - Brno-Maloměřice:
V Brně-Maloměřicích při vjezdu a jízdě po všech kolejích projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Brno-Maloměřice - Břeclav:
V Brně-Maloměřicích při jízdě po všech kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.
Při jízdě z Brna-Maloměřic do Brna-Židenic po traťové koleji T8 projeďte beznapěťový úsek z Brna-Maloměřic do km 158,900 se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Přerov - Brno-Maloměřice:
V Brně-Maloměřicích při vjezdu a jízdě po všech kolejích projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Brno-Maloměřice - Přerov:
V Brně-Maloměřicích při jízdě po všech kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.
Při jízdě z Brna-Maloměřic do Brna-Židenic po traťové koleji T8 projeďte beznapěťový úsek z Brna-Maloměřic do km 158,900 se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Havlíčkův Brod - Brno-Maloměřice:
V Brně-Maloměřicích při vjezdu a jízdě po všech kolejích projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Brno-Maloměřice - Havlíčkův Brod:
V Brně-Maloměřicích při jízdě po všech kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Česká Třebová - Brno-Maloměřice:
V Brně-Maloměřicích při vjezdu a jízdě po všech kolejích projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Brno-Maloměřice - Česká Třebová:
V Brně-Maloměřicích při jízdě po všech kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Vzor zpravování pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Brno-Židenice - Brno-Maloměřice po traťové koleji T8:
Při jízdě z Brna-Židenic do Brna-Maloměřic po traťové koleji T8 projeďte beznapěťový úsek z km 158,900 do Brna-Maloměřic se staženými sběrači.
V Brně-Maloměřicích při vjezdu a jízdě po všech kolejích projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Za zpravení vlaků elektrické trakce jedoucích z Brna-Židenic do Brna-Maloměřic po traťové koleji T8 odpovídá výpravčí ŽST Brno-Maloměřice.

Etapa D, D1, F1:
Pro strojvedoucí vlaků ve směru Česká Třebová - Brno:
Z Brna-Maloměřic stavědlo 6 do Brna-Židenic pojedete po objízdné trase přes Brno-Maloměřice.

Etapa E1:
Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Brno - Česká Třebová:
V Adamově při vjezdu, jízdě po lichých kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaků elektrické trakce ve směru Česká Třebová - Brno:
V Adamově při vjezdu, jízdě po lichých kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Etapa G, H, I:
Bez zpravování.

10. Omezení rychlosti:

Neobsazeno.

11. Bezpečnostní opatření:

- Bezpečnost práce na výluce bude zajištěna ve smyslu znění předpisu SŽDC Bp 1, za bezpečnost zaměstnanců provádějících stavební práce odpovídají provádějící stavební organizace.
- Za dodržování bezpečného průjezdného profilu na nevyloučených a provozovaných kolejích odpovídají zaměstnanci provádějící stavební práce.

12. Zřízení dočasných přejezdů:

Neobsazeno.

13. Jiná závazná opatření:

- Všechny přípravné práce, které nebudou mít vliv na železniční provoz, provede zhotovitel před zahájením výluky.
- Během výluk budou ze strany objednavatele a dodavatele výluk dodržena všechna vztažná ustanovení interních předpisů SŽDC a příslušných norem TNŽ, ČSN a EN.

14. Příjem rozkazu:

Vedoucí zaměstnanci všech v záhlaví uvedených OS (kromě OS, kterým je rozkaz dán na vědomí) potvrdí ihned příjem výlukového rozkazu hlavnímu zpracovateli elektronickou poštou.

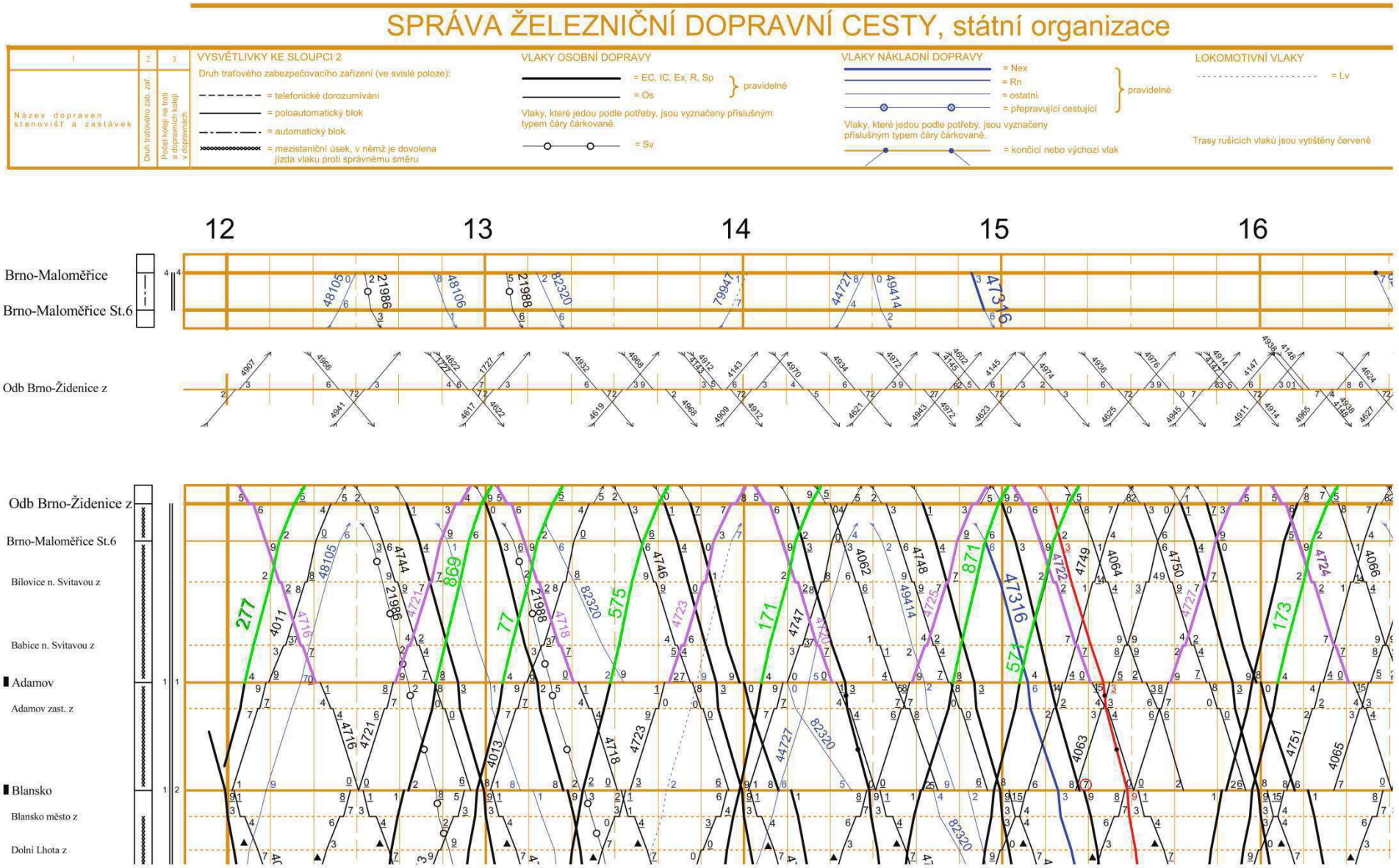
Za správnost:
Vít Jurečka v.r.

Ing. Jiří Witiska v.r.
Ředitel odboru plánování a koordinace výluk

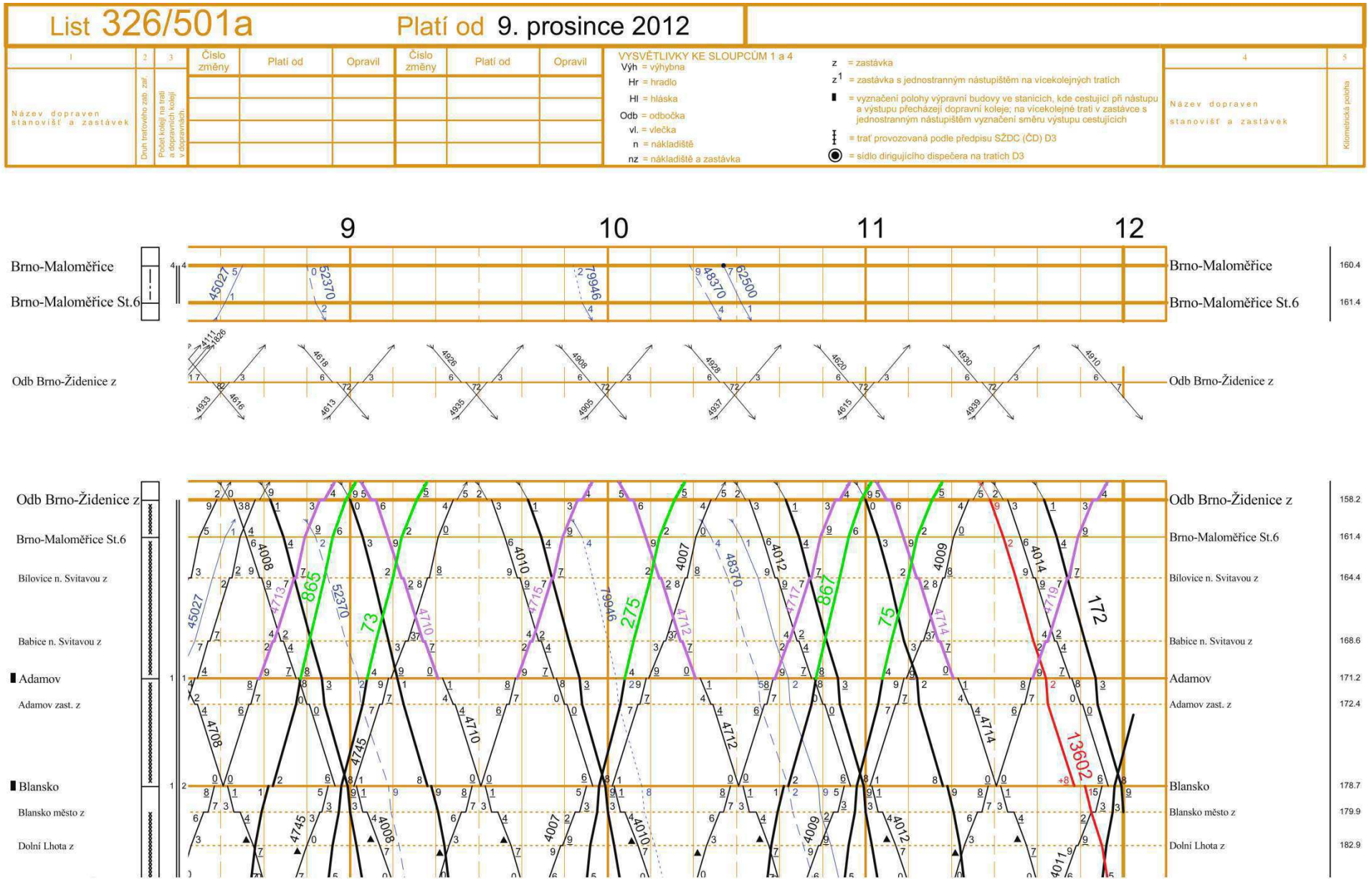
PŘÍLOHA 4

Výřez z nákresného jízdního řádu – trať 326A

Příloha 4 – Výřez z nákresného jízdního řádu – trať 326A



Příloha 4 – Výřez z nákresného jízdního řádu – trať 326A



PŘÍLOHA 5

Rozkaz o výluce č. 33012

SŽDC, státní organizace
OŘ Brno

Jízdní řád 2012/2013
V Brně dne 21.12.2012

Č.j.: 13937/2012-OŘ BNO

Zpracovatel:
David Spisar, hlavní zpracovatel tel.: 972 625 059; e-mail: spisar@szdc.cz
Pavel Heřmanský, část: osobní doprava tel.: +420 972 625 872; e-mail: Hermansky@kcod.cd.cz
Miroslav Holý, část: nákladní doprava tel.: +420 602 532 565; e-mail: miroslav.holy@cdcargo.cz

ROZKAZ O VÝLUCE č. 33012

Adresáti:
Provozní obvody: Brno, Přerov, Olomouc, Valašské Meziříčí, Ostrava, Opava, Český Těšín
ČD, a. s., Depo kolejových vozidel: Brno, Olomouc, Praha, Česká Třebová
Oblastní ředitelství: Brno, Olomouc, Ostrava
CDP: Přerov

Na vědomí:
Dopravní kontrolor: Břetislav Strážnický, Bohuslav Hrubý, Jana Sýkorová
OZŘP Praha, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
OOŘP Praha, Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1
Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58, Olomouc
OSB, ÚP Brno, Kounicova 26, 611 43, Brno
SŽE, Riegrovo náměstí 914, 500 02, Hradec Králové
ČD, a. s., KCOD: Brno, Olomouc
ČD, a. s., VDOD: Brno, Olomouc
GŘ ČD, Praha: O 12, O 16
ČD Cargo: GŘ O 06, O 11, O 14, DA Česká Třebová, PJ Brno, PJ Ostrava
ČD, a. s., OPT, Vídeňská 15, 772 11, Olomouc
URMIZA Olomouc, Nerudova 1, 772 58, Olomouc
ČD Telematika, a. s., Pernerova 2819/2a ,130 00, Praha-Žižkov

Záznam o změnách

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

Účel výluky:
Pro opravné a údržbové práce na zařízení infrastruktury na traťovém úseku Brno hlavní nádraží - Sokolnice-Telnice nařizuji výluku traťové koleje a napěťovou výluku.

1. Místo výluky:

Etapa A:
Vyloučí se:
kolejově **traťová kolej Brno hlavní nádraží - Brno-Chrlice, od vjezdového návěstidla CHL v ŽST Brno hlavní nádraží po vjezdové návěstidlo S v ŽST Brno-Chrlice**

Etapa A1:
Vyloučí se:
kolejově a napěťově **traťová kolej Brno hlavní nádraží - Brno-Chrlice, od vjezdového návěstidla CHL a od elektrického dělení ÚO 403 v km 1,470 ŽST Brno hlavní nádraží po vjezdové návěstidlo S a po elektrické dělení ÚO 411 v km 8,426 ŽST Brno-Chrlice**

Etapa B:
Vyloučí se:
kolejově **traťová kolej Brno-Chrlice - Sokolnice-Telnice, od vjezdového návěstidla L v ŽST Brno-Chrlice po vjezdové návěstidlo S v ŽST Sokolnice-Telnice**

Etapa B1:
Vyloučí se:
kolejově a napěťově **traťová kolej Brno-Chrlice - Sokolnice-Telnice, od vjezdového návěstidla L a od elektrického dělení ÚO 401 v km 9,187 ŽST Brno-Chrlice po vjezdové návěstidlo S a po elektrické dělení ÚO 411 v km 15,055 ŽST Sokolnice-Telnice**

Etapa C1:
Vyloučí se:
kolejově **1,2,3,4 staniční kolej v dopravně Brno-Chrlice, od odjezdových návěstidel L1, L2, L3, L4 po odjezdová návěstidla S1, S2, S3, S4**

kolejově **záhlaví a zhlaví traťových kolejí ze směru Brno hl.n. a Sokolnice-Telnice v dopravně Brno-Chrlice, od vjezdového návěstidla S po odjezdová návěstidla L1, L2, L3, L4 a od odjezdových návěstidel S1, S2, S3, S4 po vjezdové návěstidlo L**

napěťově **celá dopravna Brno-Chrlice, od elektrického dělení ÚO 401 v km 9,187 po elektrické dělení ÚO 411 v km 8,426**
další popis: **včetně vypnutí obcházecího vedení**

Etapa D1:
Vyloučí se:
napěťově **celá dopravna Sokolnice-Telnice, od elektrického dělení ÚO 401 v km 15,815 po elektrické dělení ÚO 411 v km 15,055**
další popis: **včetně obcházecího vedení**

Etapa E1:
Vyloučí se:
napěťově **celá dopravna Brno-Chrlice, od elektrického dělení ÚO 401 v km 9,187 po elektrické dělení ÚO 411 v km 8,426**
další popis: **včetně obcházecího vedení**

2. Doba konání výluky:

Etapa A, B:
Denní výluka
a) začátek výluky koleje **08:00 hodin**
b) konec výluky koleje **13:30 hodin**

Etapa A1, B1, C1:
Denní výluka
a) začátek výluky koleje **08:00 hodin**
b) konec výluky koleje **13:30 hodin**
c) začátek výluky napětí **08:00 hodin**
d) konec výluky napětí **13:30 hodin**

Etapa D1, E1:
Denní výluka
c) začátek výluky napětí **08:00 hodin**
d) konec výluky napětí **13:30 hodin**

3. Předpokládané souběhy etap výluk:

A
A1
B
B1
A+B
A1+B1+C1
B1+D1
A1+E1
B1+E1

Předpokládaný termín konání výluky:
pracovní dny po dobu platnosti GVD 2012/2013

předpokládaný termín výluky: 16. leden 2013

Data konání výluk budou upřesňována dle technologie a postupu prací na měsíčních výlukových poradách OŘ/OV. Přesné termíny konání výluky budou uvedeny ve zmocnění ve smyslu ustanovení čl.72 předpisu SŽDC D7/2.

4. Pracoviště určené k zahájení, přerušení a ukončení výluky:

Etapa A, A1:
Výluku zahájí, přeruší, ukončí:
dopravna Brno hlavní nádraží.

Etapa B, B1, C1, E1:
Výluku zahájí, přeruší, ukončí:
dopravna Brno-Chrlice.

Etapa D1:
Výluku zahájí, přeruší, ukončí:
dopravna Sokolnice-Telnice.

5. Rozsah prováděných prací:

5.1. Změny závislostí ZZ:
- viz bod 8

5.2. Stručný technologický postup:
- údržba trakčního vedení
- nutná výměna bočních držáků
- odstranění vegetace
- kácení stromů
- údržba železničního svršku a spodku
- svařování

5.3. Organizace podílející se na výluce:
- firma dle výběrového řízení

5.4. Použitá mechanizace:
- MVTV, MUV, Bagr, ASP, Pušl

5.5. Odstavení mechanizace a provádění ložných manipulací v rámci výluky:
- nepožadováno

6. Dopravní a přepravní opatření:

a) Předpokládané omezení provozování dráhy
Etapa A, A1:
Vlaková doprava v úseku Brno hlavní nádraží - Brno-Chrlice bude zastavena.

Etapa B, B1:
Vlaková doprava v úseku Brno-Chrlice - Sokolnice-Telnice bude zastavena.

Etapa A+B, A1+B1+C1:
Vlaková doprava v úseku Brno hlavní nádraží - Sokolnice-Telnice bude zastavena.

Etapa B1+D1:
Vlaková doprava v úseku Brno-Chrlice - Sokolnice-Telnice bude zastavena.
V Sokolnicích-Telnicích nebude pod napětím trakční vedení všech kolejí.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa A1+E1:
Vlaková doprava v úseku Brno hlavní nádraží - Brno-Chrlice bude zastavena.
V Brně-Chrlicích nebude pod napětím trakční vedení všech kolejí.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

Etapa B1+E1:
Vlaková doprava v úseku Brno-Chrlice - Sokolnice-Telnice bude zastavena.
V Brně-Chrlicích nebude pod napětím trakční vedení všech kolejí.
Jízdu vlaku s elektrickým hnacím vozidlem uskutečněte v beznapěťovém úseku se staženými sběrači, případně pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce.

b) Osobní doprava

Opatření v osobní dopravě dopravce ČD, a.s.

Den výluky ⚒ (8.00 – 13.30 hod.):

Opatření jsou zpracována pro všechny souběhy dle požadavků tohoto ROV

Odřekněte vlaky a nahraďte autobusy:

v trati Brno hl. n. – Sokolnice-Telnice: Os 4711, Os 4008, Os 4713, Os 4010, Os 4715, Os 4012, Os 4717, Os 4014, Os 4025, Os 4744, Os 4721, Os 4746

Mimořádné obraty souprav ve stanici:

ŽST Sokolnice-Telnice:

4008 / 4711	(560+4x060+560)
4010 / 4713	(560+4x060+560)
4012 / 4715	(560+4x060+560)
4014 / 4717	(560+4x060+560)
4744 / 4025	(560+4x060+560)
4746 / 4721	(560+4x060+560)

ŽST Brno hl. n.:

4709 / 4712	(560+4x060+560)
4711 / 4008	(560+4x060+560)
4745 / 4714	(560+4x060+560)
4713 / 4010	(560+4x060+560)
4715 / 4012	(560+4x060+560)
4007 / 4744	(560+4x060+560)
4717 / 4014	(560+4x060+560)
4721 / 4746	(560+4x060+560)
4757 / 4732	(560+4x060+560)
4755 / 4734	(560+4x060+560)
4739 / 4027	(560+4x060+560)
4020 // 4023	(560+4x060+560) – (1)-(4)
4020 // 4710	(560+4x060+560) – (5)
4024 / 4738	(560+4x060+560)

ŽST Skalice nad Svitavou:

4734 / 4759	(560+4x060+560) – (1)-(4)
4734 / 4015	(560+4x060+560) – (5)
4758 / 4734	(560+4x060+560)

.. u vlaku Os 4734 mimořádně přestup

Opatření v čekacích dobách:

ŽST Brno hl.n.:

Na autobusy ND ze směru Sokolnice-Telnice nečekají v ŽST Brno hl. n. žádné přípojné vlaky, včetně pokračování vlaků samotných směr Blansko.

Autobusy ND nečekají na žádné přípojné vlaky včetně vlastních.

Hnací vozidla

V případě konání etapy D1 vystaví DKV Brno do ŽST Sokolnice-Telnice 1x lok. nezávislé trakce.

Náhradní doprava (ND)

Stanoviště ND:

Název zastávky ND	Umístění zastávky ND	Svolení k odjezdu dává	Specifické požadavky na oznamování časů příjezdů a odjezdů ND
Sokolnice-Telnice	před staniční budovou (zastávka autobusů IDS JMK "Sokolnice, žel. st.")	výpravčí osobně	vlaková četa nahlásí příjezd výpravčímu osobně
Brno-Chrlice	před staniční budovou (zastávka autobusů IDS JMK "Brno, Chrlice, nádraží")	vlaková četa, u neobsazených busů řidič	vlaková nahlásí příjezd výpravčímu (972 625 053) a zároveň si vyžádá souhlas k odjezdu
Brno hl. n.	před staniční budovou u viaduktu Křenová	výpravčí telefonicky vlakové četě	vlaková četa nahlásí příjezd výpravčímu telefonicky v DK (972 624 727)

- Řidič autobusu neobsazeného vlakovou četou smí ze zastávky Brno-Chrlice odjet bez výpravy, avšak nejdříve v čase odjezdu dle jízdního řádu.

- Předpokládaná jízdní doba autobusů ND v úseku Sokolnice-Telnice – Brno hl. n. je cca 20 min.

Opatření pro služby dle KJŘ:

Služba 🚲:
Služba není přes úsek dotčený výlukou zavedena.
V omezeném počtu, do zaplnění k tomu určeného místa, se spoluzavazadla přepravují v autobusech ND. Přeprava dětského kočárku pro spolucestující dítě má před přepravou ostatních spoluzavazadel přednost. Dojde-li k zaplnění určeného místa spoluzavazadly, považujte kapacitu spoje za vyčerpanou ve smyslu předpisu ČD KC3.

Služební korespondence a ceniny:

Služební korespondenci a ceniny přepravte následujícími vlaky včetně ND za příslušný vlak:

Stanice	*Z Brna*	*Do Brna*
Brno-Chrlice	Os 4013	Sp 1638
Sokolnice-Telnice	Os 4705	Os 4708
Újezd u Brna	Os 4715 / Os 4014	Os 4014
Křenovice h.n.	Os 4715	Os 4014

Další opatření neuvedené výše

1) RCVD Brno zajistí zvlášť doprovod vlaků / ND v úseku Křenovice hor. n. – Brno hl. n. a zvlášť u vlaků v úseku Brno hl. n. – Rájec-Jestřebí / Letovice

2) U vlaku Os 4734 bude v ŽST Skalice nad Svitavou mimořádný přestup do jiné soupravy.

3) SŽDC PO Brno zajistí informování cestujících o výluce a ND staničním rozhlasem dle Směrnice SŽDC č. 100.

4) VDOD zajistí informování cestujících prostřednictvím obsluhy vlaku.

c) Nákladní doprava
ČD Cargo
Mn 82221 veďte po objízdné trase trs Blažovice.
Mn 82220 veďte po objízdné trase trs Sokolnice-Telnice v těchto rámcových časech (projednáno se SŽDC s.o., OŘ Brno)

Holubice		17:28
Skolnice-Telnice	17:44	18:25
Brno-Chrlice	18:34	19:32
Brno hl.n.		19:44
Brno-Židenice		19:49
Brno-Maloměřice	19:54	

PJ ČDC Brno vyrozumí přepravce o změnách v časech obsluh.

7. Opatření pro vypnutí napětí TV pro zajištění výluky:

Za odpojení trakčního vedení odpovídá příslušný elektrodispečer ve službě. Výluky smí být zahájeny a ukončeny pouze za souhlasu vedoucího práce OTV. Správa elektrotechniky a energetiky požaduje po skončení každé fáze výluky připojení všech ukolejňovacích vodičů. Při nesplnění této podmínky nebude trakční vedení uvedeno pod napětí. Odpovědný zástupce správy elektrotechniky a energetiky dbá, aby za výluk byla dodržena všechna vztažná ustanovení norem TNŽ 343100 a 343109, která pro uvedenou práci přicházejí v úvahu.
Dodavatel požádá OŘ Brno o vytyčení kabelových tras 21 dnů před započetím výluk. U kabelových vedení ve vzdálenosti menší než (1m u NN a 2m u VN) od osy kabelu pracovat výhradně ručně za dohledu zaměstnance SEE Brno. Dodavatel požádá o technický dozor na výluce.

8. Úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení:

Při výlukových pracích nesmějí být poškozena zabezpečovací a sdělovací zařízení a kabelová vedení ve správě SSZT Brno.
Vlastní výluková činnost smí být zahájena až po ohlášení odpovědného zaměstnance SSZT Brno, že všechny úpravy zabezpečovacího zařízení byly provedeny a zařízení v prostoru dotčeného výlukovými pracemi je řádně zabezpečeno před případnou škodou.

Etapa A, A1:
Traťová kolej Brno-Chrlice – Brno hl.n.

Po zahájení výluky**:**
Na žádost OZOVa a podle potřeby zavede odpovědný zaměstnanec SSZT Brno výluku závislostí na jízdě železničních kolejových vozidel u těchto PZS:

- v km 7,390 (P7181)
- v km 7,075 (P7180)
- v km 6,006 (P7179)

Případné jízdy železničních kolejových vozidel přes uvedené přejezdy ve vyloučené traťové koleji organizujte dle předpisu SŽDC (ČD) D2 článek 890, 891 a 938.

Před ukončením výluky**:**
Na žádost OZOVa zruší zaměstnanec SSZT Brno výluku závislostí ovládacích obvodů na PZS km 7,390 (P7181), km 7,075 (P7180) a km 6,006 (P7179), provede prohlídku veškerých výlukou dotčených venkovních prvků zabezpečovacího zařízení, přezkouší funkci TZZ a PZZ tak, aby bylo zjištěno, že při výluce nebyla narušena jejich správná činnost.
Na základě zjištěného stavu zabezpečovacího zařízení (zejména šuntovací schopnost kolejových obvodů dle předpisu SŽDC (ČD) T 120), sdělí odpovědný zaměstnanec SSZT OZOVovi nutnost zavedení dopravních opatření po ukončení výluky a současně o tom provede zápis do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení.

OZOV smí oznámit volnost koleje a provozuschopnost součástí dráhy pouze se svolením odpovědného zaměstnance SSZT poté, co zaměstnanec SSZT zápisem do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení potvrdí přezkoušení a zapnutí výlukou dotčených částí zabezpečovacího a sdělovacího zařízení do provozu.

Etapa B, B1:
Traťová kolej Sokolnice-Telnice - Brno-Chrlice
Bez úprav zabezpečovacího zařízení.

Před ukončením výluky**:**
Zaměstnanec SSZT Brno provede prohlídku veškerých výlukou dotčených venkovních prvků zabezpečovacího zařízení, přezkouší funkci SZZ tak, aby bylo zjištěno, že při výluce nebyla narušena jeho správná činnost.
Na základě zjištěného stavu zabezpečovacího zařízení (zejména šuntovací schopnost kolejových obvodů dle předpisu SŽDC (ČD) T 120), sdělí odpovědný zaměstnanec SSZT OZOVovi nutnost zavedení dopravních opatření po ukončení výluky a současně o tom provede zápis do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení.

OZOV smí oznámit volnost koleje a provozuschopnost součástí dráhy pouze se svolením odpovědného zaměstnance SSZT poté, co zaměstnanec SSZT zápisem do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení potvrdí přezkoušení a zapnutí výlukou dotčených částí zabezpečovacího a sdělovacího zařízení do provozu.

Etapa C1:
ŽST Brno-Chrlice

Po zahájení výluky**:**
Na žádost OZOVa a podle potřeby zavede odpovědný zaměstnanec SSZT Brno výluku závislostí na jízdě železničních kolejových vozidel u těchto PZS:
- v km 8,506 (P7182)
- kolejový obvod 5J pro ovládání PZS v km 7,390 (P7181)

Případné jízdy železničních kolejových vozidel přes uvedené přejezdy ve vyloučené traťové koleji organizujte dle předpisu SŽDC (ČD) D2 článek 890, 891 a 938.

Před ukončením výluky**:**
Na žádost OZOV zruší zaměstnanec SSZT Brno výluku závislostí ovládacích obvodů na PZS km 8,506 (P7182) a KO 5J, provede prohlídku veškerých výlukou dotčených venkovních prvků zabezpečovacího zařízení, přezkouší funkci SZZ, a PZZ tak, aby bylo zjištěno, že při výluce nebyla narušena jejich správná činnost.
Na základě zjištěného stavu zabezpečovacího zařízení (zejména šuntovací schopnost kolejových obvodů dle předpisu SŽDC (ČD) T 120), sdělí odpovědný zaměstnanec SSZT OZOVovi nutnost zavedení dopravních opatření po ukončení výluky a současně o tom provede zápis do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení.

OZOV smí oznámit volnost koleje a provozuschopnost součástí dráhy pouze se svolením odpovědného zaměstnance SSZT poté, co zaměstnanec SSZT zápisem do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení potvrdí přezkoušení a zapnutí výlukou dotčených částí zabezpečovacího a sdělovacího zařízení do provozu.

Etapa D1, E1:
Bez opatření.

9. Zpravování doprovodu vlaku:

Dispoziční (výchozí) stanice, popř. stanice určené Prováděcím nařízením k předpisu SŽDC D7, zpravují doprovod vlaků dotčených výlukou písemným rozkazem dle následujících vzorů.

Etapa A, A1, B, B1, A+B, A1+B1+C1, A1+E1, B1+E1:

Pro strojvedoucí vlaků 4008, 4010, 4012, 4014, 4744, 4746:
Jízdu ukončete v Sokolnicích-Telnicích.

Pro vedoucí obsluhy vlaku 4008, 4010, 4012, 4014, 4744, 4746:
Ze Sokolnic-Telnic do Brna hlavního nádraží bude provedena náhradní přeprava.

Pro strojvedoucí vlaků 4711, 4713, 4715, 4717, 4721:
Jízdu ukončete v Brně hlavním nádraží.

Pro vedoucí obsluhy vlaku 4711, 4713, 4715, 4717, 4025, 4721:
Z Brna hlavního nádraží do Sokolnic-Telnic bude provedena náhradní přeprava.

Pro strojvedoucího vlaku 4734:
Jízdu ukončete ve Skalici nad Svitavou.

Pro vedoucího obsluhy vlaku 4734:
Ve Skalici nad Svitavou bude proveden přestup do jiné soupravy.

Pro strojvedoucího vlaku 82221:
Z Brna-Maloměřic do Holubic pojedete po objízdné trase přes Blažovice.

Pro strojvedoucího vlaku 82220:
Z Holubic do Brna-Maloměřic pojedete po objízdné trase přes Brno-Chrlice.

Etapa B1+D1:

Pro strojvedoucí vlaků 4008, 4010, 4012, 4014, 4744, 4746:
V Sokolnicích-Telnicích při vjezdu a jízdě po všech kolejích projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.
Jízdu ukončete v Sokolnicích-Telnicích.

Pro vedoucí obsluhy vlaku 4008, 4010, 4012, 4014, 4744, 4746:
Ze Sokolnic-Telnic do Brna hlavního nádraží bude provedena náhradní přeprava.

Pro strojvedoucí vlaků 4711, 4713, 4715, 4717, 4721:
Jízdu ukončete v Brně hlavním nádraží.

Pro vedoucí obsluhy vlaku 4711, 4713, 4715, 4717, 4025, 4721:
Z Brna hlavního nádraží do Sokolnic-Telnic bude provedena náhradní přeprava.

Pro strojvedoucího vlaku 4734:
Jízdu ukončete ve Skalici nad Svitavou.

Pro vedoucího obsluhy vlaku 4734:
Ve Skalici nad Svitavou bude proveden přestup do jiné soupravy.

Pro strojvedoucího vlaku 82221:
Z Brna-Maloměřic do Holubic pojedete po objízdné trase přes Blažovice.

Pro strojvedoucího vlaku 82220:
Z Holubic do Brna-Maloměřic pojedete po objízdné trase přes Brno-Chrlice.

Vzory rozkazů pro vlaky elektrické trakce končící/výchozí v ŽST Sokolnice-Telnice (etapa D1 a souběhy):
Pro strojvedoucí vlaku elektrické trakce ve směru Přerov - Brno hl.n.:
V Sokolnicích-Telnicích při vjezdu a jízdě po všech kolejích projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaku elektrické trakce ve směru Brno hl.n. - Přerov:
V Sokolnicích-Telnicích při jízdě po všech kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Vzory rozkazů pro vlaky elektrické trakce končící/výchozí v ŽST Brno-Chrlice (etapa E1 a souběhy):
Pro strojvedoucí vlaku elektrické trakce ve směru Přerov - Brno hl.n.:
V Brně-Chrlicích při vjezdu, jízdě po všech kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

Pro strojvedoucí vlaku elektrické trakce ve směru Brno hl.n. - Přerov:
V Brně-Chrlicích při vjezdu, jízdě po všech kolejích a při odjezdu projeďte beznapěťový úsek se staženými sběrači.

10. Omezení rychlosti:

Neobsazeno.

11. Bezpečnostní opatření:

Za krytí vyloučených míst odpovídá OZOV.

12. Zřízení dočasných přejezdů:

Neobsazeno.

13. Jiná závazná opatření:

DKV Brno:
- v případě konání etapy D1 zajistí v ŽST Sokolnice-Telnice 1x lokomotivu nezávislé trakce

14. Příjem rozkazu:

Příjemci ROV, kteří mají učinit dle článku č. 104 předpisu SŽDC D7/2, potvrdí ihned příjem rozkazu elektronickou poštou na adresu: spisar@szdc.cz .

Za správnost:
David Spisar v.r.

Ředitel OŘ Brno:
Ing. Pavel Surý v.r.