



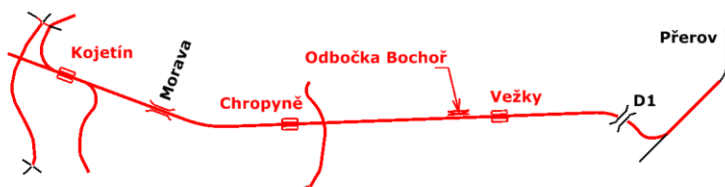
Spolufinancováno
Evropskou unií



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:







Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	27.09.2024	Dokumentace PDPS	Ing. Jiří Malina

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace		SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	Společnost Koj-Pře		
Adresa:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.		
Kontakt:	Legionářská 1085/8 779 00 Olomouc T: +420 585570444 E: moravia@moravia.cz	Novodvorská 1010/14 142 00 Praha 4-Lhotka T: +420 261344100 E: info@sagasta.cz	EXprojekt s.r.o. Heršpická 758/13 Štýřice, 619 00 Brno T: +420 533312000 E: info@exprojekt.cz
Zhotovitel části/objektu:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.		
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc		
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Jiří Malina	Specialista:	

Název stavby/akce:	Modernizace trati Brno-Přerov, 5. stavba Kojetín Přerov	Označení investora: S621500937
Název části:	Souhrnná část	Zakázka: 23-020-232-SR
Název objektu/dílní části:	Provozní a dopravní technologie	Označení objektu/komplexu: B.4.1
Název přílohy:	-	Číslo přílohy (typ/pořadí): -
Název dílní části přílohy:	-	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. František Kováč	Měřítko: - Formáty: -
Kraj:	Katastrální území: dle příloh	TUDU: 2101 Brno-hl.n. - Přerov
Olomoucký		Smluvní datum zpracování: 27.9.2024

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 5 0 0 9 3 7	- P D P S	- B X X X X	- B 4 1 X X X X X	-	- X - X X X	- 0 0 0

Provozní a dopravní technologie

MODERNIZACE TRATI BRNO – PŘEROV, 5. STAVBA KOJETÍN – PŘEROV

OBSAH

Seznam obrázků a tabulek.....	5
Seznam použitých značek a zkratk	6
1 Úvod	7
1.1 Identifikační údaje	7
1.2 Zadání a účel	7
1.3 Projednání dokumentace	8
2 Zhodnocení výchozího stavu	10
2.1 Obce a širší vztahy v dopravě	10
2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu úseku Kojetín – Přerov	12
2.3 Staniční technologie ŽST Kojetín	13
2.3.1 Provozní charakteristika	13
2.3.2 Staniční koleje	14
2.3.3 Nástupiště	14
2.3.4 Vlečky	15
2.3.5 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích	15
2.3.6 Zabezpečovací zařízení	15
2.3.7 Personální obsazení	16
2.3.8 Staniční technologie	16
2.4 Staniční technologie ŽST Chropyně	18
2.4.1 Provozní charakteristika	18
2.4.2 Staniční koleje	18
2.4.3 Nástupiště	18
2.4.4 Vlečky	19
2.4.5 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích	19
2.4.6 Zabezpečovací zařízení	19
2.4.7 Personální obsazení	19
2.4.8 Staniční technologie	19
2.5 Staniční technologie ŽST Věžky	21
2.5.1 Provozní charakteristika	21
2.5.2 Staniční koleje	21
2.5.3 Nástupiště	21
2.5.4 Vlečky	22
2.5.5 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích	22
2.5.6 Zabezpečovací zařízení	22

2.5.7	Personální obsazení	22
2.5.8	Staniční technologie	22
2.6	Staniční technologie ŽST Přerov	23
2.7	Stávající rozsah pravidelné dopravy	24
2.7.1	Osobní doprava	26
2.7.1.1	Dálková osobní doprava	26
2.7.1.2	Regionální osobní doprava	26
2.7.1.3	Frekvence cestujících v osobní dopravě	26
2.7.2	Nákladní doprava	26
2.7.2.1	Jízdní doby	27
2.7.3	Provozně technologické vyhodnocení současného stavu	27
2.7.4	Doprava na odbočných tratích směr Tovačov a Kroměříž	27
3	Výhledový rozsah dopravy	29
3.1	Výhledový rozsah osobní dopravy	29
3.2	Výhledový rozsah nákladní dopravy	32
4	Navrhovaný stav	34
4.1	Popis navrhovaného stavu úseku Kojetín – Přerov	34
4.1.1	Dopravní technologie, kolejové řešení	34
4.1.2	Zabezpečovací a sdělovací zařízení	34
4.1.3	Personální obsazení	36
4.2	Popis navrhovaného stavu ŽST Kojetín	37
4.2.1	Dopravní technologie, kolejové řešení	37
4.2.2	Nástupiště	39
4.2.3	Zabezpečovací a sdělovací zařízení	40
4.2.4	Silnoproudé technologie	42
4.2.5	Personální obsazení	43
4.3	Popis navrhovaného stavu ŽST Chropyně	43
4.3.1	Dopravní technologie, kolejové řešení	43
4.3.2	Nástupiště	44
4.3.3	Zabezpečovací a sdělovací zařízení	45
4.3.4	Silnoproudé technologie	46
4.3.5	Personální obsazení	46
4.4	Popis navrhovaného stavu odb. Bochoř, zast. Věžky	46
4.4.1	Dopravní technologie, kolejové řešení	46
4.4.2	Nástupiště	47
4.4.3	Zabezpečovací a sdělovací zařízení	47
4.4.4	Silnoproudé technologie	47

4.4.5	Personální obsazení	48
4.5	Popis navrhovaných úprav ŽST Přerov	48
4.6	Typové jízdní soupravy	49
4.7	Graf dynamického průběhu rychlosti	49
4.8	Porovnání pravidelných jízdních dob	52
4.9	Výhledový grafikon vlakové dopravy	52
4.10	Výhledová provozní kapacita	52
4.11	Závěr	54
5	Stavební postupy	55
5.1	Harmonogram výluk	55
5.2	Jízdy vlaků a dopravní opatření	56
5.3	Náhradní autobusová doprava	59
5.4	Závěr ke stavebním postupům	64
	Výkresová část	65

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázek 1 - Umístění stavby na síti SŽ, Kojetín - Přerov, ČD a.s., Správa železnic s.o.....	8
Obrázek 2 - Detail umístění stavby na síti SŽ, Kojetín - Přerov	9
Obrázek 3 - Širší vztahy v dopravě, mapy.cz.....	11
Obrázek 4 - Výsek GVD315-1; 2022, SŽ s.o.	25
Obrázek 6 - Průjezd vlaků navrženým stykem soustav u Bochoře.....	50
Obrázek 7 - Průjezd vlaků navrženým neutrálním polem u Přerova.....	51
Obrázek 8 - Trasa linky NAD_Os_regio náhradní autobusové dopravy, mapy.cz	61
Obrázek 9 - Trasa linky NAD_Os náhradní autobusové dopravy, mapy.cz.....	62
Obrázek 10 - Trasa linky NAD_R_r náhradní autobusové dopravy, mapy.cz.....	63
Obrázek 11 - Trasa linky NAD_R_p náhradní autobusové dopravy, mapy.cz.....	64
Tabulka 1 - Přehled staničních kolejí ŽST Kojetín, SŘ ŽST Kojetín, SŽ s.o.....	14
Tabulka 2 - Stávající systemizace ŽST Kojetín, OŘ Ostrava, SŽ s.o.	16
Tabulka 3 - Přehled staničních kolejí ŽST Chropyně, SŘ ŽST Chropyně, SŽ s.o.	18
Tabulka 4 - Stávající systemizace ŽST Chropyně, OŘ Ostrava, SŽDC s.o.....	19
Tabulka 5 - Přehled staničních kolejí ŽST Věžky, SŘ ŽST Věžky, SŽ s.o.....	21
Tabulka 6 - Stávající systemizace ŽST Věžky, OŘ Ostrava, SŽ s.o.	22
Tabulka 7 - Rozsah pravidelné dopravy dle kategorie vlaků v úseku Kojetín - Přerov,.....	25
Tabulka 8 - Jízdní doby vlaků kategorie R, Os a Nex, SJŘ 305/308, SŽ s.o.	27
Tabulka 9 - Propustnost traťové koleji, O11 SŽ s.o.,.....	27
Tabulka 10 - Systemizace vozebního ramene Brno (mimo) - Přerov (mimo)	36
Tabulka 11 - Přehled užitečných délek staničních kolejí navrhovaného stavu ŽST Kojetín...	39
Tabulka 12 - Navrhovaná systemizace ŽST Kojetín	43
Tabulka 13 - Přehled délek staničních kolejí navrhovaného stavu ŽST Chropyně	44
Tabulka 14 - Navrhovaná systemizace ŽST Chropyně	46
Tabulka 15 - Navrhovaná systemizace odb. Bochoř, zast. Věžky	48
Tabulka 16 - Porovnání pravidelných jízdních dob	52
Tabulka 17 - Výhledová následná mezidobí úseku	53
Tabulka 18 - Přehledná tabulka ukazovatelů výhledové provozní kapacity - horizont 2030 ..	53
Tabulka 19 - Přehledná tabulka ukazovatelů výhledové provozní kapacity - horizont 2050 ..	54
Tabulka 20 - Harmonogram výluk.....	56
Tabulka 21 - Linky náhradní autobusové dopravy	60

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD	České dráhy, akciová společnost
ČR	Česká republika
DK	Dopravní kancelář
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
Ex	Expresní vlak
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IAD	Individuální automobilová doprava
JD	Jízdní doba
KJŘ	Knižní jízdní řád
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
Mn	Manipulační nákladní vlak
Nex	Expresní nákladní vlak
NJŘ	Nákresný jízdní řád
NV	Námezník výhybky
OŘ	Oblastní ředitelství
Os	Osobní vlak
Pn	Průběžný nákladní vlak
PO	Provozní obvod
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
R	Rychlík
SJŘ	Sešitový jízdní řád
SŘ	Staniční řád železniční stanice
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TTP	Tabulky traťových poměrů
TV	Trakční vedení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UIC GC	Největší ložní míra UIC: 3150mm x 4650 mm
VNVK	Všeobecně nákladková a vykládková kolej
ZV	Začátek výhybky
ŽST	Železniční stanice

1 ÚVOD

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov
Stupeň dokumentace:	DSP+PDPS
Označení stavby:	Stavba dráhy, veřejná dopravní (dražní)
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město
Zástupce investora:	Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Generální projektant:	MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.

1.2 Zadání a účel

Stavba modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov, bude řešit kompletní rekonstrukci železniční infrastruktury trati Kojetín – Přerov, především její zdvoukolejnění s maximální traťovou rychlostí 200 km/h, při současném dosáhnutí třídy zatížitelnosti D4 a prostorové průchodnosti tratě dle ložné míry UIC GC. Stavbou budou modernizovány stávající ŽST Kojetín, ŽST Chropyně a ŽST Věžky (v rámci navrhovaného stavu bude ŽST Věžky nahrazena zastávkou a odbočkou). Součástí stavby bude zrušení všech železničních přejezdů, které budou nahrazeny mimoúrovňovými kříženími. Další součástí stavby modernizace bude mimoúrovňové a bezbariérové zpřístupnění nástupišť pro cestující veřejnost.

Provozní a dopravní technologie stavby s názvem: „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“ respektuje předchozí stupně projektové přípravy, tj. dokumentaci pro územní rozhodnutí „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“, studii proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“, která byla odsouhlasena ve variantě M2, dále respektuje studii „Simulace reálného provozu v rámci stavby „Modernizace trati Brno – Přerov“, ze které vyplývají doporučení doplňující studii proveditelnosti, zejména z pohledu provozní konfigurace infrastruktury.

Předložená provozní a dopravní technologie dokumentace pro územní řízení stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“ byla zpracována v jedné variantě a v souladu se zadáním:

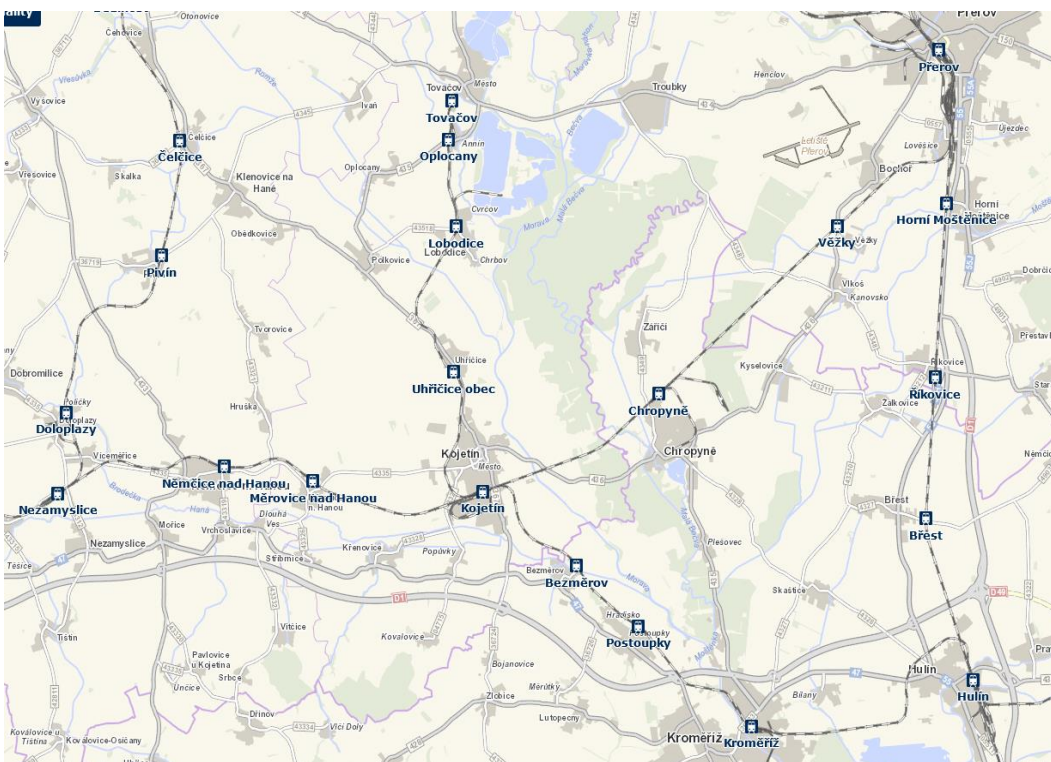
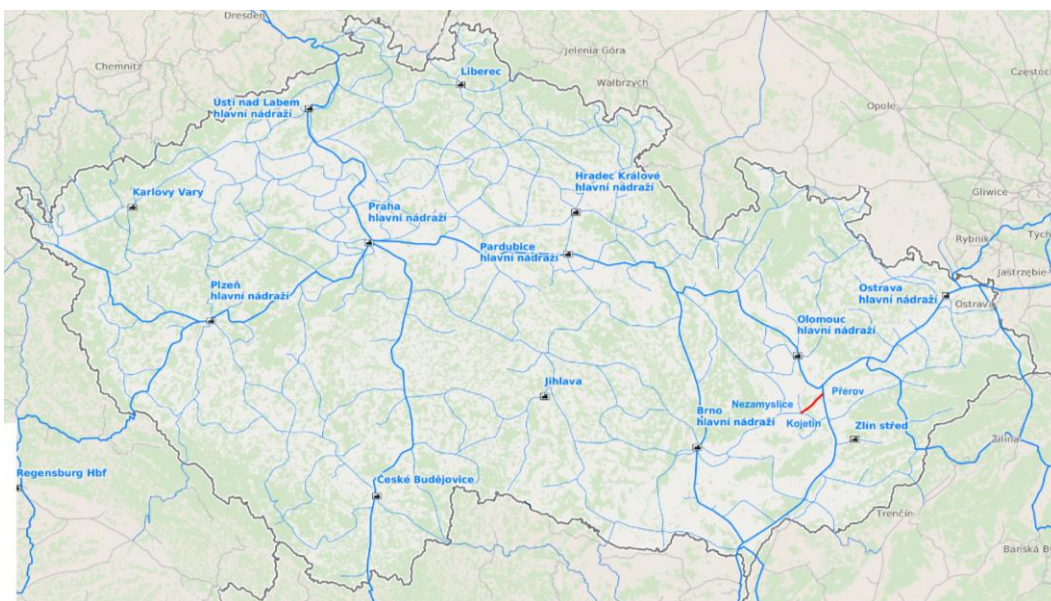
- obsahuje popis a zhodnocení současného stavu,
- stanovuje nezbytný rozsah infrastruktury pro zajištění špičkové dopravy v potřebné kvalitě a kvantitě,
- navrhuje dopravní opatření k zajištění zachování provozu po dobu vlastní realizace stavby modernizace železniční infrastruktury.

Účelem zmíněných stavebních úprav je výrazné zvýšení kapacity dráhy pro dálkovou i regionální osobní dopravu, zvýšení bezpečnosti a v neposlední řadě i komfortu cestujících.

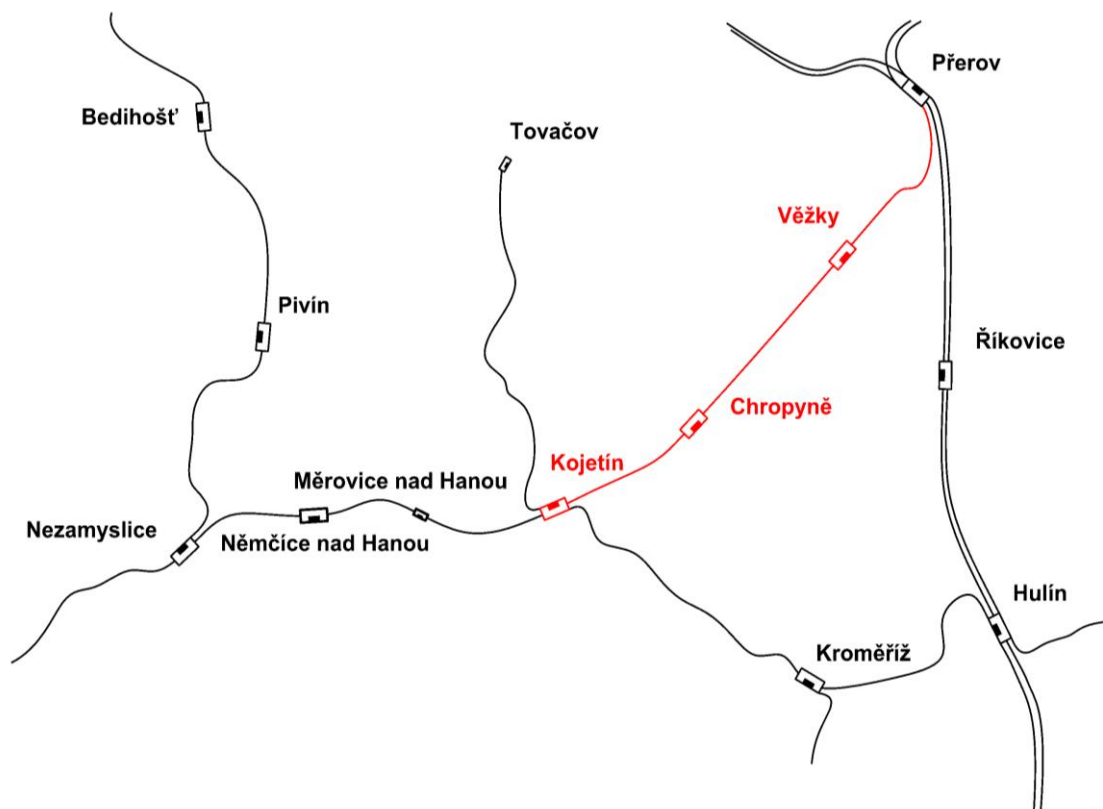
1.3 Projednání dokumentace

Předložená provozní a dopravní technologie byla průběžně konzultována na:

- všeprofesním jednání, dne 25. 04. 2023,
- profesním jednání, dne 19. 06. 2023,
- profesním jednání, dne 11. 10. 2023,
- profesním jednání k infrastruktuře NAD, dne 29. 11. 2023
- profesním jednání, dne 18. 01. 2024.



Obrázek 1 - Umístění stavby na síti SŽ, Kojetín - Přerov, ČD a.s., Správa železnic s.o.



Obrázek 2 - Detail umístění stavby na síti SŽ, Kojetín - Přerov

2 ZHODNOCENÍ VÝCHOZÍHO STAVU

2.1 Obce a širší vztahy v dopravě

Úsek trati Kojetín – Přerov prochází dvěma kraji, Olomouckým krajem a Zlínským krajem, a tedy i dvěma okresy, okres Přerov (Olomoucký kraj) a okres Kroměříž (Zlínský kraj). V popisovaném úseku se nachází město Kojetín, město Chropyně, obec Věžky a město Přerov, mimo další, v těsné blízkosti se nacházející menší obce. V součtu zde žije přibližně 12 tisíc obyvatel, spolu s městem Přerov pak až 55 tisíc obyvatel.

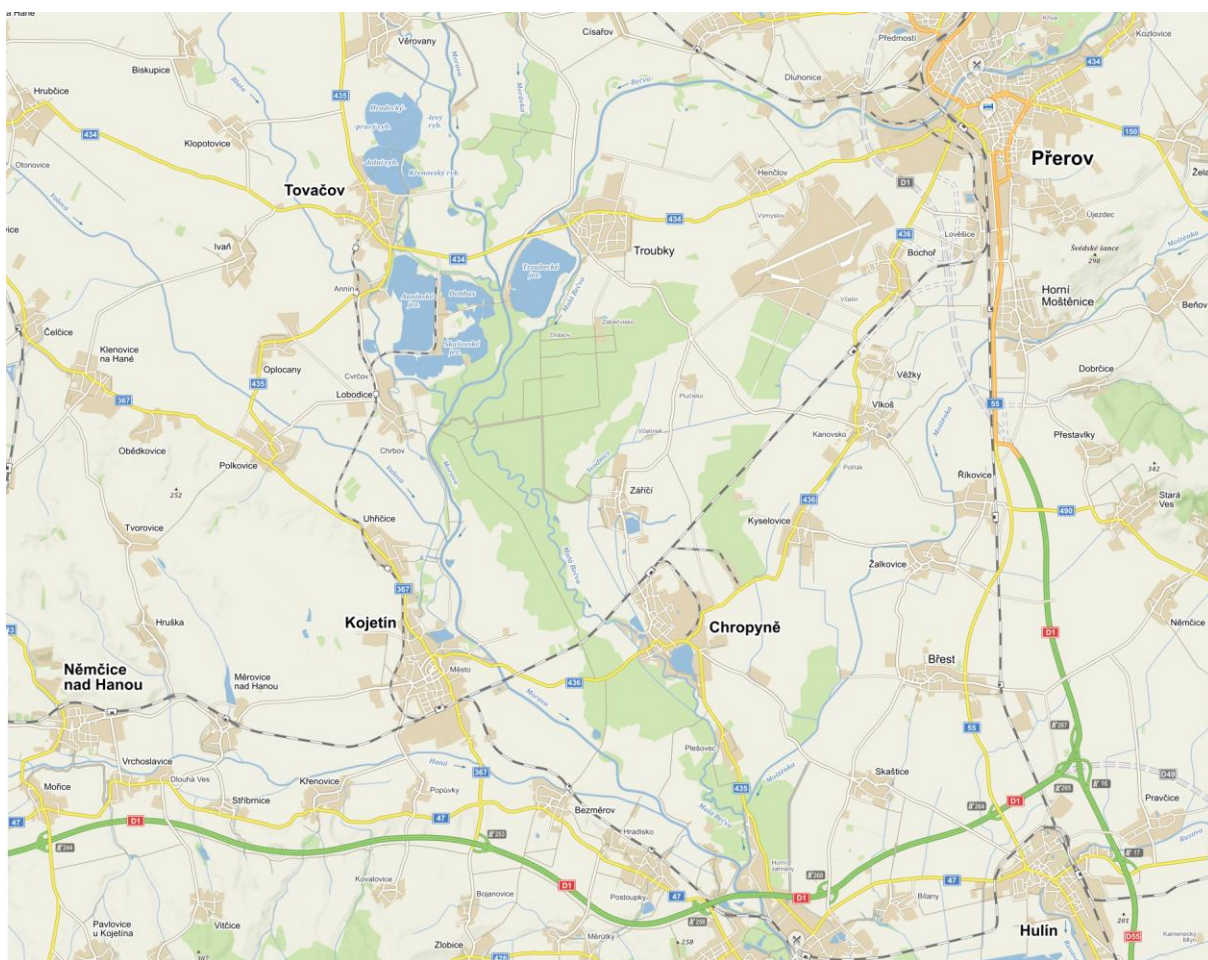
Město Kojetín leží v okrese Přerov v Olomouckém kraji a v současnosti zde žije přibližně 6200 obyvatel. Město Kojetín je z pohledu železniční dopravy napojeno přes ŽST Kojetín na železniční dráhu celostátní a dále na dvě dráhy regionální. Dráha celostátní spojuje Brno s Přerovem, dráhy regionální pak Kojetín s Hulínem přes Kroměříž a Kojetín s Tovačovem. Na rozdíl od trati z Kojetína do Kroměříže, kde je zavedena pravidelná regionální osobní doprava, je na trati z Kojetína do Tovačova osobní doprava zastavena. Lokální trať byla naposledy pro cestujících označená pod číslem 334, v roce 1981 byl provoz regionálních osobních vlaků zcela zastaven. V současnosti je tato lokální trať využívána především pro provoz manipulačních nákladních vlaků, a vozbu sezonních osobních vlaků během léta. Příležitostně, během kulturních akcí i pro jízdy zvláštních historických vlaků osobní dopravy. ŽST Kojetín je umístěná v jižní části města, v těsné blízkosti centra – přednádražní prostor navazuje na náměstí Republiky, přes které navazuje dále na užší centrum. V autobusové dopravě je město Kojetín obsluhováno místní autobusovou dopravou. Autobusová doprava obsluhuje především Prostějov, Kroměříž, Tovačov, Stříbrnice, Přerov, Zlín, Bystřici pod Hostýnem, Olomouc a Chropyni. Z pohledu individuální automobilové dopravy má město velmi dobré napojení na dálniční síť ČR. Dálnice D1 je vedena cca 3 km jižně od města Kojetín, a zabezpečuje rychlé spojení města Kojetín s městy jako Přerov, Kroměříž, Hulín, nebo Zlín východním směrem a městy Vyškov a Brno západním směrem. Podél dálnice D1, v jejím souběhu, je vedena silnice první třídy č. 47: Vyškov – Hulín – Fulnek. Město Kojetín je také přímo dostupné pomocí sítě silnic druhé třídy, konkrétně č. 367: Prostějov – Kojetín – Tlumačov a č. 436: Doloplazy – Přerov – Kojetín.

Město Chropyně leží v okrese Kroměříž ve Zlínském kraji a v současnosti zde žije přibližně 4900 obyvatel. Město Chropyně je z pohledu železniční dopravy napojeno pouze na celostátní dráhu Brno – Přerov, přes ŽST Chropyně. Samotná ŽST Chropyně leží na severním okraji města. Město Chropyně dále kromě železniční dopravy obsluhuje autobusová doprava, linky jsou vedeny do Kojetína, Přerova, Kroměříže, Stříbrnice a Záříčí. Město má z pohledu individuální automobilové dopravy opět dobré napojení na dálniční síť a síť silnic první třídy. Obdobně jak v případě města Kojetín je dálnice D1 vedena v souběhu se silnicí první třídy č. 47 jižně od města ve vzdálenosti cca 5 km (dálnice i silnice první třídy jsou vedeny v těsné blízkosti města Kroměříž). Silnice druhé třídy zastupuje opět silnice č. 436, a navíc krátký úsek silnice č. 435: Chropyně – Kroměříž.

Obec Věžky leží v okrese Přerov v Olomouckém kraji a v současnosti zde žije přibližně 200 obyvatel. Obec Věžky má z pohledu železniční dopravy pouze napojení na dráhu celostátní Brno – Přerov a to přes ŽST Věžky. Samotná ŽST Věžky leží severozápadně od obce, ve vzdálenosti cca 300 metrů od zastavěného území obce. V autobusové dopravě jsou z Věжек dostupné lokality Přerov, Vlkoš a Kyselovice. Pro obec Věžky je rovněž přístupná dálnice D1, přes obec Chropyně, nebo přes obec Říkovice. Přímo v obci je vedena pouze silnice třetí třídy, východním okrajem obce pak silnice druhé třídy č. 436.

Okresní město Přerov leží v Olomouckém kraji a v současnosti zde žije přibližně 43500 obyvatel. Město Přerov představuje z pohledu železniční dopravy významný železniční uzel, kdy jsou do ŽST Přerov zapojeny celkem tři železniční tratě: Bohumín – Olomouc – Česká Třebová, Brno – Přerov a Přerov – Břeclav, celkem čtyř směrů: Brno,

Břeclav, Česká Třebová a Ostrava. ŽST Přerov původně od roku 1841 vedla železniční trať z Břeclavi (Vídně) s rozvětvením na směr Olomouc a Bohumín. Trať Brno – Přerov byla do provozu uvedena později, v roce 1869. V roce 1893 bylo k osobní části nádraží přistavěno samostatné nákladní nádraží, jako součást celkové přestavby stanice. Samotná ŽST Přerov je ve stávajícím stavu dle historického vývoje rozdělena do dvou obvodů, obvod osobního nádraží a obvod seřaďovacího nádraží, a nachází se v těsné blízkosti města (obvod osobního nádraží) spolu se sousedícím autobusovým nádražím. V autobusové dopravě je město Přerov obsluhováno místní autobusovou dopravou s cílovou oblastí přilehlých obcí a měst. Místní autobusovou dopravu doplňuje dálková autobusová doprava, která je vedena pouze do oblasti města Brna. Z pohledu individuální autobusové dopravy je pro město Přerov dostupná dálnice D1, pouze však částečně. Dálniční obchvat Přerova je pouze plánovaný, a tak k přímému napojení Přerova na dálniční síť chybí cca 7 km komunikace jižním směrem a cca 2 km komunikace severním směrem. Kromě dálniční sítě je město Přerov přístupné i pomocí sítě silnice první a druhé třídy, které jsou do zastavěné části města zaústěné prakticky z každého směru. Cca 4 km jihozápadně od města se nachází vnitrostátní letiště Přerov (bývalé vojenské letiště Přerov-Bochoř), avšak bez zavedené pravidelné osobní letecké dopravy.



Obrázek 3 - Širší vztahy v dopravě, mapy.cz

Železniční doprava již dnes vyhrává v cestovních dobách mezi jednotlivými obcemi, není tomu tak pokud jde o vzdálenosti do větších měst v okolí (Přerov, Brno nebo Olomouc). Zde vede IAD díky dobrému napojení obcí na dálniční síť ČR. Již dnes dávají cestující na jiných, modernějších, tratích přednost železniční dopravě a to především z důvodu zlepšujících se služeb a srovnatelných cestovních dob. Pokud se i zde do budoucna podaří zkrátit jízdní doby a zároveň budou k dispozici nová vozidla, pak je možné předpokládat

převedení dalšího počtu cestujících z IAD do vlakových souprav. Za stávajících podmínek, kdy např. časté křižování vlaků nebo zastaralé vlakové soupravy železniční dopravu v očích cestujících značně znevýhodňují, tento předpoklad není možný.

2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu úseku Kojetín – Přerov

Železniční trať Brno hl.n. – Přerov, dle knižních jízdních řádu číslovaná jako trať č. 300, dle TTP číslovaná jako trať č. 315A, dle úředního povolení číslovaná jako trať č. 752, dle pomůcek GVD jako trať č. 315, je páteřní spojnicí oblasti Jižní Moravy a Olomouckého kraje. Trať je z hlediska zákona o drahách dráhou celostátní, o délce 180 km. Železniční spojení Brno – Přerov (jehož součástí je i úsek Kojetín – Přerov) je uvedeno v „Rozhodnutí č.884/2004/EC, příloha III“ Evropské unie a patří k přednostním projektům v rámci železniční osy č. 23 „Gdaňsk – Varšava – Brno/Bratislava – Vídeň“. Zároveň se jedná o součást sítě TEN-T (osobní doprava – hlavní síť, nákladní doprava – globální síť).

Úsek Kojetín – Přerov je části opomínané celostátní dráhy Brno – Přerov, která je v úseku Kojetín – Přerov jednokolejná s rozchodem kolejí 1435 mm, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV, traťová třída zatížení je ve stávajícím stavu C3 (20 t na nápravu; 7,2 t na běžný metr vozu). Trať začíná v ŽST Přerov v km 183,483 a končí v ŽST Nezamyslice v km 62,193. Sklon trati rozhodný pro bezpečné brždění vlaků je od začátku ke konci trati 6 ‰, pro směr opačný, od konce k začátku trati 5 ‰.

Stávající nejvyšší traťová rychlost činí v úseku Přerov – Kojetín 100 km/h a v úseku Kojetín – Nezamyslice 90 km/h, rychlosti jsou dále snižovány místními omezeními. Zábřdná vzdálenost je pro celý úsek Přerov – Nezamyslice stejná, 700 metrů. Co se týče délky vlaků, největší délka vlaků dálkové osobní dopravy je 215 metrů, regionální/zastávkové osobní dopravy 180 metrů a délka vlaků nákladní dopravy je stanovena na 506 metrů.

Organizování a řízení drážní dopravy na trati podléhá předpisu SŽ D1 část první, odpovědnou organizací za řízení provozu v úseku Kojetín – Přerov je OŘ Ostrava, PO Valašské Meziříčí a PO Olomouc. Je zde zaveden obousměrný provoz.

Ve výchozím stavu se v rámci modernizovaného úseku tratě Kojetín – Přerov nachází celkem tři mezistaniční úseky a to mezistaniční úsek Kojetín – Chropyně, mezistaniční úsek Chropyně – Věžky, a mezistaniční úsek Věžky – Přerov. Z pohledu dopravy se v rámci modernizovaného úseku tratě Kojetín – Přerov nachází celkem čtyři železniční stanice: ŽST Kojetín, ŽST Chropyně, ŽST Věžky a ŽST Přerov (mimo stavby, pouze nezbytné úpravy).

Traťový úsek Kojetín – Přerov, a tedy i všechny tři mezistaniční úseky Kojetín – Chropyně, Chropyně – Věžky a Věžky – Přerov, jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: obousměrné automatické hradlo AH 83 bez oddílových návěstidel doplněné počítači náprav. Všechny tři mezistaniční úseky jsou pro kontrolu volnosti a obsazení mezistaničních úseku vybaveny kolejovými obvody.

V traťovém úseku Kojetín – Přerov se ve stávajícím stavu nachází také přejezdová zabezpečovací zařízení:

ŽST Kojetín – ŽST Chropyně

- P7202 přejezd v km 73,747, křížení silnice II. třídy, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3ZNI,
- P7203 přejezd v km 74,656, křížení účelové komunikace, přejezd zabezpečen PZZ-RE, PZS 3SNI,
- P7204 přejezd v km 75,075, křížení silnice II. třídy, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SBI,

- P7205 přejezd v km 76,461, křížení účelové komunikace, přejezd zabezpečen výstražnými kříži, bez zabezpečovacího zařízení,
- P7206 přejezd v km 77,002, křížení účelové komunikace, přejezd zabezpečen výstražnými kříži, bez zabezpečovacího zařízení,
- P7207 přejezd v km 78,040, křížení silnice III. třídy, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SNI,

ŽST Chropyně – ŽST Věžky:

- P7209 přejezd v km 80,408, křížení účelové komunikace, přejezd zabezpečen výstražnými kříži, bez zabezpečovacího zařízení,
- P7210 přejezd v km 81,666, křížení účelové komunikace, přejezd zabezpečen výstražnými kříži, bez zabezpečovacího zařízení,
- P7211 přejezd v km 82,612, křížení silnice III. třídy, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SBI,
- P7212 přejezd v km 83,428, křížení účelové komunikace, přejezd zabezpečen výstražnými kříži, bez zabezpečovacího zařízení,

ŽST Věžky – ŽST Přerov:

- P7213 přejezd v km 84,323, křížení silnice II. třídy, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SBI,
- P7214 přejezd v km 85,650, křížení účelové komunikace, přejezd zabezpečen výstražnými kříži, bez zabezpečovacího zařízení,
- P7215 přejezd v km 87,087, křížení účelové komunikace, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SNI.

2.3 Staniční technologie ŽST Kojetín

2.3.1 Provozní charakteristika

Železniční stanice Kojetín leží v km 73,422 trati celostátní dráhy Přerov – Brno hlavní nádraží, která je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

Je stanicí odbočnou pro trať (Valašské Meziříčí –) Hulín – Kojetín, zároveň je stanicí odbočnou pro trať Kojetín – Tovačov. Obě odbočné železniční tratě jsou jednokolejné a neelektrifikované, směr Tovačov je v současnosti zastavena pravidelní osobní doprava.

Stanice je ve stávajícím stavu obsazena výpravčím. Ohlašovacím pracovištěm mimořádných událostí je pracoviště výpravčího ŽST Kojetín – dopravní kancelář umístěná ve výpravní budově. ŽST Kojetín je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽ s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Ostrava a dále pod správu provozního obvodu Valašské Meziříčí.

ŽST Kojetín z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní přepravě včetně místenek, je vybavena prostory pro cestující, vnitrostátní pokladní přepážkou, úschovnou kol a bezbariérovými toaletami.

ŽST Kojetín je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravu vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 343061, stanice je vybavena boční i čelní rampu, a nachází se v ní celkem tři manipulační místa: č. 220558 – vlečka Tereos TDD, Závod lihovar Kojetín, č. 210328 – všeobecné nakládková a vykládková kolej, manipulační kolej č. 10 a č. 210336 - všeobecné nakládková a vykládková kolej, manipulační kolej č.9a vybavena rampu.

2.3.2 Staniční koleje

Ve stávajícím stavu je ŽST Kojetín vybavena celkem třinácti dopravními kolejemi a sedmi manipulačními kolejemi:

Kolej číslo	Délka / užitková délka v m	Délka koleje	Užitková délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	711 / 689	NV5 – NV24	S1 - L1	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
2	452 / 414	NV6 – ZV14	S2 - Lc2	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2a	182 / 124	NV14 – NV25	NV14 – L2a	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2/2a	685 / 623	NV6 – NV25	S2 – L2a	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	623 / 567	NV7 – NV23	S3 - L3	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	443 / 400	NV8 – NV17	S4 - Lc4	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4a	117 / 59	NV18 – NV25	NV18 - L4a	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4/4a	664 / 606	NV8 – NV25	S4 – L4a	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
5	551 / 488	NV9 – NV22	S5 - L5	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6a	135 / 91	NV8 - KKK	S6a - Lc6a	vjezdová a odjezdová od a do Chropyně a Kroměříže, TV v celé délce, kusá kolej
6	191 / 146	NV16 - KKK	L6 – Sc6	vjezdová a odjezdová pro vlaky od a do Tovačova, TV v celé délce, kusá kolej
7	475 / 414	NV10 – NV21	S7 - L7	průjezdná, vjezdová a odjezdová kolej pro nákl. vlaky a pro vlaky osob. dopravy zastávající z dopravních důvodů, TV v celé délce
9	67 / 400 319 / 400	ZV11 – ZV12 NV12 – NV20	S9- L9	odjezdová kolej pro nákl. vlaky do Chropyně, Kroměříže a Němčic n/H., TV v celé délce
manipulační koleje				
3a	199	Se2 – km 72,720		výtažná kolej, TV v celé délce
8	148	Vk1 - zarážedlo		kusá kolej pro odstavení zátěže, TV v celé délce
9a	48	Vk1X - zarážedlo		kusá kolej, VNPK, čelní a boční rampa, bez TV
10	147	Vk2 - zarážedlo		všeobecná nákl., vykládková kolej, TV v části koleje v zákl. poloze vypnuto
11	205	Vk3 - zarážedlo		kusá kolej pro odstavení zátěže, TV v celé délce
13	191	NV18 XA -zarážedlo		kusá kolej pro odstavení zátěže, TV v celé délce
15	160	NV18 XA - zarážedlo		kusá kolej pro odstavení zátěže, TV v celé délce

TV – trakční vedení, NV – námezník výhybky, ZV – začátek výhybky

Tabulka 1 - Přehled staničních kolejí ŽST Kojetín, SŘ ŽST Kojetín, SŽ s.o.

2.3.3 Nástupiště

Pro nástup a výstup cestujících veřejnosti je v ŽST Kojetín zřízeno celkem šest nástupišť:

- u koleje č. 1, úroňové, typ SUDOP, délka 380m, výška 200mm nad TK,
- u koleje č. 2, úroňové, typ SUDOP, délka 380m, výška 200mm nad TK,
- u koleje č. 3, úroňové, typ SUDOP, délka 300m, výška 200mm nad TK,
- u koleje č. 4, úroňové, typ SUDOP, délka 143m, výška 250mm nad TK,
- mezi kolejemi č.4 a 6a, poloostrovní, typ SUDOP, délka 126m, výška 550mm nad TK,
- u koleje č. 5, úroňové, sypané, délka 290m, výška 200mm nad TK.

Nástupiště nejsou zastřešena, nejsou bezbariérově přístupná (s výjimkou nástupiště mezi kolejemi č. 4 a 6a). Nástupiště jsou přístupná z vestibulu staniční budovy nebo přes brány vedle staniční budovy. Pro veřejnost je navíc na levém okraji staniční budovy zřízena přechodová lávka přes všechny koleje. Pro příchod / odchod cestujících k / od vlaků jsou - úroňové přechody přes koleje:

- v úrovni návěstidla Sc6 - přes koleje číslo 4 a 2;
- u hrany výpravní budovy směr Němčice - přes koleje číslo 4, 2, 1 a 3;
- před dopravní kanceláří - přes koleje číslo 4, 2, 1, 3 a 5;
- u hrany výpravní budovy směr Chropyně - přes koleje číslo 4, 2, 1 a 3;
- u stožáru trakčního vedení č. 22 – přes koleje číslo 2 a 1.

Frekvence cestujících v osobní dopravě spojená s provozem nástupiště, přechodů, a samotné výpravní budovy je vzhledem na ostatní ŽST ve kterých bude probíhat rekonstrukce, ŽST Chropyně a ŽST Věžky, výrazně silnější. Tato skutečnost je dána především velikostí samotného města Kojetín, a také zaústěním odbočné železniční tratě ze směru Kroměříž. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejich chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvencí cestující veřejnosti v ŽST Kojetín jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této stavby.

2.3.4 Vlečky

V ŽST Kojetín se ve stávajícím stavu nachází železniční vlečka:

- Vlečka č. 6182 „Tereos TTD a.s. Závod Lihovar Kojetín“ je zaústěna v km 73,457 do koleje č. 9 výhybkou č. 12 a její pokračování je ve výtažné koleji č.3a od km 72,720. Výhybka L10 je již na vlečkové koleji. Hraničníky jsou umístěny v úrovni konce přímé větve výhybky č. 12 a v km 72,720 u koleje č.3a.

Další dvě železniční vlečky se nacházejí na širé trati mezi ŽST Kojetín a nákladištěm Tovačov:

- Vlečka č. 6183 „Českomoravské šterkovny a.s. Brno-vlečka Tovačov“ odbočuje v km 8,231 na širé trati mezi stanicí Kojetín – nákladiště Tovačov výhybkou číslo P1Sv.
- Vlečka „SKANSKA PREFA a.s.“ odbočuje v km 1,186 dráhy-vlečky Českomoravské šterkovny a.s. Brno-vlečka Tovačov výhybkou číslo Ds1, která je součástí vlečky Českomoravské šterkovny a.s. Brno-vlečka Tovačov.

2.3.5 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích

V přilehlých mezistaničních úsecích se nachází celkem tři železniční zastávky a dvě nákladiště:

Zastávka Měrovce nad Hanou leží v km 69,005 mezi stanicemi Kojetín - Němčice nad Hanou. Nástupiště je vnější, (typ SUDOP) v délce 170 m, 300 mm nad temenem kolejnice. Zastávka je bezbariérově přístupná včetně nástupiště. Zastávka je přidělena SŽDC OŘ Olomouc, PO Přerov.

Zastávka Bezměrov leží v km 3,316 mezi stanicemi Kojetín - Kroměříž. Nástupiště je otevřené, úrovňové v délce 90 m, 550 mm nad temenem kolejnice, vybavené přístřeškem pro cestující. Zastávka je bezbariérově přístupná včetně nástupiště. Zastávka je přidělena SŽDC OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí.

Zastávka Postoupky leží v km 5,426 mezi stanicemi Kojetín - Kroměříž. Nástupiště je otevřené, úrovňové z betonových obrubníků v délce 170 m, 300 mm nad temenem kolejnice. Zastávka není bezbariérově přístupná ani s pomocí zaměstnance dopravce. Zastávka je přidělena SŽDC OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí.

Nákladiště Lobodice leží v km 7,773 mezi stanicí Kojetín a nákladištěm Tovačov, je elektricky osvětleno. Nákladiště je přiděleno SŽDC OŘ Olomouc, PO Přerov.

Nákladiště Tovačov leží v km 10,762 trati Kojetín-Tovačov, je elektricky osvětleno. Nákladiště je přiděleno SŽDC OŘ Olomouc, PO Přerov.

2.3.6 Zabezpečovací zařízení

ŽST Kojetín je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie: elektromechanické zabezpečovací zařízení se světelnými návěstidly a s rychlostní návěstní soustavou.

Přílehlý mezistaniční úsek Němčice nad Hanou – Kojetín je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: obousměrné automatické hradlo AH 83, bez oddílových návěstidel doplněné o počítače náprav.

Přílehlý mezistaniční úsek Kojetín – Chropyně je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: obousměrné automatické hradlo AH 83, bez oddílových návěstidel doplněné o kolejové obvody.

Přílehlý mezistaniční úsek Kojetín – Kroměříž je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: obousměrné automatické hradlo AH 83, bez oddílových návěstidel doplněné o kolejové obvody a počítače náprav.

V přílehlém mezistaničním úseku Kojetín – Tovačov je jízda vlaků zabezpečována telefonickým dorozumíváním, bez traťového zabezpečovacího zařízení. Na trati není žádný obslužný personál, informace o dojetí vlaku do nákladíště (Lobodice, Tovačov) nebo na vlečku (odbočka Skašov) tedy hlásí určený pracovník vlakového doprovodu výpravčímu ŽST Kojetín. Stejný pracovník současně potvrzuje, že vlak dojel do nákladíště nebo na vlečku celý.

2.3.7 Personální obsazení

Ve stávajícím stavu je ŽST Kojetín obsazena výpravčím, operátorem železniční dopravy a signalisty dvou stavědel. Pracoviště výpravčího a operátora železniční dopravy je v dopravní kanceláři ve výpravní budově, signalisté vykonávají službu na stavědlech St1 a St2.

Výpravčí	5,488
Operátor železniční dopravy	3,480
Signalista St1	5,451
Signalista St2	5,451
součet	19,870

Tabulka 2 - Stávající systemizace ŽST Kojetín, OŘ Ostrava, SŽ s.o.

2.3.8 Staniční technologie

Staniční technologie železniční stanice Kojetín je spjata především s dálkovou a regionální osobní dopravou, s nákladní pak méně výrazně. Ve stanici během dne dochází čtyřikrát ke křížování vlaků osobní dopravy, všechna křížování se uskuteční v ranních hodinách, navíc během dne dochází k dalším třem křížováním vlaků osobní a nákladní dopravy. Několikrát za den dochází k předjíždění nákladního vlaku vlakem osobní dopravy.

Dálková osobní doprava, zastoupená linkou R8: Brno – Ostrava – Bohumín je přes tuto stanici vedena v taktu 60 minut, v sedle pak 120 minut. Všechny vlaky dálkové osobní dopravy zde zastavují, vozba je zajištěna zpravidla hnacím drážním vozidlem řady 362 doplněným o pět vozů osobní dopravy. Stanici je v 60 minutovém intervalu (v sedle 120 minut) vedena tranzitní linka regionálních vlaků relace Nezamyslice – Přerov (– Olomouc), případně Vyškov na Moravě – Kojetín – Přerov, vozba je zajištěna zpravidla elektrickou jednotkou řady 460 nebo motorovým vozem řady 842. Regionální vlaky na odbočné trati směr Kroměříž (Hulín) s pokračováním do Valašského Meziříčí jsou na této trati vedeny přibližně v 60 minutovém intervalu (v sedle je interval 120 minut). Osobní vlaky přijíždí do Kojetína před příjezdem rychlíku linky R8: Brno – Ostrava – Bohumín, dochází k přestupu cestující veřejnosti. Vlak zpět do Kroměříže odjíždí po příjezdu osobního vlaku Přerov – Nezamyslice. Tímto konceptem přestupů je zajištěna obslužnost ze všech úseků trati. Vozba je zajištěna motorovými jednotkami řady 844, 814, případně motorovým vozem řady 810. Osobní doprava na trati Kojetín – Tovačov je zastavena, v úseku Kojetín – nákladíště Tovačov převládá přeprava písku manipulačními vlaky. Na trati lze výjimečně spatřit

historický či výletní zvláštní osobní vlak – vlaky jsou vypravovány především v době konání kulturních akcí.

Tranzitní nákladní doprava je zastoupena především v období dopravního sedla a nočních hodin, kdy je omezena či úplně zastavena osobní doprava. Pravidelné nákladní vlaky, které v Kojetíně manipulují, jsou Pn 62172 a Pn 62173 relace Brno-Maloměřice – Přerov přednádraží – Valašské Meziříčí. ŽST Kojetín je stanicí výchozí/končící pro manipulační vlaky Mn 81070, Mn 81071 relace Kojetín – Chropyně – Přerov přednádraží a Pn 64100, Pn 64101 relace Kojetín – Přerov přednádraží – Polanka nad Odrou výhybna.

Z pohledu organizace dopravy v rámci stanice jsou osobní dopravou využívané hlavně staniční koleje sudé kolejové skupiny – bližší k výpravní budově, spolu s hlavní staniční kolejí č. 1. Vyloučené ale není ani využití koleje č. 3 a č. 5 osobní dopravou – koleje jsou vybaveny nástupní hranou, jde však pouze o výjimečné situace, ke kterým pravidelně nedochází. Nástupiště u hlavní staniční koleje č. 1 je primárně využíváno osobními vlaky, jak dálkovými, tak regionálními, jezdícími na hlavní trati Brno – Přerov. V případě obsazení hlavní staniční koleje č. 1 je osobním vlakem využíváno nástupiště u staniční koleje č. 2 – tato situace však nastává pouze výjimečně – pravidelně jeden krát během dne. Regionální osobní vlaky směr Kroměříž využívají výhradně nástupiště mezi staničními kolejemi č. 4 a č. 6a – přičemž pravidelný vjezd/odjezd těchto vlaků je na/z kolej č. 4 – vlaky tak při jízdě křížují celé Přerovské zhlaví ŽST Kojetín. Pro provoz nákladní dopravy jsou určeny především staniční dopravní koleje liché kolejové skupiny – vzdálenější od výpravní budovy. Tranzitní železniční doprava – projíždějící nákladní vlaky primárně využívají hlavní staniční koleje č. 1 a č. 3. Vlaky nákladní dopravy zastavující, které nezastavují pouze z dopravních důvodů, ale ŽST Kojetín manipulují, využívají především staniční kolej č. 5 nebo č. 7 kde dochází k manipulaci – odvěšení/přivěšení zátěže určené pro ŽST Kojetín s navazujícím posunem. Zbývá staniční dopravní kolej č. 9 není na pravidelné vjezdy/odjezdy nákladních vlaků primárně využívána. Výjimkou při organizaci nákladní dopravy v rámci stanice jsou nákladní vlaky určeny pro vlečky zaústěné do tratě směr Tovačov. Pn vlak se zátěží na směr Tovačov (Pn 64 100) pravidelně vjíždí na staniční dopravní kolej č. 2, případně 2a, ze které následně odjíždí dále směr Tovačov jako vlečkový vlak (Vleč 81090) s prázdnými nákladními vozy. Zpátky ze směru Tovačov se vlak již nevrací jako ucelený Pn vlak, ale pouze jako tři vlečkové vlaky (Vleč 81091, Vleč 81093, Vleč 81095, důvodem je nízký technický normativ hmotnosti regionální tratě směr Tovačov) – vjezd ze směru Tovačov opět na staniční dopravní kolej č. 2, na což následuje přestavění vlečkového vlaku posunem do liché kolejové skupiny (posun tak opět křížuje celé přerovské zhlaví podobně jako osobní vlak při jízdě na směr Kroměříž) – situace se opakuje celkem tři krát, až poté dochází v rámci liché kolejové skupiny ŽST Kojetín k sestavě uceleného Pn vlaku a jeho odjezdu, pravidelně směr Chropyně a Přerov přednádraží (Pn 64101). Obsluha vlečky č. 6182 „Tereos TTD a.s. Závod Lihovar Kojetín“ je možná posunem (při obsluze posunem je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout) přes manipulační výtažnou kolej č. 3a, nebo přes staniční dopravní kolej č. 9. V obou případech se obsluha provádí za pomoci posunových cest z/na kolejiště vlečky, které výpravčí ŽST Kojetín zjednává s vedoucím posunu vlečky Tereos TDD. Obsluha vlečky je možná elektrickým hnacím drážním vozidlem dopravce (v současnosti ČD Cargo a.s.), protože obě zapojení vlečky a dvě vlečkové koleje jsou zatrolejovány. Manipulační kolej č. 3a je tedy využívána především na jízdy posunových oddílů z důvodů obsluhy vlečky Tereos TDD, manipulační kolej č. 9a je využívána jako kolej všeobecně nakládková a vykládková kolej a také je vybavena boční a čelnou rampou, manipulační koleje č. 8 a č. 10 jsou využívány jako koleje odstavné – odstavuje se zde krátkodobá zátěž určena pro vlečky směr Tovačov, především prázdné výsypné vozy řady Wap (na manipulační koleji č. 10 příležitostně probíhají také ložní operace), zbylé tři manipulační koleje č. 11, 12, 13 jsou dlouhodobě nevyužívané, v případě potřeby však slouží jako koleje pro dlouhodobější odstavení přebytků nákladních vozů.

2.4 Staniční technologie ŽST Chropyně

2.4.1 Provozní charakteristika

Železniční stanice Chropyně leží v km 78,391 trati celostátní dráhy Přerov – Brno hlavní nádraží, která je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

Stanice je ve stávajícím stavu obsazena výpravčím. Ohlašovací pracovištěm mimořádných událostí je pracoviště výpravčího ŽST Chropyně – dopravní kancelář umístěná ve výpravní budově. ŽST Chropyně je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽ s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Ostrava a dále pod správu provozního obvodu Valašské Meziříčí.

ŽST Chropyně z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní přepravě včetně místenek, je vybavena prostory pro cestující, vnitrostátní pokladní přepážkou, úschovnou kol a bezbariérovými toaletami.

ŽST Chropyně je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravy vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 341057, stanice je vybavena boční rampou, a nachází se v ní celkem tři manipulační místa: č. 220467 – vlečka Energetika Chropyně, a.s., č. 220475 – vlečka Skladový areál MR Chropyně Rasina a č. 260687 - všeobecné nakládková a vykládková kolej, manipulační kolej č.7b vybavena boční rampou.

2.4.2 Staniční koleje

Ve stávajícím stavu je ŽST Chropyně vybavena celkem pěti dopravními kolejemi, čtyřmi manipulačními kolejemi a jednou kolejí odvratnou:

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	574 / 543	NV3 – NV13	návěstidlo S1 – L1	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce
2	416 / 363	NV5 – NV12	návěstidlo Sc2 – L2	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce
2a	110 / 81	NV3 – ZV5	návěstidlo S2a – Se2	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce
3	185 / 557 405 / 557	ZV2 – ZV4 NV4 – NV11	návěstidlo S3 – L3	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce
4	416 / 374	NV5 – NV12	návěstidlo Sc4 – L4	průjezdná, vjezdová a odjezdová kolej pro nákl. vlaky a pro vlaky osob. dopravy zastavující z dopravních důvodů, TV v celé délce
manipulační koleje				
5	- / 203	NV7 – NV10		TV v celé délce
7	- / 188	ZV8 – ZV9		všeobecná nakládková a vykládková kolej, TV v celé délce, v zákl.poloze vypnuto,
7a	- / 46	NV8 – KKK		kusá kolej, TV v celé délce, v zákl.poloze vypnuto
7b	- / 61	NV9 – KKK		kusá, všeobecná nakládková a vykládková kolej, TV v celé délce, v zákl.poloze vypnuto,
odvrtné koleje				
5a	- / 51	NVR1 – KKK		odvrtná kusá kolej, bez TV

NV - námezník výhybky, ZV - začátek výhybky, KKK - konec kusé koleje

Tabulka 3 - Přehled staničních kolejí ŽST Chropyně, SŘ ŽST Chropyně, SŽ s.o.

2.4.3 Nástupiště

Pro nástup a výstup cestující veřejnosti jsou v ŽST Chropyně zřízena celkem tři nástupiště:

- u koleje č. 1, úroňové, typ SUDOP, délka 260m, výška 200mm nad TK,
- u koleje č. 2, úroňové, typ Tischer, délka 176m, výška 250mm nad TK,
- u koleje č. 3, úroňové, typ SUDOP, délka 240m, výška 200mm nad TK,

Nástupiště nejsou zastřešena, nejsou bezbariérově přístupná. Nástupiště jsou přístupná z vestibulu staniční budovy. Pro příchod / odchod cestujících k / od vlaků jsou určeny úroňové přechody přes koleje číslo 7, 5, 3 a 1, vybudovány ve dvou řadách.

Frekvence cestujících v osobní dopravě spojená s provozem nástupiště, přechodů, a samotné výpravní budovy je vzhledem k ostatním ŽST ve kterých bude probíhat rekonstrukce, ŽST Kojetín a ŽST Věžky, podprůměrná. ŽST Kojetín je oproti ŽST Chropyně stanici frekvenčně mnohem silnější. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejich chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvencí cestujících veřejnosti v ŽST Věžky jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této stavby.

2.4.4 Vlečky

V ŽST Chropyně se ve stávajícím stavu nachází dvě železniční vlečky:

- Vlečka č. 6181 „Energetika Chropyně, a.s.“ je zaústěna v km 78,541 do koleje č. 5 výhybkou č. 6. Hraničník je umístěn v úrovni konce výhybky č. 6.
- Vlečka č. 6180 „Skladový areál MR Chropyně Rasina“ je zaústěna v km 78,870 do koleje č. 3 výhybkou č. 2. Hraničník je umístěn v úrovni konce výhybky č. 2.

2.4.5 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích

V přilehlých mezistaničních úsecích Kojetín – Chropyně a Chropyně – Věžky se nenachází žádné další dopravní nebo zastávky.

2.4.6 Zabezpečovací zařízení

ŽST Chropyně je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie: typ TEST s řídicím stavědlem a závislými stavědly, se světelnými návěstidly a s rychlostní návěstní soustavou.

Přilehlý mezistaniční úsek Kojetín – Chropyně je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: obousměrné automatické hradlo AH 83, bez oddílových návěstidel doplněné o kolejové obvody.

Přilehlý mezistaniční úsek Chropyně – Věžky je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: obousměrné automatické hradlo AH 83, bez oddílových návěstidel doplněné o kolejové obvody.

2.4.7 Personální obsazení

Ve stávajícím stavu je ŽST Chropyně obsazena výpravčím a signalisty dvou stavědel. Pracoviště výpravčího je v dopravní kanceláři ve výpravní budově, signalisté vykonávají službu na stavědlech St1 a St2.

Výpravčí	5,488
Signalista St1	5,451
Signalista St2	5,451
součet	16,390

Tabulka 4 - Stávající systemizace ŽST Chropyně, OŘ Ostrava, SŽDC s.o.

2.4.8 Staniční technologie

Staniční technologie železniční stanice Chropyně je rovněž jako v případě ŽST Kojetín spjata především s dálkovou a regionální osobní dopravou, s nákladní pak méně

výrazně. Ve stanici během dne dochází pravidelně ke křižování vlaků, konkrétně 21 krát. Nejčastěji dochází ke křižování vlaku dálkové osobní dopravy, kategorie R, a vlaku regionální osobní dopravy, kategorie Os. Pravidelně dochází také ke křižování vlaků osobní dopravy s vlaky nákladní dopravy, konkrétně dvakrát během dne.

Dálková osobní doprava, zastoupená linkou R8: Brno – Ostrava – Bohumín je přes tuto stanici vedena v taktu 60 minut, v sedle pak 120 minut. Všechny vlaky dálkové osobní dopravy ve stávajícím stavu ŽST Chropyně pouze projíždějí – ŽST Chropyně tak není dálkovou osobní dopravou obsluhována. Stanicí je v 60 minutovém intervalu (v sedle 120 minut) vedena tranzitní linka regionálních vlaků relace Nezamyslice – Přerov (– Olomouc), případně Vyškov na Moravě – Kojetín – Přerov, které ŽST Chropyně obsluhuje, vozba je zajištěna zpravidla elektrickou jednotkou řady 460 nebo motorovým vozem řady 842. Osobní vlaky přijíždí do Chropyně před příjezdem rychlíku linky R8: Brno – Ostrava – Bohumín, a následně dochází ke křižování vlaků – rychlík Chropyni projíždí bez možnosti přestupu cestující veřejnosti.

Tranzitní nákladní doprava je zastoupena především v období dopravního sedla a nočních hodin, kdy je omezena či úplně zastavena osobní doprava. Pravidelné nákladní vlaky, které v Chropyni manipulují, jsou Pn 62172 relace Brno-Maloměřice – Přerov přednádraží – Valašské Meziříčí, a Mn 81070 relace Kojetín – Chropyně – Přerov Přednádraží, oba vedeny ze ŽST Přerov.

Z pohledu organizace dopravy v rámci stanice jsou osobní dopravou využívané hlavně staniční koleje liché kolejové skupiny – bližší k výpravní budově. Vyloučené ale není ani využití koleje č. 2 osobní dopravou – kolej je vybavena nástupní hranou, jde však pouze o výjimečné situace, ke kterým pravidelně nedochází. Nástupiště u hlavní staniční koleje č. 1 je primárně využíváno osobními vlaky, jak dálkovými, tak regionálními, jezdicími na hlavní trati Brno – Přerov. V případě obsazení hlavní staniční koleje č. 1 (pravidelně po první staniční koleji projíždí rychlíková souprava dálkového vlaku) je osobním vlakem využíváno nástupiště u staniční koleje č. 3 – tato situace nastává pravidelně několikrát během dne – regionální osobní vlak pravidelně vjíždí na třetí staniční koleje celkem 19 krát během dne, z důvodů křižování s vlakem dálkové osobní dopravy. Pro provoz nákladní dopravy jsou určeny především staniční dopravní koleje sudé kolejové skupiny – vzdálenější od výpravní budovy – pravidelně nákladní vlak využívá staniční dopravní kolej č. 2, staniční dopravní kolej č. 4 pak jen výjimečně – pravidelně vůbec. Sudá kolejová skupina je rovněž určena pro vjezd vlaků nákladní dopravy zastavujících, které nezastavují pouze z dopravních důvodů, ale ŽST Chropyně manipulují – děje se tak především z důvodu obsluhy vlečky č. 6181 Energetika Chropyně. Po samotném vjezdu manipulujícího vlaku dochází k odvěšení zátěže určené pro ŽST Chropyně a jejím přestavení pomoci posunu do sudé kolejové skupiny na manipulační koleje č. 5 nebo č. 7, kde dochází k výměně zátěže mezi dopravcem (v současnosti ČD Cargo a.s.) a vlečkařem (zátěž z vlečky je zde přistavěna zpravidla předem, pomoci posunu z vlečky za pomoci lokomotivy vlečkaře). Výměna zátěže určené pro vlečku Energetika Chropyně probíhající na manipulačních kolejích č. 5 a č. 7 je zajištěna posunovou lokomotivou vlečkaře v nezávislé trakci – obsluha ŽST Chropyně je tak ve většině případů možná i manipulačním vlakem vedeným HDV v závislé trakci (kolejiště vlečky není zatrolejováno). K obsluze vlečky č. 6180 Skladový areál MR Chropyně Rasina dochází pouze výjimečně, téměř vůbec (vlečka je v současné době uzavřena a dle sdělení OŘ Olomouc SŽDC je její rekonstrukce naplánovaná na rok 2020), jde však o vlečku v státním zájmu a provoz s ní spojený podléhá utajení. Zbylé staniční manipulační koleje č. 7a, 7b (VNVK, vybavena boční pampou) a 5a (odvratná) nejsou ve stávajícím stavu nijak zvlášť využívány – výjimečně traťovou službou.

2.5 Staniční technologie ŽST Věžky

2.5.1 Provozní charakteristika

Železniční stanice Věžky leží v km 84,275 trati celostátní dráhy Přerov – Brno hlavní nádraží, která je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

Stanice je ve stávajícím stavu obsazena výpravčím. Ohlašovací pracovištěm mimořádných událostí je pracoviště výpravčího ŽST Věžky – dopravní kancelář umístěná ve výpravní budově. ŽST Věžky je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽ s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Ostrava a dále pod správu provozního obvodu Valašské Meziříčí.

ŽST Věžky z pohledu osobní dopravy nezajišťuje odbavení cestujících, odbavení cestujících se provádí pouze ve vlaku.

ŽST Věžky je z pohledu nákladní dopravy stanicí bez výpravního oprávnění, ve stanici nejsou evidovány žádné manipulační místa a neprobíhají zde ložní operace, mimo kusé manipulační koleje č. 4

2.5.2 Staniční koleje

Ve stávajícím stavu je ŽST Věžky vybavena celkem dvěma dopravními kolejemi, a jednou manipulační kolejí:

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla a pod.)	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
1	626 / 577	NV1 – NV4	návěstidlo S1 – L1	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, trakční vedení v celé délce
2	599 / 550	NV2 – NV4	návěstidlo S2 – L2	vjezdová, odjezdová a průjezdná, trakční vedení v celé délce
4	- / 102	návěstidlo Se2 – KKK		kusá kolej bez trakčního vedení

NV - námezník výhybky, KKK - konec kusé koleje

Tabulka 5 - Přehled staničních kolejí ŽST Věžky, SR ŽST Věžky, SŽ s.o.

2.5.3 Nástupiště

Pro nástup a výstup cestující veřejnosti jsou v ŽST Věžky zřízeny celkem dvě nástupiště:

- u koleje č. 1, vnější úroňové, typ SUDOP, délka 215m, výška 250mm nad TK,
- u koleje č. 2, úroňové, sypané, délka 100m, výška 200mm nad TK,

Nástupiště nejsou zastřešena, nejsou bezbariérově přístupná. Nástupiště jsou přístupná z veřejné komunikace vedoucí kolem výpravní budovy. Pro příchod / odchod cestujících k / od vlaků jsou určeny dva úroňové přechody přes kolej číslo 1.

Frekvence cestujících v osobní dopravě spojená s provozem nástupiště a přechodů je vzhledem k ostatním ŽST ve kterých bude probíhat rekonstrukce, ŽST Kojetín a ŽST Chropyně, minimální, celodenně v řádu desítek cestujících. ŽST Kojetín a ŽST Chropyně jsou oproti ŽST Věžky stanicemi frekvenčně mnohem silnějšími – zejména pak v případě ŽST Kojetín. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejich chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvencí cestujících veřejnosti v ŽST Věžky jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této stavby.

2.5.4 Vlečky

V ŽST Věžky se ve stávajícím stavu nenachází žádné železniční vlečky.

2.5.5 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích

V přilehlých mezistaničních úsecích Chropyně – Věžky a Věžky – Přerov se nenachází žádné další dopravní nebo zastávky.

2.5.6 Zabezpečovací zařízení

ŽST Věžky je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie: typ TEST s řídicím stavědlem, se světelnými návěstidly a s rychlostní návěstní soustavou.

Přilehlý mezistaniční úsek Chropyně – Věžky je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: obousměrné automatické hradlo AH 83, bez oddílových návěstidel doplněné o kolejové obvody.

Přilehlý mezistaniční úsek Věžky – Přerov je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: obousměrné automatické hradlo AH 83, bez oddílových návěstidel doplněné o kolejové obvody.

2.5.7 Personální obsazení

Ve stávajícím stavu je ŽST Chropyně obsazena pouze výpravčím. Pracoviště výpravčího je v dopravní kanceláři ve výpravní budově.

Výpravčí	5,488
součet	5,488

Tabulka 6 - Stávající systemizace ŽST Věžky, OŘ Ostrava, SŽ s.o.

2.5.8 Staniční technologie

Staniční technologie železniční stanice Věžky je spjata především s dálkovou a regionální osobní dopravou, s nákladní pak minimálně – pouze tranzitní vlaky nákladní dopravy. Ve stanici během dne pravidelně dochází ke křižování vlaků pouze čtyřikrát, třikrát křižují vlaky osobní dopravy, jednou vlak osobní dopravy a vlak nákladní dopravy.

Dálková osobní doprava, zastoupená linkou R8: Brno – Ostrava – Bohumín je přes tuto stanici vedena v taktu 60 minut, v sedle pak 120 minut. Všechny vlaky dálkové osobní dopravy ve stávajícím stavu ŽST Věžky pouze projíždějí – ŽST Věžky tak není dálkovou osobní dopravou obsluhována. Stanicí je v 60 minutovém intervalu (v sedle 120 minut) vedena tranzitní linka regionálních vlaků relace Nezamyslice – Přerov (– Olomouc), případně Vyškov na Moravě – Kojetín – Přerov, které ŽST Věžky obsluhují, vozba je zajištěna zpravidla elektrickou jednotkou řady 460 nebo motorovým vozem řady 842. Přestup cestující veřejnosti mezi regionálními osobními vlaky a dálkovými osobními vlaky tak není možný.

Tranzitní nákladní doprava je zastoupena především v období dopravního sedla a nočních hodin, kdy je omezena či úplně zastavena osobní doprava. Pravidelně ŽST Věžky neobsluhuje žádný vlak nákladní dopravy.

Z pohledu organizace dopravy v rámci stanice je osobní dopravou využívaná hlavně staniční dopravní kolej č. 1 – bližší k výpravní budově. Nástupiště u hlavní staniční koleje č. 1 je primárně využíváno osobními vlaky, jak dálkovými, tak regionálními, jezdicími na hlavní trati Brno – Přerov. V případě nutnosti křižování je zastavujícím regionálním osobním vlakem (vjíždějícím jako prvním) využíváno nástupiště u staniční koleje č. 1 a projíždějící/zastavující vlak vjíždějící do stanice jako druhý je veden po staniční dopravní koleji č. 2, koleji

vzdálenější od výpravní budovy – s ohledem na bezpečnost cestujících veřejnosti, tato situace nastává pouze výjimečně – pravidelně tři krát během dne. Výjimkou je křížování projíždějícího dálkového osobního vlaku a manipulačního nákladního vlaku. První vlak – manipulační, vjíždí na staniční dopravní kolej č. 1, a druhý vlak – rychlík, vjíždí na staniční dopravní kolej č. 1. Děje se tak z důvodu úspory jízdní doby soupravy rychlíku (průjezd vlaku stanicí bez nutnosti jízdy odbočnou větovou výhybkou) a k této situaci dochází pravidelně pouze jeden krát během dne. Zbývá staniční manipulační kolej č. 4 není ve stávajícím stavu nijak zvlášť využívána – výjimečně traťovou službou.

2.6 Staniční technologie ŽST Přerov

Staniční technologie ŽST Přerov je zde uvedena pouze ve stručné formě, protože samotná ŽST Přerov není předmětem této stavby – ŽST Přerov se nachází mimo stavbu, nedojde tedy k její modernizaci. V obvodu ŽST Přerov se v rámci této stavby provádějí pouze nezbytné úpravy jižního zhlaví, spojeny se zaústěním modernizované tratě Brno – Přerov.

Z pohledu provozní charakteristiky železniční stanice Přerov leží v km 183,483 celostátní elektrifikované dráhy (stejnoseměrná trakční soustava 3kv), Bohumín – Přerov, která je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. ŽST Přerov je stanicí odbočnou pro železniční tratě: Přerov – Nedakonice, Přerov – Nezamyslice (Brno) a Přerov – Česká Třebová. Z hlediska dopravního provozu je ŽST Přerov rozčleněna na dva obvody:

- osobní nádraží ŽST Přerov:
 - obvod osobního nádraží začíná vjezdovými návěstidly 1L a 2L ze směru Prosenice a vjezdovými návěstidly 1DL a 2DL ze směru Dluhonice,
 - odvod osobního nádraží končí v oblasti „Mádrova podjezdu“ v km 182,774,
- přednádraží ŽST Přerov:
 - obvod přednádraží začíná v oblasti „Mádrova podjezdu“ v km 182,774,
 - obvod přednádraží končí vjezdovými návěstidly 1S a 2S ze směru Říkovice a vjezdovým návěstidlem VS ze směru Věžky.

Stanice je ve stávajícím stavu obsazena výpravní vnější službou (jeho stanoviště je v dopravní kanceláři, umístěné na prvním nástupišti), a zároveň je ovládaná z CDP Přerov. Kromě pozice výpravní vnější služby jsou ve stanici další pracoviště spojené s organizací a řízením provozu: dozorce výhybek sever (dopravní kancelář), signalisty (stavědlo St 1 a St 2), dozorce výhybek jih (vlastní stanoviště) a operátor železniční dopravy (dopravní kancelář). V obvodu osobního nádraží sledují jízdy vlaků dozorcí výhybek sever a jih, v obvodu přednádraží signalisti St 1 (stavědlo na severním zhlaví přednádraží, obsazeno signalistou), St 2 (stavědlo na spádovišti přednádraží, obsazeno signalistou), St 3 (stavědlo umístěno rovněž na spádovišti přednádraží, obsazeno dle rozpisu výkonu služeb signalistou a signalistou brzdařem). Ohlašovací pracovištěm mimořádných událostí je pracoviště řídicího dispečera CDP Přerov, prostřednictvím telefonu. ŽST Přerov je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽ s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Ostrava a dále pod správu provozního obvodu Olomouc. ŽST Přerov z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících v mezinárodní a vnitrostátní přepravě včetně rezervace místenek, lůžek a lehátek, je vybavena prostory pro cestující, mezinárodní i vnitrostátní pokladní přepážkou, úschovnou zavazadel a kol, bezbariérovými toaletami, informačním centrem, směnárnou, a dalšími obchody a službami. ŽST Přerov je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravy vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 346627, stanice je vybavena čelní rampou, svážným pahrbem pro rozřazování nákladních vozů (s příslušnou částí kolejiště), v těsné blízkosti stanice se nachází kontejnerové překladiště, a nachází se v ní celkem

15 manipulačních míst (včetně 9 železničních vlečků, 6 železničních vlečků v obvodu osobního nádraží a 3 železniční vlečky v obvodu přednádraží).

Obvod osobního nádraží ŽST Přerov je určen především pro dopravu osobních vlaků, spojených s obsluhou ŽST Přerov pro cestující veřejnost – obvod osobního nádraží je vybaven celkem šesticí nástupišť (tři ostrovní a tři vnější), které jsou pro cestující veřejnost bezbariérově přístupné i za pomoci podchodu. V obvodu osobního nádraží je rovněž pro potřeby osobní dopravy vybudováno zařízení pro vytápění osobních vozů – elektrické předtápěcí zařízení. V základu je obvod osobního nádraží vybaven celkem 21 dopravními kolejemi, 29 manipulačními kolejemi a 4 spojovacími kolejemi. Provoz v obvodu přednádraží ŽST Přerov je spojen především s nákladní dopravou a místní práci s ní spojenou (rozřazování/sestava končících/výchozích vlaků nákladní dopravy, obsluha manipulačních míst a železničních vlečků, odstavování zátěže, ...), ale i průjezdem vlaků osobní dopravy z jižního směru Nedakonice (Břeclav) a Nezamyslice (Brno) do obvodu osobního nádraží. Proto je obvod přednádraží vybaven celkem šesticí dopravních kolejí sloužících primárně pro dopravu osobních vlaků – průjezdné dopravní koleje. Další dopravní koleje v obvodu přednádraží ŽST Přerov jsou z důvodu lepší orientace zatříděny do několika skupin: skupina A: 6 dopravních kolejí, skupina B: 6 dopravních kolejí, skupina C: 4 dopravní koleje. Dopravní koleje dále v obvodu přednádraží doplňují manipulační koleje, celkem 41 manipulačních kolejí a spojovací koleje, celkem dvě spojovací koleje. V obvodu přednádraží ŽST Přerov se ještě nacházejí další dvě koleje, které jsou spojeny s provozem na svážném pahrbku – jedna kolej pahrbková a jedna kolej kusá, výtažná pro potřeby posunu na svážní pahrbek za účelem rozřazování skupin vozů nákladní dopravy.

ŽST Přerov je všeobecně vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm, které je dálkové ovládané dispečery z centrálního dispečerského pracoviště Přerov. Pro kontrolu volnosti nebo obsazení kolejových úseků jsou použity kolejové obvody a počítače náprav.

Z hlediska provozní a dopravní technologie této stavby jsou důležité především dopravní koleje obvodu přednádraží, kterých je celkem 22. Dopravní koleje č. 101, 102, 103, 104, 106 a 108, jak již bylo zmíněno, jsou určeny především pro průjezd vlaků přes obvod přednádraží (průjezd vlaků z jižního směru Nedakonice (Břeclav) a Nezamyslice (Brno) do obvodu osobního nádraží), zbylých 16 dopravních kolejí zatříděných do skupin je z hlediska dopravně-technologického určeno pro využití nákladní dopravou – vjezd/odjezd nákladních vlaků a místní práce se zátěží. Skupina A zastřešuje koleje č. 200, 202, 204, 206, 208 a 210, skupina B koleje č. 212, 214, 216, 218, 220, 222 a skupina C koleje č. 224, 226, 228 a 230. Určení dopravních kolejí skupiny A, B, a C (210-230) je tedy shodné – vjezd nákladních vlaků na předem určenou dopravní kolej, jejich zastavení a následní prostoj za účelem čekání na rozřazení soupravy s možností využití posunovací lokomotivy, výtažné koleje a svážného pahrbku. Následně, po rozřazení vlaku nákladní dopravy průběžně dochází k jejich opětovné sestavě pomocí posunu a odjezdu na určený směr. Dopravní koleje č. 200 – 230 tedy plní funkci vjezdových/odjezdových kolejí pro nákladní dopravu se zátěží určenou pro rozřazování/sestavu nákladních vlaků v rámci ŽST Přerov, nebo zátěží určenou přímo pro místní železniční vlečky/manipulační místa.

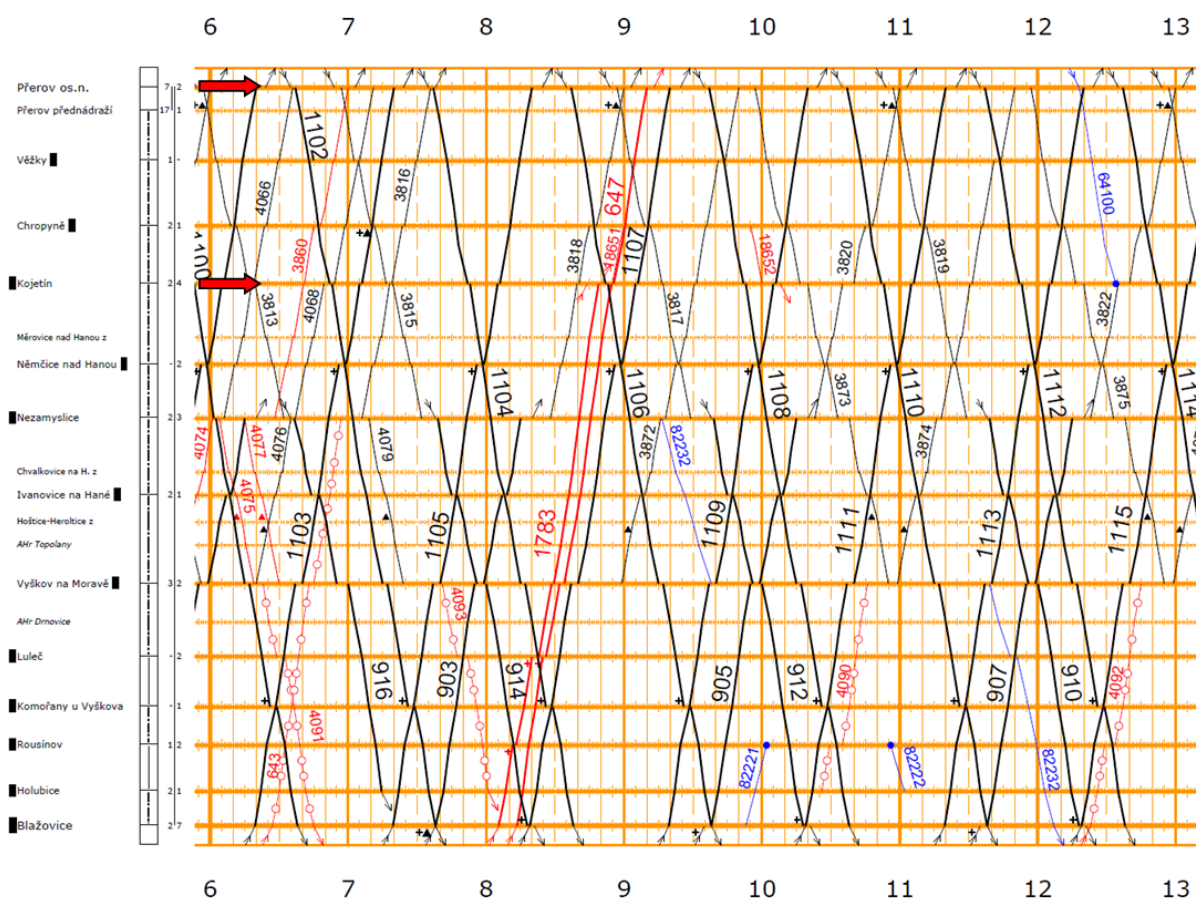
2.7 Stávající rozsah pravidelné dopravy

V úseku Kojetín – Přerov je ve stávajícím stavu provozována jak regionální a dálková osobní doprava, tak i doprava nákladní. Rozsah dopravy vychází z GVD315-1; 2022, který platí ode dne 12. prosince 2021. Uvedený počet vlaků platí pro běžný všední den. Ve dnech pracovního klidu je rozsah dopravy nižší.

směr Kojetín – Přerov					
R	Os	Nex	Pn	Mn	celkem
16	17	1	5	2	41
směr Přerov – Kojetín					
R	Os	Nex	Pn	Mn	celkem
16	17	0	5	2	40
směr Kojetín – Kroměříž					
R	Os	Nex	Pn	Mn	celkem
0	20	0	1	0	21
směr Kroměříž – Kojetín					
R	Os	Nex	Pn	Mn	celkem
0	20	0	1	0	21
směr Kojetín – Tovačov					
R	Os	Nex	Pn	Mn	celkem
0	*	0	0	1	1
směr Tovačov – Kojetín					
R	Os	Nex	Pn	Mn	celkem
0	*	0	0	3	3

* pravidelná osobní doprava zastavena - provozovány pouze sezonní vlaky a zvláštní historické vlaky během kulturních akcí (5 párů denní doba, pouze sobota od 29.VI. do 31.VIII.)

Tabulka 7 - Rozsah pravidelné dopravy dle kategorie vlaků v úseku Kojetín – Přerov, GVD315-1; 2022, SŽ s.o.



2.7.1 Osobní doprava

Modernizovaný úsek tratě Kojetín – Přerov je ve stávajícím stavu projížděn jak regionální osobní dopravou, tak i dálkovou osobní dopravou.

2.7.1.1 Dálková osobní doprava

V úseku Nezamyslice – Kojetín je vedena pouze jedna linka dálkové dopravy a to linka R8: Brno – Ostrava – Bohumín, v intervalu 60 minut. V dopoledním sedle je takt linky upraven na hodnotu 120 minut. Vlaková souprava je zpravidla sestavena z hnacího drážního vozidla řady 362 (z důvodu rychlosti 140 km/h. v úseku Přerov – Bohumín), vozu první třídy (Aee¹⁴⁵/Aee¹⁵²/A¹⁵¹), vozu služební (Bbdgme²³⁶/BDs²³⁶) a 4 vozů druhé třídy (Bee²⁷³, Bee²⁷², B²⁴⁹). V období přepravních špiček jsou soupravy zesilovány o jeden až dva vozy druhé třídy, typu B. Celkem je v úseku Nezamyslice – Kojetín vedeno 14 párů pravidelných dálkových vlaků osobní dopravy, které ve stávajícím stavu obsluhují ŽST Kojetín, a ŽST Přerov. ŽST Chropyně a ŽST Věžky vlaky linky R8 pouze projíždějí.

2.7.1.2 Regionální osobní doprava

Vlaky osobní dopravy jsou vedeny v relacích Přerov – Nezamyslice, Olomouc hl.n. – Nezamyslice, Vyškov na Moravě – Přerov v pseudotaktu 60 minut. Vlaková souprava je zpravidla sestavena z hnacího drážního vozidla řady 163 a 3 vozů Bdt. V úseku Přerov – Nezamyslice jsou ranní vlaky, Os 4031 a Os 4036, pravidelně vedeny elektrickou jednotkou řady 460 – jednotka dále přechází úsekem Nezamyslice – Olomouc, kde dochází k jejímu obratu. Elektrickou jednotkou řady 460 jsou dále vedeny vlaky Os 4033 a Os 4032, ale pouze o víkend (jednotka nezachází do Olomouce, k jejímu obratu dochází v Nezamyslicích). Na vlacích z/ do Vyškova na Moravě je nasazován motorový vůz řady 842. Celkem je v úseku Nezamyslice – Kojetín vedeno 17 párů pravidelných regionálních vlaků osobní dopravy.

2.7.1.3 Frekvence cestujících v osobní dopravě

Frekvence cestujících v rámci jednotlivých ŽST ve kterých bude probíhat modernizace je značně rozdílná. Frekvenčně nejsilnější je jednoznačně ŽST Kojetín, která plní funkci spádové stanice (odbočná trať směr Kroměříž, (potencionálně směr Tovačov), navíc je jako jediná obsluhována vlaky dálkové osobní dopravy. Frekvenčně, s velkým odstupem, navazuje ŽST Chropyně, a ŽST Věžky, ve které je frekvence cestujících nejslabší – v řadu desítek cestujících, frekvence podobná spíše charakteru zastávky. Během dne dochází k postupnému odjezdu cestujících do větších, spádových míst za prací a studiem, proto je frekvence během občanského dne nerovnoměrná a rozdělaná na ranní a odpolední špičku, přičemž odpolední špička je frekvenčně silnější.

Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data jsou k nahlédnutí v archívu zpracovatele provozní a dopravní technologie.

2.7.2 Nákladní doprava

Úsek trati Kojetín – Přerov je nákladní dopravou zatížen pouze minimálně. Hlavním důvodem nevyužívání trati lze spatřovat především v nedostatečné kapacitě dráhy. Ukazatelé propustnosti a stavební délky kolejí v jednotlivých ŽST neumožňují odbavit větší počet vlaků, nejenom nákladní dopravy. Již dnes ve špičce je např. sousední úsek Kojetín – Němčice nad Hanou obsazen z 73% (stupeň obsazení $S_o=0,55$). Nákladní doprava je proto vedena v sedle, případně v nočních hodinách, kdy je na této trati zcela zastaven provoz osobní dopravy.

Celkem je tedy v úseku Kojetín – Přerov vedeno 5 párů pravidelných průběžných nákladních vlaků Pn, a jeden vlak pravidelného nákladního expresního vlaku Nex.

Manipulační místa v ŽST Kojetín a ŽST Chropyni (především železniční vlečky) jsou obsluhovány pravidelnými nákladními vlaky kategorie Mn – celkem dva páry pravidelných manipulačních vlaků vedených ze spádové seřaďovací stanice ŽST Přerov (obvod přednádraží).

2.7.2.1 Jízdní doby

Následující tabulka zobrazuje pravidelné jízdní doby vlaků kategorie R, Os a Nex. Jízdní doby závisí na traťové rychlosti, sklonu trati, počtu zastavení v mezistaničním úseku a vozidlovém parku. Údaje vychází ze SJŘ 305/ 308.

Úsek trati Kojetín – Přerov a zpět (KJŘ 300)								
		R	Os	Nex		R	Os	Nex
Kojetín	↓	-	-	-	↑	4,5	5	4
Chropyně	↓	5	4,5	4	↑	4,5	6	4,5
Věžky	↓	4,5	5	5	↑	4	3,5	3,5
Přerov přednádraží	↓	3,5	4	3,5	↑	2	2	2
Přerov osobní nádraží	↓	2	2	2,5	↑	-	-	-
Σ	↓	15	15,5	15	↑	15	16,5	14

Tabulka 8 - Jízdní doby vlaků kategorie R, Os a Nex, SJŘ 305/308, SŽ s.o.

2.7.3 Provozně technologické vyhodnocení současného stavu

Provozně technologické vyhodnocení současného stavu vychází z dat, získaných od Odboru základního řízení provozu, SŽDC s.o. Omezujícím prvkem v úseku Kojetín – Přerov je mezistaniční úsek Přerov přednádraží – Věžky:

Propustnost traťové koleji: mezistaniční úsek Přerov přednádraží – Věžky					
Výpočetní doba	T _{OBS}	S _O	n	K _{prakt}	N _{volné}
120	5,79	0,48	15,5	64 %	5,6
900	5,79	0,40	94	66 %	32
1440	5,79	0,31	151	52 %	73

Tabulka 9 - Propustnost traťové koleji, O11 SŽ s.o.,

Je zřejmé, že stávající počet vlaků lze daným úsekem provést, výhledový a zamýšlený rozsah dopravy po zavedení nových expresních a rychlíkových linek však pouze s potížemi. Kapacita trati je na výhledový rozsah dopravy limitní.

2.7.4 Doprava na odbočných tratích směr Tovačov a Kroměříž

ŽST Kojetín je stanicí odbočnou pro dvě železniční tratě, směr Tovačov železniční trať Kojetín – Tovačov, a směr Kroměříž železniční trať Kojetín – Kroměříž (– Valašské Meziříčí). Stávající rozsah dopravy na obou odbočných tratích je ve stručnosti uveden v následujících dvou odstavcích.

Osobní doprava je na trati Kojetín – Tovačov ve stávajícím stavu zastoupena pouze sezonními vlaky a zvláštními mimořádnými vlaky pro veřejnost, které vypravuje spolek Kroměřížská dráha, z.s. Pravidelná osobní doprava je zastavena úplně. Sezonní vlaky jsou

provozovány od 29.VI. do 31.VIII., pouze v sobotu během týdne, a vedeno je celkem 5 párů vlaků. Zvláštní historické vlaky jsou vypravovány během různých kulturních akcí, obvykle 4x ročně, po dobu dvou dnů. Ročně jsou tak zvláštní vlaky vypravovány celkem 7 – 8 provozních dnů, kdy plní funkci kyvadlové dopravy (každý den je vypraveno 6 – 7 spojů mezi Kojetínem a Tovačovem), mimořádně jsou organizovány nahodilé jízdy pro uzavřené skupiny veřejnosti. Nákladní doprava je na předmětné trati zastoupena pouze čtveřicí vlaků kategorie Vleč, které jsou vedeny z vlečky Českomoravský štěrk, a.s., vlečka štěrkopískovna Tovačov, nebo vlečky TOPOS PREFA. Jeden vlečkový vlak je veden jako souprava prázdných nákladních vozů ze ŽST Kojetín na směr Tovačov (zátěž určená pro vlečky), zbylé tři vlečkové vlaky jsou vedeny jako ložené směrem opačným, z Tovačova do ŽST Kojetín. Děje se tak z důvodu nízkého technického normativu hmotnosti tratě Kojetín – Tovačov.

Na trati Kojetín – Kroměříž je osobní doprava v pravidelném provozu, dálková osobní doprava však ve stávajícím stavu zastoupena není vůbec. Osobní dopravu na předmětné trati pak zastupuje pouze regionální osobní doprava, konkrétně se jedná o linku osobních vlaků Os: Kojetín – Kroměříž (Bystřice pod Hostýnem, Rožnov pod Radhoštěm, Vizovice). Objednatelem této linky osobních vlaků je Zlínský kraj, potažmo KOVED, a linka jezdí v základním provozním intervalu 60 min, soupravy jsou tvořeny pouze motorovými vozy a linka osobních vlaků samozřejmě obsluhuje ŽST Kojetín. Vlaky nákladní dopravy jsou v úseku Kojetín – Kroměříž zastoupeny pouze jedním párem nákladních vlaků kategorie Pn, tedy zatížení nákladní dopravou je minimální.

3 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY

3.1 Výhledový rozsah osobní dopravy

Výhledový rozsah dopravy byl v rámci zpracování aktuálního stupně stavby znovu sestaven a zpřesněn, a to se zřetelem na okolní související stavy a především se zřetelem na aktuálně platnou koncepci Železničního uzlu Brno, spolu s aktuálně platnou koncepcí Rychlých spojení.

Výhledový rozsah dopravy je proto rozdělen do několika horizontů, které se vzájemně odlišují zejména stavem okolní infrastruktury z pohledu širších vztahů na drážní síti:

- horizont 2030:

výchozí výhledový rozsah dopravy:

- dokončeny stavby vozebního ramene Brno-Přerov
- dokončena stavba železničního uzlu Brno
- stavby rychlých spojení nejsou realizovány

- horizont 2040:

výhledový rozsah dopravy spojen s částečnou sítí VRT

- dokončeny stavby vozebního ramene Brno-Přerov
- dokončena stavba železničního uzlu Brno
- dokončeny stavby rychlých spojení:
 - VRT Brno – odb. Šakvice (VRT Jižní Morava)
 - VRT Přerov – Ostrava (VRT Moravská Brána)

- horizont 2050:

maximální variace výhledového rozsahu dopravy - trasování dálkové dopravy dle koncepce rychlých spojení, avšak po předemtné modernizované spojnici Brno – Přerov

- dokončeny stavby vozebního ramene Brno-Přerov
- dokončena stavba železničního uzlu Brno
- dokončeny stavby rychlých spojení:
 - VRT Brno – odb. Šakvice (VRT Jižní Morava)
 - VRT Přerov – Ostrava (VRT Moravská Brána)
 - VRT Praha – Brno (VRT Vysočina)

- horizont 2050+:

výhledový rozsah dopravy nižší než v horizontu 2050 - trasování dálkové dopravy dle koncepce rychlých spojení, po novostavbě VRT Brno – Přerov, mimo předemtnou modernizovanou spojnici Brno – Přerov

- dokončeny stavby vozebního ramene Brno-Přerov

- dokončena stavba železničního uzlu Brno
- dokončeny stavby rychlých spojení:
 - VRT Brno – odb. Šakvice (VRT Jižní Morava)
 - VRT Přerov – Ostrava (VRT Moravská Brána)
 - VRT Praha – Brno (VRT Vysočina)
 - VRT Brno – Přerov (VRT Haná)

V následujících odrážkách je uveden konkrétní výhledový rozsah osobní dopravy, jak dálkové tak i regionální, platný pro úsek Nezamyslice - Kojetín. Výhledový rozsah dopravy je rozdělen dle jednotlivých časových horizontů:

- horizont 2030:
 - Ex: Linka Ex30: Praha - Brno - Ostrava
(T30min - 15párů/4páry/)
 - R: R8 Brno - Přerov - Ostrava – Bohumín
(T60min - 13párů/2páry/)
 - R: R12 Brno - Nezamyslice – Olomouc
(T60min - 15párů/2páry+posilové vlaky/)
 - R: R31: Brno - Kojetín - Zlín
(T60min - 13párů/2páry/)
 - Os: Přerov - Nezamyslice
(T60min - 18párů/2páry/)
- horizont 2040:
 - Ex: Ex4 Wien/Budapest - Břeclav - Brno - Přerov - Ostrava - Warszawa
(T120min - 9párů/1pár/)
 - Ex: Ex8 Brno - Přerov - Ostrava - Bohumín
(T60min - 18párů/2páry/)
 - R: R12 Brno - Nezamyslice – Olomouc
(T60min - 22párů/2páry+posilové vlaky/)
 - R: R28: Brno - Kojetín - Přerov - Ostrava – Opava
(T60min - 18párů/2páry/)
 - R: R40: Brno - Kojetín - Zlín
(T60min - 18párů/2páry/)
 - Os: Přerov - Nezamyslice
(T60min - 18párů/2páry/)
- horizont 2050:
 - Ex: SPR2 Praha - Brno - Ostrava - Frýdek-Místek
(T60min - 18párů/2páry/)
 - Ex: Ex1 Praha - Brno - Přerov - Ostrava - Bohumín - Žilina/Warszawa
(T60min - 18párů/2páry/)
 - Ex: Ex4 Wien/Budapest - Břeclav - Brno - Přerov - Ostrava - Warszawa
(T120min - 9párů/1pár/)

- Ex: Ex22 Praha - Brno - Kojetín - Zlín/Luhačovice
(T60min - 18párů/2páry/)
- R: R12 Brno - Nezamyslice - Olomouc
(T60min - 22párů/2páry+posilové vlaky/)
- R: R28: Brno - Kojetín - Přerov - Ostrava - Opava
(T60min - 18párů/2páry/)
- Os: Přerov - Nezamyslice
(T60min - 18párů/2páry/)
- horizont 2050+:
 - Ex: Ex22 Praha - Brno - Kojetín - Zlín/Luhačovice
(T60min - 18párů/2páry/)
 - R: R12 Brno - Nezamyslice - Olomouc
(T60min - 22párů/2páry+posilové vlaky/)
 - R: R28: Brno - Kojetín - Přerov - Ostrava - Opava
(T60min - 18párů/2páry/)
 - Os: Přerov - Nezamyslice
(T60min - 18párů/2páry/)

navíc vlaky horizontu 2050+ vedeny mimo předmětnou modernizovanou spojnici Brno – Přerov, po novostavbě VRT Brno – Přerov:

- Ex VRT Haná: SPR2 Praha - Brno - Ostrava - Frýdek-Místek
(T60min - 18párů/2páry/)
- Ex VRT Haná: Ex1 Praha - Brno - Přerov - Ostrava - Bohumín -
Žilina/Warszawa
(T60min - 18párů/2páry/)
- Ex VRT Haná: Ex4 Wien/Budapest - Břeclav - Brno - Přerov - Ostrava
– Warszawa
(T120min - 9párů/1pár/)
- Ex VRT Haná: Ex15 Praha - Brno - Olomouc
(T60min - 18párů/2páry/)

Z uvedeného výhledového rozsahu dopravy, jak ve střednědobém, tak i v dlouhodobém horizontu, je zřejmé, že trať Brno – Přerov bude sloužit převážně jako meziregionální spojnice zabezpečující vazby dálkové dopravy mezi oblastmi hlavního města Prahy, a především Brna, Ostravy, Olomouce a Zlína. Dálkovou dopravu dále doplňuje podrobnější regionální osobní doprava relace Přerov – Nezamyslice (zbytek ramene budou obsluhovat obdobné regionální osobní vlaky relace Olomouc – Prostějov – Nezamyslice – Vyškov a relace Vyškov – Rousínov – Brno).

Navyšování rozsahu osobní dopravy na předmětném vozebním rameni je podmíněno realizací jednotlivých staveb vozebního ramene (jeho zdvoukolejnění) a realizací stavby železničního uzlu Brno. Další navyšování rozsahu dopravy na předmětném vozebním rameni se bude odvíjet od realizace koncepce rychlých spojení.

Výhledové vedení vlaků osobní dopravy dle kategorií:

- Ex: lokomotiva řady 380 "Messerschmitt" + 400t/185m (7 vozů klasické stavby),
- R: lokomotiva řady 380 "Messerschmitt" + 400t/185m (7 vozů klasické stavby),
- Os: elektrická jednotka řady 640 "RegioPanter" cca 80-85m.

Výhledový rozsah osobní dopravy na železniční trati Kojetín – Tovačov: Spolek Kroměřížská dráha, z.s., plánuje nadále pokračovat ve vypravování sezonních a zvláštních vlaků pro veřejnost, dle stávajících zvyklostí. S provozem pravidelných osobních regionálních vlaků směr Tovačov tak dopravní technologie nepočítá, a to ani v dlouhodobém výhledu, osobní doprava směr Tovačov je tedy v rámci dopravní technologie zastoupena pouze nepravidelnými sezonními a zvláštními vlaky spolku Kroměřížská dráha.

Výhledový rozsah osobní dopravy na železniční trati Kojetín – Kroměříž: Výhledový rozsah osobní dopravy očekávaný na odbočné trati směr Kroměříž je zobrazen v následujícím přehledu:

- Dálková osobní doprava:
 - R31: Brno – Kojetín – Zlín
 - takt 60 min, denní počet spojů 18 párů,
 - Ex2: Praha – Brno – Olomouc/ Zlín:
 - provoz linky podmíněn realizací koncepce rychlých spojení
 - takt 30 min, denní počet spojů 18 (celkem 36) párů,
- Regionální osobní doprava:
 - Os: Kojetín – Kroměříž – (Rožnov pod Radhoštěm)
 - základní interval 60/120 min, denní počet spojů 18 párů,
 - Os: (Kouty nad Desnou) – Olomouc – Nezamyslice – Kojetín – Kroměříž – (Zlín):
 - provoz linky možný pouze za předpokladu realizace německé spojky (viz. poznámka k organizaci výhledové regionální osobní dopravy),
 - základní interval 60 min, denní počet spojů 18 párů.

3.2 Výhledový rozsah nákladní dopravy

V modernizovaném úseku Nezamyslice – Kojetín, potažmo na celé železniční trati Brno – Přerov, nelze očekávat dramatické nárůsty výkonů nákladní dopravy. Dle Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky – ŽESNAD.CZ lze ohledně výhledového rozsahu nákladní dopravy na trati Brno – Přerov do budoucna předpokládat přiměřený nárůst výkonů nákladní dopravy, což znamená nárůst výkonu řádově v jednotkách vlaků za den.

Obdobný předpoklad mírného nárůstu výkonů (ze 7 párů nákladních vlaků v roce 2020 na 11 párů vlaků v roce 2040) je uveden i v podkladové studii proveditelnosti, tudíž jej vyjádření sdružení ŽESNAD.CZ nerozporuje. Nárůst výkonů nákladní dopravy na trati Brno – Přerov tedy lze odhadnout následovně:

- střednědobý horizont - rok 2030:
 - Nex/Pn: (~ –) Brno – Přerov (– ~)
 - bez taktu – 8-10 párů /1 pár/,
- dlouhodobý horizont - rok 2050:
 - Nex/Pn: (~ –) Brno - Přerov (– ~)
 - bez taktu – 12-18 párů /1pár/.

Výhledové vedení vlaků nákladní dopravy dle kategorií:

- Nex/Pn: lokomotiva řady 1216 "Taurus" + 2400t/720m - směr Brno – Přerov,
+ 1850t/720m - směr Přerov – Brno.

Výhledový rozsah nákladní dopravy na železniční trati Kojetín – Tovačov: Trať bude nadále využívána především vlaky nákladní dopravy, které budou vedeny z existujících vleček jako Českomoravský štěrk, a.s., vlečka Štěrkopískovna Tovačov, nebo Topos Prefa. Je možno tedy očekávat zachování stávajícího rozsahu nákladní dopravy.

Výhledový rozsah nákladní dopravy na železniční trati Kojetín – Kroměříž: Trať bude nadále využívána dle stávajících zvyklostí, je možno tedy očekávat zachování stávajícího rozsahu nákladní dopravy – vedení pouze jednoho páru nákladních vlaků kategorie Pn/Mn.

4 NAVRHOVANÝ STAV

4.1 Popis navrhovaného stavu úseku Kojetín – Přerov

4.1.1 Dopravní technologie, kolejové řešení

Rozsah stavby je dán předchozím stupněm dokumentace, kdy „5. stavba Kojetín – Přerov“ začíná před ŽST Kojetín (ve směru z Brna do Přerova) v km cca 72,100 stávajícího staničení, kde bude navazovat na stavbu „4. stavba Nezamyslice – Kojetín“ a končí v ŽST Přerov v km cca 88,040 stávajícího staničení, kde bude navazovat již modernizovanou ŽST Přerov – mimo celkovou modernizaci, pouze nezbytné úpravy brněnského zhlaví a vložení nové kolejové spojky na středním zhlaví. Navrhovaný stav modernizovaného úseku je navržen se zřetelem na zachování stávajícího rázu krajiny v maximální možné míře a minimální dopad na životní prostředí.

Železniční trať úseku Kojetín – Přerov bude v rámci stavby v navrhovaném stavu zdvoukolejněna, s návrhovou rychlostí obou traťových kolejí 200 km/h. Dotčená část železniční infrastruktury bude dosahovat třídy zatížitelnosti D4 a prostorovou průchodnost tratě podle ložné míry UIC GC (největší ložní míra UIC: 3150mm x 4650 mm). Dojde také k přechodu ze stejnosměrné trakční soustavy 3kV na střídavou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz. Dle zvláštních technických připomínek stavby budou v navrhovaném stavu dále zrušeny všechny železniční přejezdy, které budou nahrazeny mimoúrovňovými kříženími a to z důvodů především zvýšení bezpečnosti na trati s provozem rychlosti 200 km/h.

V úseku Kojetín – Přerov dochází k celkové rekonstrukci dvou železničních stanic, ŽST Kojetín a ŽST Chropyně, a dále ke zrušení stávající ŽST Věžky. Tato stanice je z pohledu organizování dopravy nahrazena odbočkou s názvem „Bochoř“ se dvěma jednouchými kolejovými spojkami s návrhovou rychlostí v odbočné větvi 100 km/h (z pohledu cestující veřejnosti je stávající ŽST Věžky nahrazena nově vybudovanou zastávkou, při ponechání stávajícího názvu dle zvyklostí cestující veřejnosti: Věžky).

Stavba bude realizována v souběhu se sousední stavbou (4. stavba: Nezamyslice – Kojetín), úsek Kojetín – Přerov tak bude mít dvoukolejné pokračování až do ŽST Nezamyslice, kde bude navazovat na další stavby ramene Brno – Přerov. Zaústění tratě v oblasti ŽST Přerov je přímo součástí 5. stavby: Kojetín – Přerov, a možno tedy navrhnout plnohodnotné dvoukolejné zaústění předmětné tratě do uzlu Přerov.

Napojení dotčené části infrastruktury na stávající silniční síť se také zásahem modernizace změní a to z pohledu zejména zrušení všech železničních přejezdů v rámci modernizovaného úseku, jejich nahrazení mimoúrovňovými kříženími a s tím spojenými změnami. Také přednádražní prostory v ŽST Kojetín, ŽST Chropyně a zastávky Věžky projdou úpravami. Systém dopravy v klidu modernizací nedozná změn.

4.1.2 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

V rámci realizace stavby dojde také k modernizaci železničního zabezpečovacího zařízení. Konkrétně z pohledu zabezpečovacího zařízení dojde k realizaci nového staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Kojetín, ŽST Chropyně a na odbočce Bochoř, a k úpravám staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Přerov. Rovněž bude instalováno nové traťové zabezpečovací zařízení v úsecích ŽST Kojetín – ŽST Chropyně, ŽST Chropyně – odbočka Bochoř a odbočka Bochoř – ŽST Přerov. Nad rámec staničního a traťového zabezpečovacího zařízení bude jako součást této stavby realizováno dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení z CDP Přerov, a instalace evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS.

Řešení traťového zabezpečovacího zařízení v rámci 5. stavby: Kojetín – Přerov počítá se zřízením nových elektronických traťových zabezpečovacích zařízení bez

návěstidel, která budou integrována do technologických počítačů přilehlých staničních zabezpečovacích zařízení. Volnost daného mezistaničního úseku bude kontrolována počítači náprav (kolejové obvody nebudou použity), a traťové zabezpečovací zařízení budou 3. kategorie s prostorovými oddíly na trati a s lokalizačními značkami ETCS na hranici prostorových oddílů. Délka prostorových oddílů (úseků počítačů náprav) je stanovena na délku 600 – 700 metrů, s oddílem kratším v blízkosti železničních stanic a zastávek.

Vzhledem k tomu, že trať Brno – Přerov je zařazena v rámci Evropské unie do základní sítě TEN-T, bude v úseku 5. stavby: Kojetín – Přerov (i v úsecích navazujících staveb celého ramene) v cílovém stavu zaveden výhradní provoz vlaků pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS (včetně ŽST Kojetín, kde bude zřízen automatický vstup do oblasti ETCS ve vztahu k zaústěným obočným železničním tratím). V případě vypnutí/výpadku evropského vlakového zabezpečovače ETCS, nebo v případě mimořádné jízdy vlaku, který nebude vybaven mobilní částí ETCS bude možná nejvyšší rychlost vlaku 60 km/h, při současně uvažované zábrzdné vzdálenosti 400 metrů, a zabezpečení jízdy vlaku pouze mezistaničně (pro povolení jízdy vlaku bude potřebné udělení traťového souhlasu a kontrola volnosti tratě mezi vjezdovými návěstidly – mezistaničního úseku). Z důvodu dimenzování technologie evropského vlakového zabezpečovače ETCS byl z pohledu dopravní technologie odhadnut nejvyšší počet vlaků v oblasti jednotlivých BTS GSM-R na hodnotu přibližně 20 vlaků za 10 minut během dopravní špičky (mimo odbočné tratě), tak aby případná malá kapacita technologie ETCS nebyla důvodem k zastavení vlaků z důvodu ztráty spojení s rádio-blokovou centrálou.

Vzhledem k navrhované traťové rychlosti 200 km/h dochází v traťovém úseku Nezamyslice – Kojetín – Chropyně – Přerov ke zrušení všech úrovnových křížení s pozemními komunikacemi a jejich nahrazení mimoúrovňovými.

Na trati Kojetín – Tovačov bude zachován stávající způsob řízení dopravy, tj. dojetí vlaku na nákladiště, nebo na vlečku, bude hlásit určený pracovník vlakového doprovodu dispečerovi CDP Přerov (včetně potvrzení, že vlak dojel celý). Stejně informace bude určený pracovník vlakového doprovodu hlásit dispečerovi CDP Přerov i po dojetí vlaku do ŽST Kojetín, z důvodu řízení ŽST Kojetín z CDP Přerov, nikoli místním výpravčím. Dispečer CDP Přerov tak bude rovněž řídit dopravu na trati Kojetín – Tovačov. Vstupní oblast pro dohled ETCS (styk ETCS L0 – ETCS L2) bude cca v úrovni odjezdového návěstidla S1Kzb ŽST Kojetín. Na odbočné trati Kojetín – Tovačov zůstane zachováno telefonické dorozumívání a stávající zabezpečení nákladišť Lobodice, Tovačov a odbočky Skašov, které se naváže na nové elektronické stavědlo ŽST Kojetín. Nově bude v ŽST Kojetín (v místnosti „náhradní zadávací pracoviště“) doplněn elektromagnetický zámek pro svazek klíčů od nákladiště Tovačov a elektromagnetický zámek pro výsledné klíče od nákladiště Lobodice. Klíče od nákladiště Lobodice budou pro obsluhu vlaku dostupné po uvolnění elektromagnetického zámku dispečerem CDP, tedy jízda vlaků mezi ŽST Kojetín a nákladištěm Lobodice bude zjednávána mezi obsluhou vlaku a službu konajícím dispečerem CDP Přerov.

Na trati Kojetín – Kroměříž bude zachováno stávající traťové zabezpečovací zařízení typu AH 83, které bude navázáno do nového elektronického stavědla v ŽST Kojetín. Vstupní oblast pro dohled ETCS bude v úrovni vjezdového návěstidla ŽST Kojetín.

Modernizované železniční stanice Kojetín a Chropyně spolu s nově navrhovanou odbočkou Bochoř budou vybaveny novým staničním zabezpečovacím zařízením, v případě odbočky decentralizovaným staničním zabezpečovacím zařízením – traťové stavědlo.

Modernizované železniční stanice Kojetín a Chropyně, spolu s nově navrhovanou zastávkou Věžky budou vybaveny novým sdělovacím zařízením. Navrhovaný je nový rozhlasový a vizuální informační systém pro potřeby cestující veřejnosti, spolu s novým hodinovým zařízením.

4.1.3 Personální obsazení

V navrhovaném stavu dojde k ukončení místního řízení dopravy (dle stávajícího stavu z jednotlivých dopravních bodů vozebního ramene) a bude zavedeno dálkové řízení dopravy z centrálního dispečerského pracoviště. Systemizace stávajícího a navrhovaného stavu celého vozebního ramene Blažovice – Přerov je uvedena v následující tabulce, včetně návrhu obsazení řídicího sálu centrálního dispečerského pracoviště ve Přerově.

ŽST	Pozice	Stávající stav	Navrhovaný stav
Místní řízení dopravy		122,846	0,000
Blažovice	výpravčí	5,488	0,000
Holubice	výpravčí	5,488	0,000
	signalista	5,451	0,000
	signalista	5,451	0,000
Rousínov	výpravčí	5,526	0,000
Komořany u Vyškova	výpravčí	5,451	0,000
Luleč	výpravčí	5,488	0,000
Vyškov na Moravě	výpravčí	5,488	0,000
	signalista	5,451	0,000
	signalista	5,451	0,000
	staniční dozorce	2,538	0,000
Ivanovice na Hané	výpravčí	5,488	0,000
Nezamyslice	výpravčí	5,488	0,000
	dozorce výhybek	4,775	0,000
	operátor dopravy	2,588	0,000
Němčice nad Hanou (odb. Hruška)	výpravčí	5,488	0,000
Kojetín	výpravčí	5,488	0,000
	signalista	5,451	0,000
	signalista	5,451	0,000
	operátor dopravy	3,480	0,000
Chropyně	výpravčí	5,488	0,000
	signalista	5,451	0,000
	signalista	5,451	0,000
Věžky (odb. Bochoř)	výpravčí	5,488	0,000
Dálkové řízení dopravy		0,000	49,658
PPV Brno	výpravčí PPV: TÚ Blažovice - Ivanovice n. H.	0,000	5,488
PPV Nezamyslice	výpravčí PPV: TÚ Nezamyslice - Bochoř	0,000	5,488
CDP Přerov	řídící dispečer: TÚ Blažovice - Nezamyslice (mimo)	0,000	5,526
	řídící dispečer: TÚ Nezamyslice - Přerov (mimo)	0,000	5,526
	úsekový dispečer: ŽST Blažovice, ŽST Vyškov	0,000	5,526
	úsekový dispečer: ŽST Nezamyslice, ŽST Kojetín	0,000	5,526
	operátor dopravy: TÚ Blažovice - Nezamyslice (mimo)	0,000	5,526
	operátor dopravy: TÚ Nezamyslice - Přerov (mimo)	0,000	5,526
	záložní dispečer	0,000	5,526
Řízení dopravy celkem		122,846	49,658

Personální úspora celkem

73,188

Tabulka 10 - Systemizace vozebního ramene Brno (mimo) - Přerov (mimo)

Pozn. Předmětný úsek 5. stavby, tedy ŽST Kojetín, ŽST Chropyně a odb. Bochoř budou přepnuty na dálkové řízení dopravy z centrálního dispečerského pracoviště přímo po ukončení předmětné stavby (přímá stavební návaznost na uzel Přerov), ostatní

stavby vozebního ramene budou na dálkové řízení dopravy přepínány dle postupnosti jednotlivých staveb a jejich celkové stavební návaznosti na uzel Přerov.

4.2 Popis navrhovaného stavu ŽST Kojetín

4.2.1 Dopravní technologie, kolejové řešení

ŽST Kojetín v navrhovaném stavu leží v km 72,230 dle staničení v navrhovaném stavu a s ohledem na očekávaný rozsah osobní i nákladní dopravy bude stanice vybavena celkem osmi dopravními kolejemi (koleje dále děleny cestovými návěstidly na koleje s indexem), a šesti kolejemi manipulačními.

Hlavní dopravní staniční koleje (kolej č.1 a č. 2) spolu s dopravními staničními kolejemi předjízdny (kolej č.3 a č. 4) jsou primárně určeny pro jízdy vlaků, jak osobních tak nákladních – mezi hlavními a předjízdny kolejemi se nachází dvojice ostrovních nástupišť, s celkem čtveřicí nástupních hran o shodné délce 350 metrů. Hlavní staniční koleje budou primárně využívány pro tranzitní dopravu, spolu s vlaky dálkové osobní dopravy linky R8: Brno – Přerov – Ostrava, které ŽST Kojetín obsluhují. Hlavní staniční koleje jsou navrhovány na rychlost 200 km/h. Předjízdny staniční koleje pak budou primárně využívány vlaky regionální osobní dopravy linky Přerov – Nezamyslice, tyto vlaky však mohou využívat i hlavní staniční koleje za předpokladu jejich volnosti. Předjízdny staniční kolej č. 3 budou navíc pravidelně využívat dálkové vlaky linky R31: Brno – Kojetín – Zlín, které budou vedeny přes odbočnou regionální trať směr Kroměříž. Předjízdny staniční koleje ŽST Kojetín jsou z toho důvodu navrhovány na různé rychlosti, kolej č. 4 směr Přerov 60 km/h (nástupiště v těsné blízkosti zhlaví, do cca 50 metrů), kolej č. 4 směr Brno 80 km/h, kolej č. 3 směr Přerov 60 km/h (znovu nástupiště umístěno v těsné blízkosti zhlaví), kolej č. 3 směr Brno 100 km/h a kolej č. 3 směr Kroměříž 80 km/h (provoz dálkových vlaků linky R31). Pravidelný provoz osobních vlaků bude v rámci ŽST Kojetín dále zaveden na dopravní koleji č. 9, tato kolej bude pravidelně využívána regionálními osobními vlaky směr Kroměříž, které budou v ŽST Kojetín ukončeny (vlaky vedeny motorovými jednotkami – v rámci ŽST Kojetín bude docházet pouze k jejich krátkodobému odstavení na koleji č. 9, bez nutnosti posunu a nočního stání, přes to bude kolej pro potřeby odstavení motorových jednotek vybavena zásuvkovými stojany). Návrhová rychlost v dopravní koleji č. 9 je 50 km/h, a kolej je vybavena nástupní hranou o délce 140 metrů. Osobní dopravou bude navíc využívána dopravní kolej č. 6 ŽST Kojetín, pouze však výjimečně. Dopravní kolej č. 6 budou využívat sezonní a zvláštní osobní vlaky vedeny směr Tovačov, které budou v ŽST Kojetín ukončeny. Tyto vlaky jsou vypravovány pouze během letní sezony, kulturních akcí a zvláštních mimořádných jízd, proto dopravní kolej č. 6 nebude osobní dopravou využívána pravidelně, možnost zavedení pravidelné osobní regionální dopravy směr Tovačov však není znemožněna – její zavedení se však ze strany objednatelů dopravy neočekává. Dopravní kolej č. 6 je navrhována na rychlost 50 km/h (ze směru Tovačov pouze 40 km/h), a je vybavena nástupní hranou o délce celkem 140 metrů (z hlediska zabezpečovacího zařízení je na kolej č. 6 umožněn vjezd vlaků, které nebudou vybaveny mobilní částí ETCS). Dopravní koleje č. 5, č. 6 a č. 7 budou využívány pro jízdy tranzitních nákladních vlaků, v případě, že hlavní a předjízdny staniční koleje budou obsazeny. Využití dopravních kolejí č. 5 a č. 7 bude navíc spjato s obsluhou vlečky č. 6182 Tereos TDD, Závod lihovar Kojetín – na dopravní koleje budou z vlečkového kolejiště přestavovány skupiny vozů přes manipulační výtažnou kolej č. 3c, které budou následně na dopravních kolejích č. 5 a č. 7 seskupeny do vlaku, nebo obráceně, skupiny vozů z manipulačního vlaku odstaveného na dopravních kolejích č. 5 a č. 7 budou přes manipulační výtažnou kolej č. 3c přestavovány na vlečkové kolejiště. Využití dopravní koleje č. 6 bude navíc spjato s obsluhou vleček zaústěných na trati směr Tovačov – obsluha vleček, a technologie v rámci tratě směr Tovačov zůstane zachována dle stávajících zvyklostí (jeden Pn vlak s prázdnými nákladními vozy směr Tovačov, tři vlečkové vlaky s loženými vozy směr Kojetín), změni se však technologie spjatá s obsluhou tovačovských vleček v samotné ŽST Kojetín. Pn vlak se zátěží prázdných vozů určených

vlečky směr Tovačov bude odstaven na dopravní koleji č. 6 (kolej pouze výjimečně využívaná osobní dopravou), ze které následně odjede jako ucelený vlak bez nutnosti jeho rozřazení na skupiny (mimo posun s vozy, které budou označeny jako přebytečné a budou krátkodobě odstaveny v ŽST Kojetín). Zátěž ložených nákladních vozů bude obdobně jak ve stávajícím stavu do ŽST Kojetín (konkrétně na dopravní kolej č. 6) vedena jako tři vlečkové vlaky z důvodu nízkého technického normativu hmotnosti tratě směr Tovačov – první skupina ložených nákladních vozů bude po vjezdu na dopravní kolej č. 6 přestavena na dopravní kolej č. 6b, následně se lokomotiva vrací směr Tovačov pro další, druhou, skupinu ložených nákladních vozů, která bude opět po vjezdu na dopravní kolej č. 6 přestavena na dopravní kolej č. 6b k již odstavené první skupině vozů. Následně se lokomotiva znovu vrací pro poslední, třetí, skupinu vozů směr Tovačov, třetí skupina ložených nákladních vozů opět využívá pro vjezd do ŽST Kojetín dopravní kolej č. 6. Na kolejích č. 6(+6a) a 6b následně po vjezdu poslední skupiny dojde k sestavě uceleného vlaku ze všech tří skupin ložených nákladních vozů, a jeho odjezdu. Popsanou technologii obsluhy vleček směr Tovačov umožňuje konfigurace dopravních kolejí č. 6(+6a) a především dopravní koleje č. 6b zejména z důvodu její délky – kolej č. 6b je dlouhá 260 metrů, přičemž maximální délka jedné skupiny ložených nákladních vozů je 130 metrů (9-10 vozů rady Wap/Faccs v jedné skupině, využíváno tedy bude maximálně 260 metrů koleje dvěma skupinami ložených nákladních vozů). Popsanou technologii obsluhy vleček směr Tovačov je možné provádět také na dopravních kolejích č. 4 a č. 4b (délka koleje č. 4b je 333 metrů), za předpokladu jejich volnosti (koleje využívané osobním vlakem, avšak s možností variabilního využití dopravní koleje č. 2), s rozdílem, že posun v rámci kolejí č. 6(+6a), č. 6b a zaústění ze směru Tovačov bude možno obsluhovat i pomocí pomocného stavědla PSt1 (v případě kolejí č. 4 a č. 4b nikoli). Z důvodu pravidelného odstavování skupin ložených nákladních vozů na koleji č. 6b (případně na koleji č. 4b), bude v její blízkosti umístěn stojan na uzamykatelné podložky. Dopravní koleje č. 5, č. 6, a č. 7/7a tak nebudou využívány pouze pro jízdy nákladních vlaků v případě obsazení hlavních a předjízdových staničních kolejí, ale jejich důležitým určením bude také zajištění dostatečného prostoru pro realizaci místní práce v ŽST Kojetín spojené především s obsluhou zaústěných železničních vleček.

Dále bude ŽST Kojetín vybavena celkem šesti manipulačními kolejí, jejichž určení respektuje stávající zvyklosti, a do stanice bude i nadále zaústěna železniční vlečka č. 6182 Tereos TDD, Závod Lihovar Kojetín, včetně zachovaných vleček na trati směr Tovačov. Určení manipulačních kolejí č. 8, č. 10 a č. 12 je dáno především stávajícími zvyklostmi, kdy tyto koleje slouží především jako odstavné (kolej č. 12 navíc s možností příležitostného využití jako všeobecně nakládková a vykládková kolej – přilehlá zpevněná manipulační plocha). Tedy i v navrhovaném stavu se budou na těchto kolejích odstavovat krátkodobé přebytky nákladních vozů spojeny s provozem vleček směr Tovačov, případně pracovní stroje a vozidla traťové služby (z toho důvodu bude mezi kolejemi 8 a 10 umístěn zásuvkový stojan s možností připojení vozidel). V oblasti manipulačních kolejí a středního zhlaví směr Tovačov je navrženo pomocné stavědlo PSt1, ze kterého bude možné ovládat výhybky č. 16, č. 17 a č. 18, za podmínky blokování výhybek č. 20, č. 21 a č. 22 včetně sklopení příslušných výkolejek manipulačních kolejí č. 8, č. 10 a č. 12. Jízda na tyto manipulační koleje bude možná pouze za předpokladu předání obsluhy dispečerem CDP na pomocné stavědlo, výhybky č. 16, č. 17, a č. 18 včetně příslušných výkolejek budou vybaveny elektromotorickými přestavníky, nebudou však kolem nich zřízena seřaďovací návěstidla (pouze jedno skupinové seřaďovací návěstidlo za námeznicem výhybky č. 18). Manipulační kolej č. 3c bude sloužit, jak již bylo zmíněno v rámci popisu dopravních kolejí, jako kolej výtažná pro účely obsluhy vlečky č. 6182 Lihovar. Vlečka č. 6182 je v navrhovaném stavu zapojena do ŽST Kojetín pouze přes brněnské zhlaví, zaústění na středním zhlaví je v navrhovaném stavu zrušeno (mimo rušené zapojení vlečky k redukci vlečkového kolejiště nedochází (ani z pohledu užitečných délek vlečkových kolejí), v prostoru stávajícího zaústění vlečky se nachází nově navržená nástupní hrana č. 6 a podchod). Pro potřeby organizace obsluhy vlečky je navrženo pomocné stavědlo PSt2, ze kterého bude možné ovládat výhybky č. 23 a č. 24, za podmínky blokování výhybek č. 28, č. 31, č. 25 a č.

19 včetně sklopení příslušných výkolejek na výtažné manipulační koleji č. 3c a kolejišti vlečky. Po předání obsluhy na PSt2 dispečerem CDP Přerov tak bude možné bez jeho spolupráce obsluhovat posun v rámci dopravních kolejí č. 5, č. 7a+7, výtažné manipulační koleji č. 3a a kolejiště vlečky č. 6182. Manipulační kolej č. 9a bude svým určením respektovat stávající stav, tedy i nadále jde o kolej všeobecně nakládkovou a vykládkovou kolej, vybavenou manipulační plochou. Zbývá manipulační kolej č. 4a je určena pro krátkodobé odstavení hnacího drážního vozidla v elektrické trakci, např. během obsluhy tovačovských vleček. Organizaci posunu v rámci manipulačních kolejí č. 9a a č. 4a je nutná dispečerem CDP Přerov – pomoci klasických posunových cest. Během probíhající místních prací v ŽST Kojetín tak bude pro většinu času k dispozici minimálně pět dopravních kolejí, č. 1, č. 2, č. 3, č. 4 a č. 9.

Kolejiště ŽST Kojetín doplňuje odvratná kolej č. 4c navržená s ohledem na ochranu vlakové cesty s rychlosti 161 km/h – 200 km/h (kolej nebude možné využívat jako krátkou výtažnou, odstavnou, ani žádným dalším způsobem).

kolej č.	délka v metrech		
	mezi návěstidly	směr Brno	směr Přerov
dopravní koleje			
1	1075	1075	1075
2	962	962	962
3	850	850	850
4	412 (819)	819	819
4b	327 (819)		
5	728	728	728
6	325 (819)	-	-
6b	262 (819)	-	-
7	359 (674)	-	-
7a	210 (674)	-	-
9	317	-	-
manipulační koleje			
3c	325	-	-
4a	100	-	-
8	170	-	-
9a	215	-	-
10	118	-	-
12	118	-	-
odvratní koleje			
4c	-	-	-

Tabulka 11 - Přehled užitečných délek staničních kolejí navrhovaného stavu ŽST Kojetín

Pozn.: užitečná délka jednotlivých kolejí dle uvažovaného směru jízdy je uváděna z důvodu umožnění přesahu konce vlaku za odjezdové návěstidlo staniční koleji v protějším směru jízdy (v rámci ŽST Kojetín k takovému případu nebude docházet).

4.2.2 Nástupiště

ŽST Kojetín bude v navrhovaném stavu vybavena čtveřicí nástupišť s celkem šesticí nástupních hran. Dvě ostrovní nástupiště jsou umístěny mezi hlavními a předjízdými

staničními kolejemi, dvojice ostrovních nástupišť je tvořena celkem čtyřmi nástupními hranami (hrana č. 2 – kolej č. 4, hrana č. 3 – kolej č. 2, hrana č. 4 – kolej č. 1, hrana č. 5 – kolej č. 3) o shodné celkové délce 350 metrů. Stanice je dále vybavena dvojicí vnějších nástupišť, které jsou umístěny z vnější strany krajních dopravních kolejí stanice, dvě vnější nástupiště jsou tvořeny dvěma nástupními hranami (hrana č. 1 – kolej č. 6 a hrana č. 6 – kolej č. 9) o shodné délce 140 metrů. Uvažované délky jednotlivých nástupních hran respektují délky výhledově nasazovaných souprav osobních vlaků, které budou v ŽST Kojetín zastavovat z důvodu obsluhy cestující veřejnosti, navíc, díky shodné délce nástupních hran zabezpečují vysokou variabilitu vedení vlak osobní regionální dopravy především během mimořádností a výlukových stavů (regionální dopravní uzel). Výška nástupních hran je shodná u všech šesti nástupních hran, konkrétně 550 mm nad temenem kolejnice. Bezbariérový přístup cestující veřejnosti na všechny nástupiště bude možný za pomoci podchodu, který je pro účely bezbariérovosti doplněn o šikmé rampy.

Nástupní hrany u hlavních staničních kolejí (č. 3 a č. 4) budou pravidelně obsazovány dálkovými vlaky linky R8: Brno – Přerov – Bohumín o délce cca 185 metrů (+20 metrů HDV), nástupní hrany u předjízdnic dopravních kolejích (č. 2 a č. 5) pak regionálními vlaky linky Os: Přerov – Nezamyslice o délce cca 85 metrů, v případě nástupní hrany č. 5 navíc dálkovými vlaky linky R31: Brno – Kojetín – Zlín o délce cca 185 metrů (+20 metrů HDV). Nástupní hrana č. 6 bude využívána pravidelnými osobními vlaky směr Kroměříž o délce cca 85 metrů. Zbývá nástupní hrana č. 1 (u výpravní budovy) nebude využívána pravidelnou osobní dopravou, je tak určena pro zvláštní vlaky vypravované během kulturních akcí směr Tovačov – očekávaná délka zvláštního vlaku nepřesáhne 80 metrů.

Pozn. Délky nástupních hran jsou sjednoceny v rámci celého vozebního ramene Blažovice - Přerov (dálková osobní doprava 350, případně 220 metrů, regionální osobní doprava 140 metrů).

Obsluha cestující veřejnosti v případě výlukových stavů, a nutnosti nahrazení osobních vlaků náhradní autobusovou dopravou bude organizována dle stávajících zvyklostí, tj. stanoviště náhradní autobusové dopravy bude situováno v přednádražním prostoru a vzhledem na skutečnost, že ŽST Kojetín plní funkci regionálního dopravní uzlu stanoviště NAD bude stavebně vybudováno v rámci úprav přednádražního prostoru: Zázemí NAD v ŽST Kojetín je navrhováno do oblasti přednádražního prostoru, podél výpravní budovy – obdoba stávajícího stavu. Podél výpravní budovy budou umístěna celkem tři autobusová stání vyhrazená pro potřeby NAD – nástup a výstup cestujících. Vyhrazení autobusových stání bude provedeno kombinací svislého dopravního značení (zákaz stání a zastavení) a vodorovného dopravního značení (žlutá čára na kraji komunikace). Samotné stanoviště budou příslušně označeny a tvořeny zvýšeným obrubníkem (pro zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících). Odstavení autobusů NAD bude probíhat na přilehlé manipulační ploše – západně od výpravní budovy (možnost odstavení víc než jednoho autobusu). Tahle plocha bude přístupná přes ulici Rumunská (jednosměrná ulice směrem k výpravní budově) a přes stávající příjezdnou komunikaci kolem výpravní budovy. Směr jízdy vozidel ve vztahu příjezd – odstavení – přistavení na obsluhu bude probíhat ve směru hodinových ručiček (limitem jednosměrná komunikace). Odstavení autobusů NAD v oblasti náměstí Republiky (stávající stav) se neuvažuje, návrh však ideově a funkčně vychází ze stávajících zvyklostí a pouze je upravuje. Oblast stávající autobusové zastávky „Kojetín, žel.st.“ není stavbou upravována, tj. bude zachována dle stávajícího stavu.

4.2.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

ŽST Kojetín bude zabezpečena plnohodnotným staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronickým stavědlem, při současném ponechání odjezdových, cestových, a vjezdových návěstidel včetně jejich předvěstí (po zahájení provozu výhradně pod dohledem ETCS zavedeno zjednodušené navěštění). S provozem výhradně pod dohledem ETCS je uvažováno také ve vztahu na odbočné tratě směr Tovačov a Kroměříž

(trati nevybaveny ETCS, případně až výhledově), kdy bude v obou případech zřízen automatický vstup do oblasti ETCS. Vlaky vedeny z odbočných tratí, které nebudou vybaveny mobilní částí ETCS (očekává se v případě sezonních vlaků), budou vedeny v omezeném režimu jízdy (omezení rychlosti na 40 km/h v souladu s pravidly pro jízdu vlaků bez oprávnění k jízdě v dopravně s kolejovým rozvětvením). Staniční zabezpečovací zařízení umožní vjezdy vlaků na obsazenou dopravní kolej, a to na dopravních kolejích č. 1, 2, 3, 4, 6, 9, kde bude zřízena funkcionální VCRP. Návěstění jízdy vlaku na cílovou kolej podle rozhledových poměrů. Staniční zabezpečovací zařízení bude dále doplněno systémem automatického stavění vlakových cest ASVC. Seřaďovací návěstidla jsou v rámci obvodu ŽST umísťovaná dle stávajících zvyklostí.

Do kolejového řešení ŽST Kojetín byla s ohledem na ochranu vlakové cesty s rychlosti 161 km/h – 200 km/h doplněna odvrtná kolej (č. 4c) z předjízdny dopravní koleje č. 4 pouze na brněnském zhlaví, jako přímá boční ochrana ohrožené vlakové cesty (hlavní staniční kolej č. 2). V liché kolejové skupině a na přerovském zhlaví sudé kolejové skupiny vznikají odvrtné koleje vlastním uspořádáním kolejiště a není potřebné budovat samostatné odvrtné koleje. Přímou boční ochranu hlavních staničních kolejí v ŽST Kojetín tedy zajišťují výtažná manipulační kolej č. 3c (brněnské zhlaví) a odbočná regionální trať směr Kroměříž (přerovské zhlaví) v případě liché kolejové skupiny, a odvrtná kolej č. 4c (brněnské zhlaví) a odstavná manipulační kolej č. 4a (přerovské zhlaví) v případě sudé kolejové skupiny. Kolejové řešení ŽST Kojetín tak plně respektuje nasazení evropského vlakového zabezpečovače ETCS a neznemožňuje ho.

Staniční zabezpečovací zařízení bude primárně ovládáno dálkově z CDP Přerov pomocí systému DOZ. Ve výpravní budově bude současně zřízena místnost pro náhradní zadávací pracoviště – možnost místního ovládání stanice během mimořádností a výluk. Dočasně bude v rámci ŽST Kojetín zřízena také dopravní kancelář, ve které bude pracoviště pohotovostního výpravčího (definitivní umístění pracoviště PPV bude v ŽST Nezamyslice).

Pro potřeby řízení posunu jsou navrženy dvě pomocná stavědla PSt1 a PSt2. Předání obsluhy na pomocné stavědlo PSt1 bude podmíněno blokací výhybek č. 20 a č. 21 včetně sklopení příslušných výkolejek manipulačních kolejí č. 8, č. 10, č. 12, a při předání obsluhy na pomocné stavědlo PSt1 bude možné ovládat výhybky č. 16, č. 17, č. 18. Výhybky č. 16, č. 17, a č. 18 včetně příslušných výkolejek budou vybaveny elektromotorickými přestavíky, nebudou však kolem nich zřízena seřaďovací návěstidla (pouze jedno skupinové seřaďovací návěstidlo za námeznicem výhybky č. 18). Předání obsluhy na pomocné stavědlo PSt2 bude podmíněno blokací výhybek č. 28, č. 31, č. 25 a č. 19, včetně sklopení příslušných výkolejek na výtažné manipulační koleji č. 3c a kolejišti vlečky, a při předání obsluhy na pomocné stavědlo PSt2 bude možné ovládat výhybky č. 23 a č. 24. Pomocná stavědla umožní organizování posunu bez nutnosti zásahu dispečera CDP (mimo nutnosti předání obsluhy na PSt) v rámci kolejí č. 6, č. 6a, č. 8, č. 10, č. 12 v případě PSt1, a v rámci kolejí č. 3a, č. 5, č. 7/7a a odbočení vlečkového kolejiště v případě PSt2. Výhybka č. 23 z vlečky Lihovar bude zabezpečena výkolejkou s přímou vazbou na staniční zabezpečovací zařízení – výhybka bude přestavována elektrickým přestavíkem. Obdobné řešení je aplikováno i na manipulační koleje.

Řízení obsluhy manipulačních míst nacházejících se na trati Kojetín – Tovačov (nz Lobodice, vlečka č. 6183, nz Tovačov) bude probíhat dle stávajících zvyklostí, staniční zabezpečovací zařízení a postupy však budou upraveny pro snadnější organizaci jízdy. Uzamykání výkolejek a výhybek na nz Lobodice bude upraveno tak, aby v EMZ ŽST Kojetín byl uzamykán pouze jeden výsledný klíč od nákladíště. Vazba EMZ na vlečku č. 6183 bude integrována do staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Kojetín a uvolnění klíčů bude umožněno z CDP Přerov, případně PPV. Uzamykání výkolejek a výhybek na nz Tovačov bude upraveno tak, aby v EMZ ŽST Kojetín byl uzamykán klíč ústředního zámku nz Tovačov. S klíčem od ústředního zámku budou na společném svazku klíč od visícího zámku skřínky s ústředním zámkem, klíč od stávajícího rozvaděče osvětlení (ovládání osvětlení) a klíč od traťového telefonu. Svazek klíčů bude spojen nerozebíratelným spojem. Náhradní zadávací

pracoviště ve kterém budou umístěny EMZ bude elektronicky zabezpečeno, vstup do místnosti bude možný pouze po dálkovém odkódování dveří dispečerem CDP Přerov, případně výpravčím PPV.

V ŽST Kojetín bude nově vybudováno i sdělovací zařízení – rozhlasové zařízení, informační systém a kamerový systém. Ovládání sdělovacího zařízení bude možné z CDP Přerov.

4.2.4 Silnoproudé technologie

V navrhovaném stavu jsou elektrickým ohřevem výměn opatřeny výhybky rozhodně pro stavění vlakových cest, tedy výhybky v dopravních kolejích včetně jejich výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení, navíc včetně všech dalších ústředně stavěných výhybek. Elektrický ohřev výměn tak bude instalován na všech výhybkách staničního kolejiště (vlečkové kolejiště ponecháno ve stávajícím stavu). Elektrický ohřev bude instalován také na příslušné výkolejky. Rozsah EOv:

- výhybky přerovské zhlaví: č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15,
- výhybky střední zhlaví: č. 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22,
- výhybky brněnské zhlaví: č. 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34.

V navrhovaném stavu je dále navrženo umístění trakčního vedení (střídavá trakční soustava 25 kV, 50 Hz) pro všechny dopravní koleje a to v celé jejich délce, spolu s manipulační kolejí č. 3c v celé její délce, a částečně pro kusé manipulační koleje č. 8, č. 10 a č. 12. Vlečkové kolejiště zaústěné vlečky je dle stávajícího stavu ponecháno částečně zatrolejováno. Navrhované je tak následující dělení trakčního vedení do samostatných sekcí:

- sekce: kolej č. 1,
- sekce: kolej č. 2,
- sekce: kolej č. 3, 3c, 5,
- sekce: kolej č. 4, 4a, 4b, 6, 6b, 8, 10, 12 (č. 8, 10, 12 zatrolejovány částečně, pouze výběh na HDV), stávající výběh TV směr Tovačov zrušen bez náhrady,
- sekce: kolej č. 7, 7a, 9,
- sekce: kolej č. 3a (zaústění traťové koleje směr Kroměříž)
- bez TV: kolej č. 9a,
- zatrolejování vlečky ponecháno ve stávajícím stavu (dvě koleje + šturc jako náhrada rušeného zapojení).

Pozn.: v souvislosti s přechodem ze stejnosměrné trakční soustavy 3kV na střídavou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz bude trakční vedení na vlečkovém kolejišti upraveno tak, aby byl provoz střídavou trakční soustavou umožněn – trakční stožáry budou ponechány stávající, dojde pouze k výměně drátů trakčního vedení a dalších nezbytných součástí.

V navrhovaném stavu ŽST Kojetín nebude vybavena předtápěcími stojany, v stanici bude umístěn jeden zásuvkový stojan s možností napájení drážních vozidel mezi manipulačními kolejemi č. 8 a č. 10, a dva zásuvkové stojany s možností napájení drážních vozidel mezi dopravními kolejemi č. 7 a č. 9, přibližně v oblasti konců nástupních hran – zásuvkové stojany budou sloužit pro napájení odstavených motorových jednotek osobních

vlaků směr Kroměříž po dobu elektrizace odbočné tratě (následně budou nasazovány el. jednotky, které budou odstavovány jako činné – tzn. napájeny z trakčního vedení).

4.2.5 Personální obsazení

V navrhovaném stavu nebude stanice Kojetín obsazena personálem podílejícím se na organizování a řízení dopravy. Drážní doprava bude dálkově řízená z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově.

Výpravčí	5,488
Operátor železniční dopravy	3,480
Signalista St1	5,451
Signalista St2	5,451
součet	0

Tabulka 12 - Navrhovaná systemizace ŽST Kojetín

4.3 Popis navrhovaného stavu ŽST Chropyně

4.3.1 Dopravní technologie, kolejové řešení

ŽST Chropyně v navrhovaném stavu leží v km 77,145 dle staničení v navrhovaném stavu a s ohledem na očekávaný rozsah osobní i nákladní dopravy bude stanice vybavena celkem čtyřmi dopravními kolejemi, a třemi kolejemi manipulačními.

Hlavní dopravní staniční koleje (kolej č. 1 a č. 2) spolu s dopravními staničními kolejemi předjízdny (kolej č. 3 a č. 4) jsou primárně určené pro jízdy vlaků, jak osobních tak nákladních – mezi hlavními a předjízdny kolejemi se nachází dvojice ostrovních nástupišť, s celkem čtveřicí nástupních hran o shodné délce 220 metrů. Hlavní staniční koleje budou primárně využívány pro tranzitní dopravu, spolu s vlaky dálkové osobní dopravy linky R8: Brno – Přerov – Ostrava, které ŽST Chropyně obsluhují (vlaky linky R8 budou obsluhovat ŽST Chropyně již po ukončení předmětné stavby). Předjízdny staniční koleje pak budou primárně využívány vlaky regionální osobní dopravy linky Přerov – Nezamyslice, tyto vlaky však mohou využívat i hlavní staniční koleje za předpokladu jejich volnosti. Hlavní staniční koleje jsou navrhovány na rychlost 200 km/h, předjízdny staniční koleje jsou navrhovány na rychlost 80 km/h.

V navrhovaném stavu bude ŽST Chropyně dále vybavena třemi manipulačními staničními kolejemi, jejichž určení respektuje stávající zvyklosti – koleje budou využívány především v souvislosti s obsluhou vlečky Energetika Chropyně. Do stanice pak budou nadále zaústěny dvě vlečkové kolejiště, vlečka č. 6181 Energetika Chropyně, a.s., a vlečka č. 6180 Skladový areál MR Chropyně Rasina. Místní práce, tedy především posun spojen s obsluhou vlečky Energetika Chropyně, bude probíhat dle stávajících zvyklostí v rámci manipulačních kolejí: nákladní dopravce se zátěží určenou pro vlečkaře přestaví soupravu nákladního vlaku na manipulační koleje za pomoci posunu organizovaného dispečerem CDP, následně bude moci organizace posunu na manipulačních kolejích č. 5, 5a, 7, a kolejišti vlečky Energetika Chropyně probíhat za pomoci softwarového pomocného stavědla PSt1, bez nutnosti spolupráce dispečera CDP (výhybky č. 11 a č. 12 budou přestavovány pouze ručně). Nákladní dopravce (závislá trakce) odvěsí zátěž určenou pro vlečkaře na kusé manipulační koleji č. 5a nebo č. 7, a odstoupí se zbylou soupravou manipulačního vlaku za výhybku č. 11 směr přerovské zhlaví. Následně pro zátěž zajíždí posunové vozidlo vlečkaře (nezávislá trakce), přičemž zátěž určenou pro manipulační vlak předem odstaví na volnou manipulační kolej č. 5a nebo č. 7. V principu tak na kusých manipulačních kolejích č. 5a a č. 7 dochází k výměně zátěží mezi nákladním dopravcem a vlečkařem dle stávajících

zvyklostí. Kusá manipulační kolej č. 7 je v navrhovaném stavu vybavena manipulační plochou, navíc tedy plní funkci i koleje všeobecné nakládkové a vykládkové. K obsluze vlečky Skladový areál MR Chropyně Rasina bude i ve výhledovém stavu obdobně jako v současnosti docházet pouze výjimečně, pomocí klasických posunových cest přes manipulační kolej č. 5, stavěných za nutné spolupráce dispečera CDP Přerov. Během probíhajících místních prací v ŽST Chropyně tak budou po většinu času k dispozici minimálně tři dopravní koleje, č. 1, č. 2 a č. 4.

Kolejiště ŽST Chropyně doplňují odvrtné koleje č. 3a, č. 3b, č. 4a, č. 4b navržené s ohledem na ochranu vlakové cesty s rychlosti 161 km/h – 200 km/h. V případě odvrtných kolejí č. 3a a č. 3b navíc s možností použít je i jako krátké výtažné koleje (pouze pro HDV během posunu a bez přímého obsazení koleje). V případě odvrtných kolejí č. 4a a 4b tato funkcionality nebude umožněna.

kolej č.	délka v metrech		
	mezi návěstidly	směr Brno	směr Přerov
dopravní koleje			
1	769	769	849
2	724	724	769
3	713	783	765
4	762	762	762
manipulační koleje			
5	661	-	-
5a	136	-	-
7	203	-	-
odvrtné koleje			
3a	-	-	-
3b	-	-	-
4a	-	-	-
4b	-	-	-

Tabulka 13 - Přehled užitečných délek staničních kolejí navrhovaného stavu ŽST Chropyně

Pozn.: užitečná délka jednotlivých kolejí dle uvažovaného směru jízdy je rozdílná z důvodu umožnění přesahu konce vlaku za odjezdové návěstidlo staniční koleji v protějším směru jízdy. Kontrolu volnosti příslušné výhybky hlídá samostatný prvek systému ETCS, umístěný ve vzdálenosti 20 metrů od námezničku výhybky.

4.3.2 Nástupiště

ŽST Chropyně bude vybavena dvojicí ostrovních nástupišť umístěnými mezi hlavními a předjízdny staničními kolejemi, s celkem čtveřicí nástupních hran o shodné délce 220 metrů. Nástupní hrana č. 1 je umístěna u předjízdny staniční koleje č. 3, nástupní hrana č. 2 je umístěna u hlavní staniční koleji č. 1, nástupní hrana č. 3 je umístěna u hlavní staniční koleji č. 2, a nástupní hrana č. 4 je umístěna u předjízdny staniční koleji č. 4. Shodná délka všech nástupních hran 220 metrů respektuje délky výhledově nasazovaných souprav osobních vlaků, které budou v ŽST Chropyně zastavovat z důvodu obsluhy cestujících veřejnosti. Výška všech nástupních hran je opět shodná u všech čtyř nástupních hran, konkrétně 550 mm nad temenem kolejnice. Bezbariérový přístup cestujících veřejnosti na obě ostrovní nástupiště bude možný za pomoci podchodu, který je pro účely bezbariérovosti doplněn o šikmé rampy.

Nástupní hrany u hlavních staničních kolejí (č. 2 a č. 3) budou pravidelně obsazovány dálkovými vlaky linky R8: Brno – Přerov – Bohumín (vlaky linky R8 budou obsluhovat ŽST Chropyně již po realizaci předmětné stavby, předpokládá se vozba soupravami o délce cca 200 metrů a kapacitě cca 400 osob), nástupní hrany u předjízdných dopravních kolejí (č. 1 a č. 4) pak regionálními vlaky linky Os: Přerov – Nezamyslice o délce cca 85 metrů (případné zdvojení na cca 110 metrů).

Pozn. Délky nástupních hran jsou sjednoceny v rámci celého vozebního ramene Blažovice - Přerov (dálková osobní doprava 350, případně 220 metrů, regionální osobní doprava 140 metrů).

Obsluha cestujících veřejnosti v případě výlukových stavů, a nutnosti nahrazení osobních vlaku náhradní autobusovou dopravou bude organizována dle stávajících zvyklostí, stanoviště náhradní autobusové dopravy bude situováno v přednádražním prostoru. Uvažováno je s využitím nově navržené zastávky (západně od výpravní budovy na upravované ulici Nádražní), případně s využitím dalších nově budovaných komunikací v přednádražním prostoru. S využitím manipulační plochy pro potřeby náhradní autobusové dopravy se neuvažuje. obsluha případnou NAD (očekává se nízká frekvence nutnosti zavádění NAD) probíhat pouze formou rychlého odbavení (příjezd – nástup/výstup cestujících – odjezd), bude ji možno realizovat v rámci navržené infrastruktury.

4.3.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

ŽST Chropyně bude zabezpečena plnohodnotným staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronickým stavědlem, při současném ponechání odjezdových, cestových, a vjezdových návěstidel včetně jejich předvěstí (po zahájení provozu výhradně pod dohledem ETCS zavedeno zjednodušené navěštění). Staniční zabezpečovací zařízení bude dále doplněno systémem automatického stavění vlakových cest ASVC. Seřaďovací návěstidla jsou v rámci obvodu ŽST umísťovaná dle stávajících zvyklostí.

Do kolejového řešení ŽST Chropyně byly s ohledem na ochranu vlakové cesty s rychlostí 161 km/h – 200 km/h doplněny odvrtné koleje (č. 3a, 3b, 4a, 4b) z předjízdných dopravních kolejí č. 3 a č. 4, na obou zhlavích, jako přímá boční ochrana ohrožené vlakové cesty (hlavní staniční dopravní koleje č. 1 a č. 2). Kolejové řešení ŽST Chropyně tak plně respektuje nasazení evropského vlakového zabezpečovače ETCS a neznemožňuje ho.

Staniční zabezpečovací zařízení bude primárně ovládáno dálkově z CDP Přerov pomocí systému DOZ. Ve výpravní budově bude současně zřízena místnost pro náhradní zadávací pracoviště – možnost místního ovládání stanice během mimořádností a výluk.

Pro potřeby řízení posunu je navrženo softwarové pomocné stavědlo PSt1, předání obsluhy na pomocné stavědlo bude podmíněno blokací výhybek č. 13 a č. 14, a při předání obsluhy na pomocné stavědlo nebude možné ovládat žádnou výhybku – z toho důvodu se bude jednat pouze o softwarové pomocné stavědlo (výhybky budou přestavovány pouze ručně, bez vazby na staniční zabezpečovací zařízení mimo softwarové pomocné stavědlo). Softwarové pomocné stavědlo tak umožní organizaci posunu na manipulačních kolejích č. 5, 5a, 7, a kolejišti vlečky Energetika Chropyně bez nutnosti zásahu dispečera CDP (mimo nutnosti předání obsluhy manipulačních kolejí na PSt1). Výhybka č. 11 z vlečky Energetika Chropyně bude uzamčena výměnovým zámkem s vazbou na přilehlou výkolejku a výsledný klíč bude držen v elektromagnetickém zámku umístěném u výkolejky – výhybka bude přestavována pouze ručně. Výhybka č. 13 z vlečky Skladový areál MR Chropyně Rasina bude zabezpečena výkolejkou s přímou vazbou na staniční zabezpečovací zařízení – výhybka bude přestavována elektrickým přestavníkem. U odvrtné koleje č. 3a vycházející z výhybky č. 7 a odvrtné koleje č. 3b vycházející z výhybky č. 16 bude software staničního zabezpečovacího zařízení elektronického stavědla navíc nastaven tak, že tyto koleje bude možno použít i jako krátké výtažné koleje (úvratový posun bude řízen seřaďovacím návěstidlem před hrotem výhybky č. 8, nebo výhybky č. 14 a samotné posunové cesty budou stavěny již dispečerem CDP).

V ŽST Chropyně bude nově vybudováno i sdělovací zařízení – rozhlasové zařízení, informační systém a kamerový systém. Ovládání sdělovacího zařízení bude možné z CDP Přerov.

4.3.4 Silnoproudé technologie

V navrhovaném stavu jsou elektrickým ohřevem výměn opatřeny výhybky rozhodně pro stavění vlakových cest, tedy výhybky v dopravních kolejích včetně jejich výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení, navíc včetně všech dalších ústředně stavěných výhybek. Elektrický ohřev bude instalován také na příslušné výkolejky. Rozsah EOV:

- výhybky přerovské zhlaví: č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10,
- výhybky brněnské zhlaví: č. 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22.

V navrhovaném stavu je dále navrženo umístění trakčního vedení (střídavá trakční soustava 25 kV, 50 Hz) pro všechny dopravní koleje a to v celé jejich délce, spolu s manipulační kolejí č. 5 v celé její délce, a částečně pro kusé manipulační koleje č. 5a a 7. Vlečkové kolejiště obou zaústěných vleček je dle stávajícího stavu ponecháno bez trolejového vedení. Navrhované je tak následující dělení trakčního vedení do samostatných sekcí:

- sekce: kolej č. 1,
- sekce: kolej č. 2,
- sekce: kolej č. 3, 5, 5a, 7 (č. 5a, č. 7 zatrolejovány částečně, pouze výběh na HDV),
- sekce: kolej č. 4,
- bez TV: dle stávajícího stavu - kolejiště vleček.

V navrhovaném stavu ŽST Chropyně nebude vybavena předtápěcími stojany, ani samostatnými zásuvkovými stojany s možností napájení drážních vozidel.

4.3.5 Personální obsazení

V navrhovaném stavu nebude stanice Chropyně obsazena personálem podílejícím se na organizování a řízení drážní dopravy. Drážní doprava bude dálkově řízená z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově.

Výpravčí	5,488
Signalista St1	5,451
Signalista St2	5,451
součet	0

Tabulka 14 - Navrhovaná systemizace ŽST Chropyně

4.4 Popis navrhovaného stavu odb. Bochoř, zast. Věžky

4.4.1 Dopravní technologie, kolejové řešení

Stávající žst. Věžky bude zrušena, a v navrhovaném stavu nahrazena dvěma novými dopravními body: zastávkou, která bude doplněna o odbočku. Navrhovaná zastávka bude pojmenována dle bývalé ŽST, tedy zastávka Věžky (dle zvyklostí cestující veřejnosti),

a nachází se cca v km 83,045 dle staničení v navrhovaném stavu. Navrhovaná odbočka ponese nový název odbočka Bochoř, a nachází se cca v km 82,457, dle staničení v navrhovaném stavu.

Navrhovaná traťová rychlost v zastávce Věžky je 200 km/h pro obě traťové koleje. Navrhována, nově vybudována odbočka Bochoř bude vybavena dvěma kolejovými spojkami s návrhovou rychlostí 100 km/h v odbočných větvích, rychlost v přímém směru bez nutnosti jízdy vlaku přes odbočnou větev výhybky je zachována na hodnotě 200 km/h.

Potřebnost odbočky Bochoř vychází z doporučení „Simulace reálného provozu v rámci stavby Modernizace trati Brno – Přerov“, jejímž zpracovatelem byla společnost SUDOP Praha. Vybudování odbočky v tomto případě má dle zpracovatele simulace pozitivní vliv na stabilitu provozu a na eliminaci vzniklého zpoždění. Pozitivní vliv vybudování odbočky se projevuje jak v dálkové, tak i regionální osobní dopravě.

4.4.2 Nástupišť

Navrhována zastávka Věžky bude vybavena dvěma nástupišti, s dvojicí nástupních hran, o shodné délce 140 metrů, které budou pro cestující veřejnost bezbariérově přístupné za pomoci podchodu. Nástupní hrana u koleje č. 1 bude značena jako nástupní hrana č. 1, nástupní hrana u koleje č. 2 bude značena jako nástupní hrana č.2. Shodná délka všech nástupních hran 140 metrů respektuje délky výhledově nasazovaných souprav osobních vlaků, které budou v zastávce Věžky zastavovat z důvodu obsluhy cestující veřejnosti. Výška všech nástupních hran je opět shodná u obou nástupních hran, konkrétně 550 mm nad temenem kolejnice.

Nástupní hrany budou pravidelně obsazovány regionálními osobními vlaky linky Os: Přerov – Nezamyslice o délce cca 85 metrů, s možností zdvojení během dopravní špičky – délka cca 110 metrů.

Pozn. Délky nástupních hran jsou sjednoceny v rámci celého vozebního ramene Blažovice - Přerov (dálková osobní doprava 350, případně 220 metrů, regionální osobní doprava 140 metrů).

Obsluha cestující veřejnosti v případě výlukových stavů, a nutnosti nahrazení osobních vlaků náhradní autobusovou dopravou bude organizována dle stávajících zvyklostí, tj. stanoviště náhradní autobusové dopravy bude situováno na autobusové zastávce „Věžky, rozcestí“.

4.4.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Na odbočce Bochoř bude zřízena decentralizovaná část (traťové stavědlo) staničního zabezpečovacího zařízení (elektronického stavědla), jehož řídicí a ovládací část bude integrována do elektronického stavědla v ŽST Chropyně. Nové zabezpečovací zařízení odbočky Bochoř bude 3. kategorie, s třífázovými elektromotorickými přestavíky, se světelnými návěstidly a s počítači náprav. Na samotné odbočce Bochoř nebude zřízena žádná dopravní kancelář, případná deska nouzových obsluh odbočky Bochoř bude zřízena rovněž v ŽST Chropyně. Odbočku Bochoř bude možno ovládat i z CDP Přerov.

4.4.4 Silnoproudé technologie

V rámci odbočky Bochoř budou na všech výhybkách instalovány elektrické ohřevy výměn, celkem tedy budou ohřívány čtyři výhybky: č. 1, 2, 3, 4. Zatrolejovány budou obě traťové koleje v prostotu zastávky Věžky, i v prostoru odbočky Bochoř, včetně vkládaných kolejových spojek (kolejové spojky odbočky budou sjízdné bez nutnosti stažení sběrače hnacího drážního vozidla). Trakční vedení bude navíc odbočkou Bochoř děleno do samostatných sekcí.

4.4.5 Personální obsazení

V navrhovaném stavu nebude odbočka Bochoř, ani zastávka Věžky obsazena personálem podílejícím se na organizování a řízení dopravy. Drážní doprava bude dálkově řízená z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově.

Výpravčí	5,488
součet	0

Tabulka 15 - Navrhovaná systemizace odb. Bochoř, zast. Věžky

4.5 Popis navrhovaných úprav ŽST Přerov

Základní konfigurace ŽST Přerov se ukončením stavby modernizace nemění, provádí se pouze úpravy zhlaví. Budou doplněny dvě kolejové spojky (výh. č. 121XA/121XB, výh. č. 121/118) na brněnském zhlaví v obvodu přednádraží, a jedna kolejová spojka (výh. č. 95/100) na středním zhlaví, rovněž v obvodu přednádraží ŽST Přerov. Všechny tři kolejové spojky se nachází mezi staničními dopravními kolejemi přednádraží, č. 104 a č. 106. Kolejová spojka (výh. č. 95/100) na středním zhlaví s návrhovou rychlostí 60 km/h v odbočných větvích byla navržena již při projektování modernizace ŽST Přerov, tedy je pro ni provedena příprava stavební, i v staničním zabezpečovacím zařízení. Kolejové spojky na brněnském zhlaví ŽST Přerov, obvod přednádraží, mají návrhovou rychlost v odbočných větvích 60 a 80 km/h (výh. č. 121XA/121XB: 60km/h, výh. č. 121/118: 80 km/h). Kromě těchto tři kolejových spojek byla do obvodu přednádraží ŽST Přerov navržena další nová, čtvrtá, kolejová spojka (výh. č. 105XA/105XB) se nachází mezi kolejemi č. 101 a č. 102, na brněnském/břeclavském zhlaví s návrhovou rychlostí 80 km/h v odbočných větvích. Účelem této spojky je umožnění křížení zhlaví vlakem ze směru Brno (vedenému k nástupišti č. 1 – kolej č. 1 obvodu osobního nádraží ŽST Přerov (směr Bohumín)) již na prvním (jižním) zhlaví, nikoli pouze na zhlaví středním – odlehčení středního zhlaví variantními vlakovými cestami zejména z pohledu provozní propustnosti středního zhlaví.

Další úpravou v již modernizované ŽST Přerov mimo čtyři popisované kolejové spojky je prodloužení koleje č. 108, koleje dopravní, předjízdne, nacházející se v obvodu Přerov přednádraží. Prodloužení dané koleje je navrhováno z důvodů možností jejího využití nákladními vlaky, především tranzitní dopravy. Prodloužení koleje č. 108 je však podmíněno snesením budovy „FILIÁLKA“, která je v současném stavu nevyužita a její technický stav je špatný. Napojení prodloužené koleje č. 108 je navrženo novou výhybkou č. 106, do dopravní koleje č. 106.

Nad rámec popsaných úprav bude provedena směrová a výška úprava polohy železničního svršku v rozsahu daném samotnými kolejovými úpravami, ale také budováním ložiskového podjezdu v oblasti jižního zhlaví obvodu přednádraží ŽST Přerov.

V železniční stanici Přerov, v obvodu přednádraží, budou v souvislosti s navrhovanými kolejovými úpravami provedeny také úpravy stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení, spočívající v doplnění kabelizace, vnějších i vnitřních prvků staničního zabezpečovacího zařízení, a výměně softwaru staničního zabezpečovacího zařízení.

Všechny výhybky nově vkládaných kolejových spojek v ŽST Přerov, obvod přednádraží, budou vybaveny elektrickým ohřevem výměn, celkem tedy osm výhybek: č. 121XA, 121XB, 118, 121, 105XA, 105XB, 95, 100, navíc bude EOVI instalováno na výhybkách, které jsou obnoveny ve své stávající poloze včetně zachování jejich stávající funkcionality. Zaústění dvoukolejné tratě ze směru Brno bude plně zatrolejováno, včetně doplnění zatrolejování nově vkládaných kolejových spojek v obvodu přednádraží, tak aby je bylo možné pojíždět bez nutnosti stáhnutí sběrače hnacího drážního vozidla.

Nad rámec kolejových úprav bude provedena úprava trakčního vedení v obvodu přednádraží ŽST Přerov, konkrétně nová konfigurace napájecích sekcí trakčního vedení: bude doplněno podélné dělení na kolejích č. 106 a č. 104 (zaústění směr Brno) a na kolejích č. 102 a č. 101 (zaústění směr Břeclav). Podélné dělení je navrženo v oblasti výhybek č. 118/121XB – kolej č. 106, výhybek č. 121/115 – kolej č. 104, výhybek č. 120/119 – kolej č. 102, výhybek č. 122/117 – kolej č. 101. Nová konfigurace tak zvýší počet napájecích sekcí v dotčené oblasti s cílem usnadnění provozu především během mimořádností a výlukových stavů.

4.6 Typové jízdní soupravy

Pro tvorbu grafu dynamického průběhu rychlosti, pro výpočet jízdních dob a tedy i tvorbu výhledového grafikonu vlakové dopravy byly stanoveny následující typové jízdní soupravy:

Výhledové vedení vlaků osobní dopravy dle kategorií:

- Ex: lokomotiva řady 380 "Messerschmitt" + 400t/185m (7 vozů klasické stavby),
- R: lokomotiva řady 380 "Messerschmitt" + 400t/185m (7 vozů klasické stavby),
- Os: elektrická jednotka řady 640 "RegioPanter" cca 160t/80-85m.

Výhledové vedení vlaků nákladní dopravy dle kategorií:

- Nex/Pn: lokomotiva řady 1216 "Taurus" + 2400t/720m - směr Brno – Přerov,
+ 1850t/720m - směr Přerov – Brno.

Pozn. Normativ délky nákladního vlaku v předmětném úseku stavby Kojetín – Přerov je možné stanovit na hodnotu 650 metrů (omezuje ji délka dopravní staniční koleje č. 7 + č. 7a v ŽST Kojetín - 674 m), největší povolenou délku nákladního vlaku pak na 740 metrů (největší povolená délka nákladního vlaku 740 metrů je uvažována jednotně v rámci celého vozebního ramene Blažovice – Přerov).

4.7 Graf dynamického průběhu rychlosti

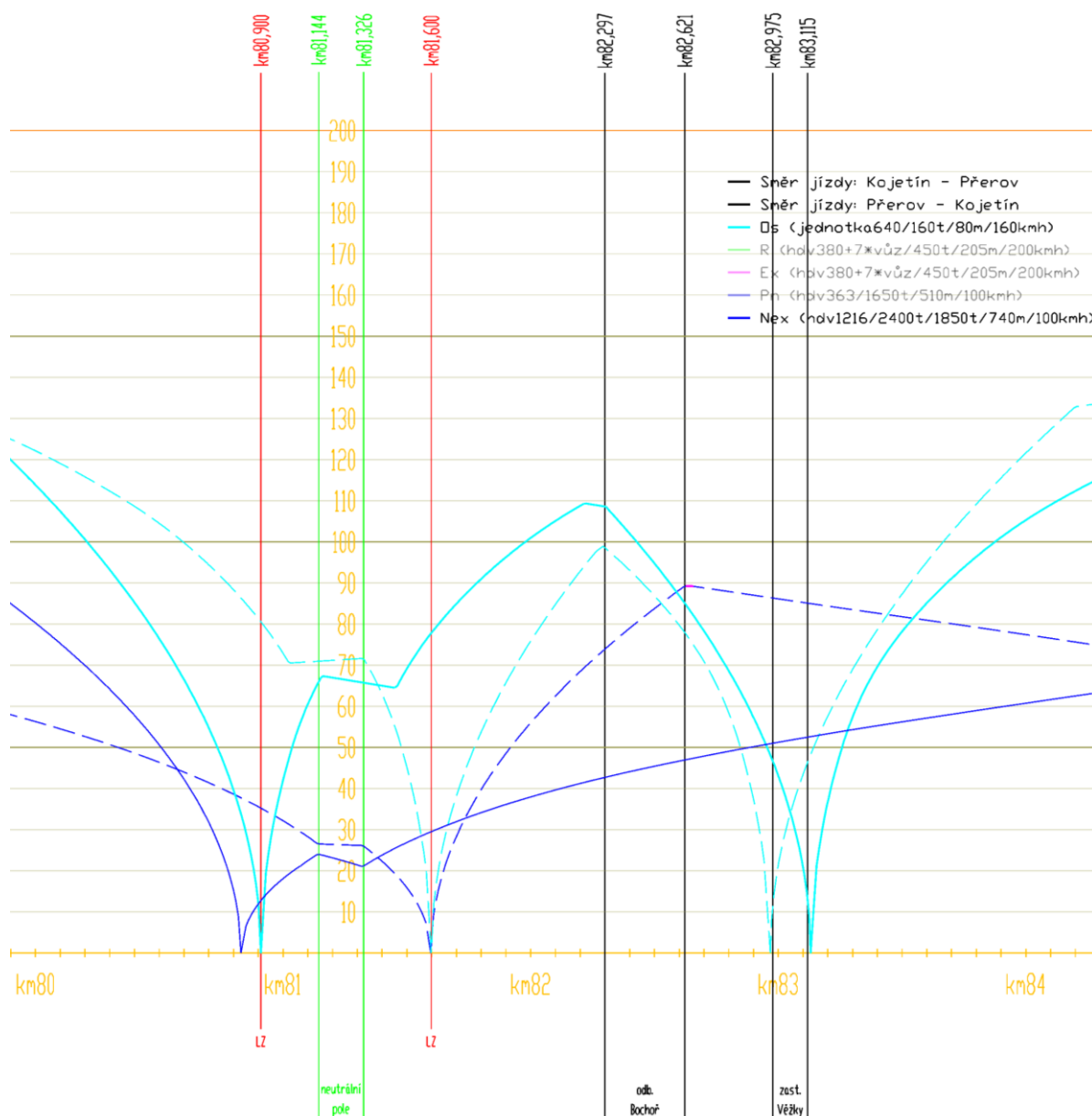
Výhledový graf dynamického průběhu rychlosti je součástí této dokumentace, jako samostatná část: B.4.2 Graf dynamického průběhu rychlosti.

V grafu rychlosti jsou dokladovány křivky dynamického průběhu rychlosti typových jízdních souprav osobních i nákladních vlaků. Dokladovány jsou křivky jízdy soupravy expresního vlaku Ex - elektrická jednotka "Siemens Velaro E" (pouze pro ilustraci). Další typovou soupravou, které jízdní křivka je dokladována, je souprava dálkového osobního vlaku R - lokomotiva řady 380 "Messerschmitt" + 400t/185m/7 vozů klasické stavby (využitelná pro expresní i rychlíkové vlaky). Dále je dokladována křivka typové jízdní soupravy regionálního osobního vlaku Os - elektrická jednotka řady 640 "RegioPanter". Poslední křivka dynamického průběhu rychlosti patří těžkému a dlouhému nákladnímu vlaku Nex - lokomotiva řady 1216 "Taurus" + 2400t/720m - směr Brno - Přerov / 1850t/720m - směr Přerov – Brno.

Graf dynamického průběhu rychlosti doplňuje podrobnější průkaz průjezdu především nejtěžšího nákladního vlaku přes prvky infrastruktury se stíženými podmínkami provozu. V úseku Kojetín – Přerov tyto místa reprezentují především styk soustav u Bochoře, a neutrální pole u Přerova.

Styk soustav u Bochoře je navržen v km cca 81,144 - 81,326 (km polohy návěstí elektrického provozu, celková délka 180 metrů) z důvodu styku napájecích soustav 3kV a 25kV. Styk soustav je dočasný, do doby konverze oblasti Přerovska na napájecí soustavu 25kV. Styk soustav bude v základním stavu možné projíždět pouze setrvačností, bez možnosti jízdy pod napětím (osazeny pevné návěstní body elektrického provozu). Technologie je však navržena tak, aby případný uvízlý vlak bylo možné dočasně napájet omezeným výkonem a bez nutnosti asistence nezávislé trakce jej vyprostit. Simulováno je zastavení těžkého a dlouhého nákladního vlaku a lehkého osobního vlaku, u nejbližších prvků omezujících jízdu vlaku, a to v obou směrech jízdy:

Dočasný styk napájecích soustav

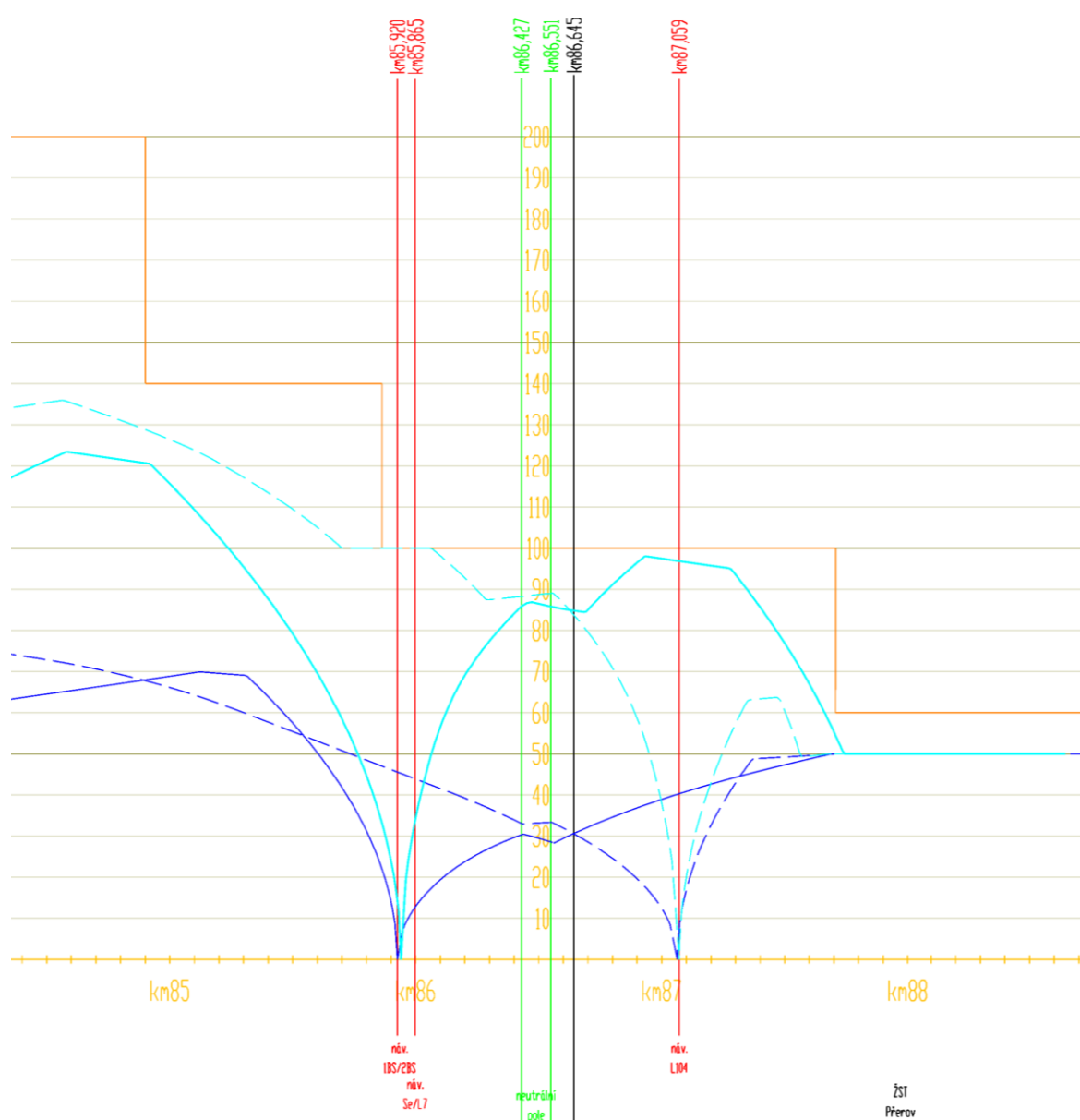


Obrázek 5 - Průjezd vlaků navrženým stykem soustav u Bochoře

Neutrální pole u Přerova je navržen v km cca 86,427 - 86,551 (km polohy návěstí elektrického provozu, celková délka 120 metrů) z důvodu výhledové výstavby a připojení nové spínací stanice. Neutrální pole je výhledové, vybudováno bude po době konverze

oblasti Přerovska na napájecí soustavu 25kV (Výhledový styk napájecích stanic u Přerova tak nahradí Dočasný styk napájecích soustav u Bochoře, který bude stavbou konverze zrušen). Neutrální pole bude možné projíždět pod napětím (osazeny proměnlivé návěštní body elektrického provozu). Jízda setrvačností bude pouze mimořádná, přes to bude technologie navržena tak, aby případný uvízlý vlak bylo možné dočasně napájet omezeným výkonem a bez nutnosti asistence nezávislé trakce jej vyprostit. Navíc je v případě návěštních bodů Sc1Bza a Sc2Bza vzdálených cca 130-150 metrů od konce neutrálního pole navržena funkcionality potlačení vydání oprávnění k jízdě k tomuto návěštnímu bodu (automaticky v závislosti na návěsti elektrického provozu, případně ručně), a to z důvodu možného uvíznutí vlaku v neutrálním poli během jízdy ve směru do Přerova a současného požadavku na zastavení u těchto návěštních bodů. Simulováno je zastavení těžkého a dlouhého nákladního vlaku a lehkého osobního vlaku, u nejbližších prvků omezujících jízdu vlaku, a to v obou směrech jízdy:

Výhledový styk napájecích stanic



Obrázek 6 - Průjezd vlaků navrženým neutrálním polem u Přerova

4.8 Porovnání pravidelných jízdních dob

Dokladovány jsou výhledové pravidelné jízdní doby typových jízdních souprav osobních vlaků, dálkové i regionální osobní dopravy. Typová souprava dálkového osobního vlaku, které pravidelné jízdní doby jsou zde dokladovány je R - lokomotiva řady 380 "Messerschmitt" + 400t/185m/7 vozů klasické stavby. Dále jsou dokladovány jízdní doby soupravy regionálního osobního vlaku Os - elektrická jednotka řady 640 "RegioPanter" a nákladního vlaku Nex - lokomotiva řady 1216 "Taurus" + 2400t/720m - směr Brno - Přerov / 1850t/720m - směr Přerov – Brno. Výhledové jízdní doby byly následně porovnány s jízdními dobami stávajícími, výsledkem je úspora v rozmezí 3,5 – 5 minut v úseku Kojetín - Přerov:

Stávající jízdní doby					
R	Os	ŽST		R	Os
-	-	↘	Přerov - osobní nádraží	↗	2
2	2	↘	Přerov - přednádraží	↗	3,5
4	3,5	↘	Věžky	↗	4,5
4,5	6	↘	Chropyně	↗	5
4,5	5	↘	Kojetín	↗	4,5
15	16,5		Σ	15	15,5

Výhledové jízdní doby					
R	Os	ŽST		R	Os
-	-	↘	Přerov - osobní nádraží	↗	1
2	2	↘	Přerov - přednádraží	↗	2,5
2	2,5	↘	Věžky	↗	3
3	3,5	↘	Chropyně	↗	3,5
4	3,5	↘	Kojetín	↗	-
11	11,5		Σ	10,5	12

4	5	Rozdíl		4,5	3,5
---	---	--------	--	-----	-----

Tabulka 16 - Porovnání pravidelných jízdních dob

4.9 Výhledový grafikon vlakové dopravy

Výhledový grafikon vlakové dopravy tratě Brno – Přerov je dokladován ve výkresové části dokumentace, a to ve těch vyhotoveních dle uvažovaných horizontů vývoje rozsahu dopravy: horizont 2030, horizont 2050 a horizont 2050+.

Konstrukčně výhledové grafikony vycházejí z uvedeného výhledového objemu dopravy – zpracovaného pro jednotlivé horizonty, přičemž horizont 2030 představuje základní rozsah výhledové dopravy, horizont 2050 výhledový rozsah dopravy v maximální variaci a horizont 2050+ snížený výhledový rozsah dopravy o vlaky VRT. Konstrukce a konkrétní časové polohy jednotlivých vlaků jsou koordinovány v maximální možné míře s navazujícími stavbami ramene Brno – Přerov: 1. stavby (Brno – Blažovice), 2. stavba (Blažovice – Vyškov), 3. stavba (Vyškov – Nezamyslice) a 4. stavba (Nezamyslice – Kojetín), a také se stavbou železničního uzlu Brno.

Z dokladovaných výhledových GVD pro jednotlivé horizonty pak vychází plány obsazení kolejí pro železniční stanici Kojetín a železniční stanici Chropyně.

4.10 Výhledová provozní kapacita

Pro předmětnou část infrastruktury byl proveden výpočet výhledové provozní kapacity. Výhledová provozní kapacita úseku ŽST Kojetín – ŽST Chropyně - odbočka Bochoř – ŽST Přerov, tratě Brno – Přerov vychází z kapacity omezujícího úseku ŽST Chropyně –

odbočka Bochoř – ŽST Přerov, a je doložena ve dvou vyhotoveních: pro výchozí výhledový rozsah dopravy – tj. horizont 2030, a pro maximální variaci výhledového rozsahu dopravy – tj. horizont 2050.

Doloženy výsledky výpočtů respektují nastíněný očekávaný výhledový rozsah jak osobní tak nákladní dopravy, a jsou zpracovány pro období dvouhodinové dopravní špičky (2h/120min), období největšího zatížení infrastruktury dopravou (15h/900min) a období celého dne (24h/1440min).

Výpočet proběhl analytickou metodou (metodou komprese grafikonu vlakové dopravy), podkladem výpočtu propustnosti je tedy zpracovaný grafikon vlakové dopravy, respektující rozsah dopravy, jízdní doby a předpokládané časové polohy jednotlivých vlaků, které byly koordinovány s okolními stavbami.

Samostatná dopravní odbočka Bochoř je pro účely výpočtu výhledové provozní kapacity zanedbána, a to z důvodu, že dopravní je tvořena pouze jednoduchými kolejovými spojkami mezi hlavními traťovými kolejemi (nikoli plnohodnotným kolejovým rozvětvením), které v základním pravidelném stavu nebudou pojižděny.

Na základě pravidelných dob obsazení jednotlivých prostorových oddílů (konfigurace s délkou prostorového oddílu maximálně 700m, popis v rámci bodu 4.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení) byli pro úsek ŽST Chropyně – odbočka Bochoř – ŽST Přerov vypočteny následná mezidobí (pomocí programu VÝME 1.3):

Přerov - Chropyně; TK1					Chropyně - Přerov; TK2												
Následná mezidobí									Následná mezidobí								
první vlak druh vlaku zast./ proj. jízdní doba				druhý vlak					první vlak druh vlaku zast./ proj. jízdní doba				druhý vlak				
				1	2	3	4	5					1	2	3	4	5
				Os	R	Ex	N _z	N _p					Os	R	Ex	N _z	N _p
				ZZ	ZZ	PP	ZZ	PP					ZZ	ZZ	PP	ZZ	PP
1	Os	ZZ	7,5	2,5	5,0	8,0	3,0	5,5	1	Os	ZZ	7,5	2,0	4,0	6,5	2,5	4,5
2	R	ZZ	5,0	2,5	2,5	5,0	3,0	3,0	2	R	ZZ	5,0	2,5	2,5	5,0	3,0	3,0
3	Ex	PP	3,5	1,5	1,5	1,5	2,0	2,0	3	Ex	PP	3,5	1,5	1,5	1,5	2,0	2,0
4	N _z	ZZ	10,5	6,5	10,0	13,0	5,5	10,5	4	N _z	ZZ	10,5	5,0	8,0	10,5	3,0	8,0
5	N _p	PP	6,5	2,0	3,5	5,5	2,5	2,5	5	N _p	PP	6,5	2,0	3,0	5,5	2,5	2,5

Tabulka 17 - Výhledová následná mezidobí úseku ŽST Chropyně - odb. Bochoř - ŽST Přerov

Následně proběhl výpočet samotné výhledové provozní kapacity úseku analytickou metodou (metodou komprese grafikonu vlakové dopravy), pro jednotlivé sledované období pravidelného pracovního dne. Kompletní výpočet (včetně komprese grafikonu vlakové dopravy) není z důvodu rozsáhlosti v dokumentaci uváděn (k dispozici u zpracovatele), výsledné ukazovatele propustnosti pro předmětnou oblast infrastruktury a pro jednotlivé hodnocené období jsou shrnuty v přehledných tabulkách:

Výsledná přehledná tabulka (*odb. Bochoř zanedbána (pouze kolejové spojk), výchozí rozsah dopravy dle horizontu 2030 /bez VRT/)

	A	N	b	S	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}	Nvolné _{kr}	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	Nvolné _{op}	Výsledná kvalita provozu	r = 0%
TK1: Chropyně	120	10	4,35	0,36	0,75	20,7	49	10,7	0,62	17,1	59	7,1	vyhovující	r = 0%
-> odb. Bochoř ->	900	48	4,35	0,23	0,60	124,1	39	76,1	0,40	82,8	58	34,8	vyhovující	r = 0%
Přerov	1440	60	4,35	0,18	0,60	198,6	31	138,6	0,40	132,4	46	72,4	vyhovující	r = 0%

Výsledná přehledná tabulka (*odb. Bochoř zanedbána (pouze kolejové spojk), výchozí rozsah dopravy dle horizontu 2030 /bez VRT/)

	A	N	b	S	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}	Nvolné _{kr}	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	Nvolné _{op}	Výsledná kvalita provozu	r = 0%
TK2: Přerov	120	10	3,70	0,31	0,75	24,3	42	14,3	0,62	20,1	50	10,1	vyhovující	r = 0%
-> odb. Bochoř ->	900	48	3,70	0,20	0,60	145,9	33	97,9	0,40	97,3	50	49,3	vyhovující	r = 0%
Chropyně	1440	60	3,70	0,15	0,60	233,5	26	173,5	0,40	155,7	39	95,7	vyhovující	r = 0%

Tabulka 18 - Přehledná tabulka ukazatelů výhledové provozní kapacity - horizont 2030

Výsledná přehledná tabulka (*odb. Bochoř zanedbána (pouze kolejové spojky), rozsah dopravy dle horizontu 2050 /včetně VRT/)

	A /min/	N /vlaků/	b /min/	S	S _{krit}	n _{krit} /vlaků/	K _{krit} /%/	Nvolné _{kr} /vlaků/	S _{opt}	n _{opt} /vlaků/	K _{opt} /%/	Nvolné _{op} /vlaků/	Výsledná kvalita provozu	r = 0%
TK1: Chropyně -> odb. Bochoř -> Přerov	120	10	3,90	0,33	0,75	23,1	44	13,1	0,62	19,1	53	9,1	vyhovující	r = 0%
	900	68	3,90	0,29	0,60	138,5	50	70,5	0,40	92,3	74	24,3	vyhovující	r = 0%
	1440	86	3,90	0,23	0,60	221,5	39	135,5	0,40	147,7	59	61,7	vyhovující	r = 0%

Výsledná přehledná tabulka (*odb. Bochoř zanedbána (pouze kolejové spojky), rozsah dopravy dle horizontu 2050 /včetně VRT/)

	A	N	b	S	S _{krit}	n _{krit}	K _{krit}	Nvolné _{kr}	S _{opt}	n _{opt}	K _{opt}	Nvolné _{op}	Výsledná kvalita provozu	r = 0%
TK2: Přerov	120	10	3,25	0,27	0,75	27,7	37	17,7	0,62	22,9	44	12,9	vyhovující	r = 0%
	900	68	3,25	0,25	0,60	166,2	41	98,2	0,40	110,8	62	42,8	vyhovující	r = 0%
	1440	86	3,25	0,19	0,60	265,8	33	179,8	0,40	177,2	49	91,2	vyhovující	r = 0%

Tabulka 19 - Přehledná tabulka ukazovatelů výhledové provozní kapacity - horizont 2050

Výsledkem prověření provozní kapacity v dané oblasti je ve všech sledovaných případech vyhovující kvalita provozu, bez sklonu k rizikové nebo nedostatečné kvalitě provozu. V období největšího zatížení infrastruktury dopravou (15h/900min) dle horizontu 2050 je využití teoretické výhledové kapacity nejvyšší, a to na hodnotě cca 75% propustnosti dle optimálního stupně obsazení prvků infrastruktury – výhledová doprava v rámci ostatních sledovaných období tak kapacitu předmětného úseku využívá v nižší míře.

V souvislosti s výhledovou provozní kapacitou nutno podotknout fakt, že maximální délka prostorového oddílu cca 700m je navržena nejen s ohledem a schopnost provázení výhledového rozsahu dopravy v potřebné kvantitě (využití na max. cca 80%), ale také s ohledem na potřebnou kvalitu provázení – zajištění možnosti realizovatelnosti velmi těsného sledu vlaků vyššího přepravního segmentu (rozestup cca 2,5 minuty, horizont 2050), který je plánován v rámci celosíťové technologie dálkové osobní dopravy. V neposledním řadě je konfigurace prostorových oddílů navržena s ohledem na technické řešení - jednotnost řešení (prostorový oddíl max. 700m) v rámci celého vozebního ramene Brno - Přerov.

4.11 Závěr

Ukončením modernizace železniční trati v úseku Kojetín – Přerov dochází především k významnému zkrácení jízdních dob, kterého je docíleno generální modernizací železniční dopravní cesty. Zároveň dojde k významnému zvýšení bezpečnosti provozu použitím moderních zabezpečovacích systémů a v neposlední řadě i odstraněním úrovnových křížení s pozemními komunikacemi.

Zlepšení situace stávajícího stavu nastane i z pohledu místní cestující veřejnosti. Plně modernizované železniční stanice Kojetín a Chropyně spolu s nově navrhovanou železniční zastávkou Věžky budou vybaveny novými nástupišti a komunikacemi, bezbariérově přístupnými, novým mobiliářem v podobě laviček nebo odpadkových košů a novým sdělovacím zařízením v podobě rozhlasového a informačního systému včetně hodinového zařízení. Zvýšení komfortu a bezpečnosti cestující veřejnosti je tedy výrazné.

V Brně, únor 2024, Ing. František Kováč

5 STAVEBNÍ POSTUPY

Harmonogram výluk, koncepce stavebních postupů a samotné stavební postupy včetně dopravních opatření pro zachování provozu během výstavby jsou zpracovány v rámci samostatné části dokumentace stavby.

Obsahem stavby je modernizace trati Brno-Přerov v úseku Kojetín-Přerov spočívající v jeho vedení v nové stopě a v jeho zdvoukolejnění. Stavba je předběžně uvažována k realizaci v období od srpna 2025 do prosince 2028, termín bude upřesněn během zpracování dokumentace.

Jsou navrženy níže uvedené stavební postupy v průběhu uvedených let.

Roky 2025-2026:

Stavební postup č.0: představuje přípravné práce a práce na novém kolejišti včetně příslušných částí mostních objektů a propustků, nových komunikací a silničních nadjezdů apod mimo kolejiště bez nároku na nepřetržitě výluky. Výjimku tvoří práce začátkem stavebního postupu na nezamýšleném zhlaví ŽST Kojetín z důvodu zajištění napojení vlečky TTD a.s. Závod lihovar Kojetín na stávající výhybku č.L9 a práce na části Lověšického nadjezdu v ŽST Přerov. V tomto stavebním postupu dále bude provedena kompletní demolice VB v ŽST Kojetín a částečná demolice VB v ŽST Chropyně. Koncem tohoto stavebního postupu bude dokončen obchvat města Kojetína.

Rok 2027:

Stavební postup č.1: je navržen pro práce v ŽST Kojetín, v sudé KS ŽST Chropyně a na dokončení TK2 Kojetín-Chropyně.

Stavební postup č.2: je navržen pro práce v TK2 Chropyně-Přerov a v ŽST Přerov. V tomto stavebním postupu bude dokončen obchvat Chropyně včetně příslušného silničního nadjezdu

Rok 2028:

Stavební postup č.3: je uvažován na provádění prací v TK1 Kojetín-Chropyně, v liché KS ŽST Chropyně a na dokončení TK1 Chropyně-Přerov.

Stavební postup č.4: představuje dokončovací práce, aktivaci nového zabezpečovacího zařízení, PDPS, třetí SVÚ, ...

5.1 Harmonogram výluk

Rok 2025-2026, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.0 , přípravné práce, nezamýšlené zhl. ŽST Kojetín, TK2 Kojetín-Přerov, sudá KS ŽST Chropyně, kolej č.101, 91 a Lověšický podjezd v ŽST Přerov	01.08.25	510	23.12.26
TK+TV Němčice nad Hanou-Kojetín na 91 dnů nepřetržitě vč. TV	15.08.25	91	13.11.25
TK+TV Kojetín-Přerov na 35x8 hod. pažení u mostů a prop.	15.08.25	35	18.09.25
ŽST Kojetín, SK3-SK9 na přerovském zhlaví včetně TV	15.08.25	91	13.11.25
ŽST Kojetín, vlečka od výhybky č.L9 Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín nepřetržitě na 91 dnů, <u>obsluha přes výh.č.L1, platí i pro vlečku SOUFFLET AGRO, a.s. vlečka Kojetín a vlečka Chemagra, s.r.o.</u>	15.08.25	91	13.11.25
ŽST Chropyně, SK2, SK4 nepřetržitě s následným zrušením včetně TV	15.08.25	-	-
TK+TV Kojetín-Přerov na 2 dny (víkend, odstranění bednění nadjezdu v km 73,903)	11.07.26	2	12.07.26
TK+TV Kojetín-Přerov na 2 dny (víkend, dokončení nadjezdu v km 73,903)	22.08.26	2	23.08.26
TK+TV Kojetín-Přerov na 2 dny (víkend, dokončení nadjezdu v km 73,903)	29.08.26	2	30.08.26
ŽST Přerov, SK101 mezi výhybkami č.104 (mimo) a 122 (mimo) nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV	17.07.26	105	29.10.26
ŽST Přerov, kolej č.91 nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV	17.07.26	105	29.10.26

ŽST Přerov, SK240c+TV na 6 dnů nepřetržitě, posun koleje.	01.08.25	6	06.08.25
ŽST Přerov, SK108+TV na 4x4 hod, noční, betonáž základů TV	07.08.25	4	10.08.25
ŽST Přerov, SK103+TV na 5x4 hod, noční, betonáž základů TV	11.08.25	5	15.08.25
ŽST Přerov, svazek kolejí SK108 až SK103+TV na 5x4 hod, noční, brány	12.09.25	5	16.09.25
ŽST Přerov, SK401,303,305,307+TV na břevclavském zhlaví a TK1+TV Přerov-Hulín na 2x4 hod, noční, podpěry TV	17.09.25	2	18.09.25
TK2+TV Přerov-Hulín na 1x4 hod, noční, podpěra TV.	19.09.25	1	19.09.25
ŽST Přerov, TK1,2+TV Přerov-Hulín a TK+TV Přerov-Chropyně na 2x4 hod, noční, brány.	20.09.25	2	21.09.25
Technologická přestávka zimního období (předpoklad)	24.12.26	53	14.02.27
Rok 2027, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.1, ŽST Kojetín, TK2 Kojetín-Chropyně, sudá KS ŽST Chropyně, TK2 Chropyně-Přerov	15.02.27	161	25.07.27
TK Kojetín-Chropyně nepřetržitě včetně vypnutí TV	15.02.27	161	25.07.27
ŽST Kojetín, celá stanice, jízda vlaků umožněna novými výhybkami č.34, 33, 32, 31, 28, 25XN, 24XN, 23 na vlečku Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín přes výhybku č.L9.	15.02.27	105	30.05.27
ŽST Kojetín, vlečka od výhybky č.L1 Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín nepřetržitě na 161 dnů, <u>obsluha přes výh.č.L9, platí i pro vlečku SOUFFLET AGRO, a.s. vlečka Kojetín a vlečka Chemagra, s.r.o.</u>	15.02.27	161	25.07.27
ŽST Kojetín, přednostní zprovoznění nových SK4a, SK4, SK4c, SK6 společně s TK Kojetín-Tovačov	-	-	-
TK Kojetín-Tovačov nepřetržitě včetně vypnutí TV	15.02.27	105	30.05.27
ŽST Kojetín, lichá KS, kusé koleje za výh.č.16	31.05.27	70	08.08.27
Kojetín-Tovačov, vlečka Českomoravský štěrk, a.s., vlečka štěrkopískovna Tovačov, vlečka TOPOS PREFA Tovačov, vlečka KS PREFA	15.02.27	105	30.05.27
TK Kojetín-Kroměříž nepřetržitě	15.02.27	161	25.07.27
ŽST Chropyně, SK7+TV nepřetržitě s následným zrušením v úseku výh.č.9-km 77,15	15.02.27	-	-
Stavební postup č.2, sudá KS ŽST Kojetín, TK1, TK2 Chropyně-Přerov, koleje č.104, 106, 108 a Lověšický podjezd v ŽST Přerov	26.07.27	148	20.12.27
TK Chropyně-Přerov nepřetržitě včetně vypnutí TV; původní kolej	26.07.27	148	20.12.27
Jízda nákl. vlaků po nové TK2 Kojetín-Přerov s jejím provizor. propojením se stávající lichou KS ŽST Chropyně pro obsluhu tamějších vleček	26.07.27	148	20.12.27
ŽST Přerov, fáze A1, jízda z traťových kolejí č.401, 402 do svazku kolejí č.200-230 neumožněna (zřízení provizorní propojky výhybek č.128 a 111)	26.07.27	10	04.08.27
ŽST Přerov, fáze A2, SK102 mezi výhybkami č.92 (mimo) a 128 (mimo) nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV	05.08.27	119	01.12.27
ŽST Přerov, fáze A2, SK104 mezi výhybkami č.85 (mimo) a 121 (mimo) nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV	05.08.27	119	01.12.27
ŽST Přerov, fáze A2, SK106, SK108 mezi výhybkami č.78 (mimo) a 111 (mimo) 35 dnů včetně vypnutí TV	05.08.27	35	08.09.27
ŽST Přerov, fáze B, jízda z traťových kolejí č.401, 402 do svazku kolejí č.200-230 neumožněna (odstranění provizorní propojky výhybek č.128 a 111, pokládka výh.č.111, 112 a SVÚ výhybek č.306, 309, 311, 312)	09.09.27	10	18.09.27
Technologická přestávka zimního období (předpoklad)	21.12.27	100	29.03.28
Rok 2028, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.3, TK1 Kojetín-Přerov, lichá KS ŽST Chropyně	01.04.28	154	01.09.28
TK1 Kojetín-Přerov nepřetržitě včetně vypnutí TV	01.04.28	154	01.09.28
ŽST Chropyně, lichá kolejová skupina	01.04.28	154	01.09.28
ŽST Chropyně, žel.vlečka FATRA, a.s. provoz Chropyně	01.04.28	35	05.05.28
ŽST Chropyně, žel.vlečka Skladový areál MR Chropyně Rasina	01.04.28	35	05.05.28
ŽST Přerov, fáze B, výtažná kolej č.240c (v novém značení č.200a) od výhybky č.318 nepřetržitě na 127 dnů	01.04.28	127	05.08.28
Stavební postup č.4, aktivace zabezpečovacího zařízení	02.09.28	110	20.12.28
TK1 Kojetín-Přerov nepřetržitě včetně vypnutí TV	02.09.28	21	22.09.28
ŽST Chropyně, lichá KS	02.09.28	21	22.09.28
Dokončovací práce, vyklizení staveniště, úklid, DSPD.	02.09.28	110	20.12.28

Tabulka 20 - Harmonogram výluk

5.2 Jízdy vlaků a dopravní opatření

Stavební postup č. 0: (01.08.2025-23.12.2026, 510 dnů)

Během stavebního postupu bude jízda vlaků omežována ve třech základních celcích – úplné zastavení provozu po dobu 91 dnů, zastavení provozu po dobu 3x2 dny během

víkendu a omezení provozu v oblasti ŽST Přerov. Mimo popsané omezení bude doprava prováděna dle stávajících zvyklostí po stávající infrastruktuře.

Během 91dní dlouhého zastavení provozu bude doprava zastavena v úseku Němčice nad Hanou - Kojetín, a to jak osobní, tak dálková nákladní – vedeny budou v případě potřeby pouze vlaky místní nákladní dopravy z důvodu obsluhy dostupných železničních vleček a manipulačních míst. Kolejové propojení vleček směr Tovačov a Lihovar bude zachováno.

Během víkendového zastavení provozu (celkem 3 víkendy) bude doprava zastavena v úseku Kojetín - Přerov, a to jak osobní, tak dálková nákladní – vedeny budou v případě potřeby pouze vlaky místní nákladní dopravy z důvodu obsluhy dostupných železničních vleček a manipulačních míst.

Během omezení provozu v oblasti ŽST Přerov (celkem 105 dní) nebude možná jízda po staniční koleji č. 101, č. 103, konkrétně v oblasti výhybek 122 a 104, včetně nesjízdnosti spojovací koleje č. 91. V oblasti ŽST Přerov navíc dojde k 6 dennímu vyloučení koleje 240c a krátkodobým nočním výlukám z důvodu práce na trakčním vedení.

Ve stavech, kdy bude zachován provoz pravidelní dopravy, budou vlaky prováděny s využitím maximální propustnosti tratě. Výrazný omezování stávající kapacity tratě vlivem výluk se neočekává. Ve stavech, kdy dojde k zastavení provozu, budou trasovány pouze místní vlaky nákladní dopravy podle potřeby obsluhy jednotlivých železničních vleček a manipulačních míst, tedy nároky na výlukovou propustnost jsou pouze minimální.

Během stavebního postupu bude nutné zavádět následující dopravní opatření:

Během 91dní dlouhého nickolejného provozu bude doprava zastavena, vlaky osobní dopravy budou nahrazeny autobusovou dopravou (dálkové v relaci Brno-Přerov, regionální v relaci Nezamyslice – Přerov), tranzitní vlaky nákladní dopravy budou vedeny odklonovou trasou přes Břeclav, případně Českou Třebovou, místní vlaky nákladní dopravy budou vedeny ze směru Přerov omezeně dle aktuálně dostupné infrastruktury. Kolejové propojení vleček směr Tovačov a Lihovar bude zachováno.

Během víkendového zastavení provozu (celkem 3 víkendy) bude doprava zastavena, vlaky osobní dopravy budou nahrazeny autobusovou dopravou (dálkové v relaci Brno-Přerov, regionální v relaci Nezamyslice – Přerov), tranzitní vlaky nákladní dopravy budou vedeny odklonovou trasou přes Břeclav, případně Českou Třebovou, místní vlaky nákladní dopravy budou vedeny ze směru Brno omezeně dle aktuálně dostupné infrastruktury.

Během omezení provozu v oblasti ŽST Přerov budou vlaky prováděny po jiných, vhodných, dopravních kolejích mimo koleje s omezeným provozem (dotčené koleje budou sjízdny pouze ze směru od osobního nádraží, bez dostupnosti jižního zhlaví).

Technologická přestávka v zimním období: přelom roku 2027/2028

Železniční doprava provozována v úseku Nezamyslice-Přerov stávajícím způsobem bez omezení, ve stejnosměrné trakti.

Stavební postup č. 1: (15.02.2027-25.07.2027, 161 dnů)

Během stavebního postupu bude jízda vlaků omezována – úplné zastavení provozu po dobu 161 dnů. Během 161 dní dlouhého zastavení provozu bude doprava zastavena v úseku Kojetín – Chropyně a Kojetín - Kroměříž a to jak osobní, tak dálková nákladní – vedeny budou v případě potřeby pouze vlaky místní nákladní dopravy z důvodu obsluhy dostupných železničních vleček a manipulačních míst. Doprava bude zastavena také v úseku Kojetín – Tovačov, avšak po kratší dobu 105 dní, z důvodu nutnosti zajištění možnosti obsluhy železniční vlečky, kolejové propojení vlečky Lihovar bude zprovozněno přednostně.

Ve stavech, kdy dojde k zastavení provozu (celý stavební postup), budou trasovány pouze místní vlaky nákladní dopravy podle potřeby obsluhy jednotlivých železničních vleček a manipulačních míst, tedy nároky na výlukovou propustnost jsou pouze minimální.

Během stavebního postupu bude nutné zavádět dopravní opatření spjata se zastavením provozu:

Během 161dní dlouhého nickolejného provozu bude doprava zastavena, vlaky osobní dopravy budou nahrazeny autobusovou dopravou (dálkové v relaci Brno-Přerov, regionální v relaci Nezamyslice – Přerov), tranzitní vlaky nákladní dopravy budou vedeny odklonovou trasou přes Břeclav, případně Českou Třebovou, místní vlaky nákladní dopravy budou vedeny ze směru Přerov nebo Brno omezeně, dle aktuálně dostupné infrastruktury – směr Tovačov a kolejové propojení vlečky Lihovar budou zprovozněny přednostně z důvodu nutnosti zachování obsluhy železničních vleček.

Stavební postup č. 2: (26.07.2027-20.12.2027, 148 dnů)

Během stavebního postupu bude jízda vlaků omezována – úplné zastavení provozu po dobu 148 dnů. Během 148 dní dlouhého zastavení provozu bude doprava zastavena v úseku Chropyně – Přerov a to jak osobní, tak dálková nákladní – vedeny budou v případě potřeby pouze vlaky místní nákladní dopravy z důvodu obsluhy dostupných železničních vleček a manipulačních míst.

Během omezení provozu v oblasti ŽST Přerov (celkem 119 dní) nebude možná jízda po staniční koleji č. 102, č. 104, 106, 108, 200, postupnost a rozsah vylučovaných částí staničního kolejiště je zpracována do podrobnějších dílčích fází stavebních postupů.

Ve stavech, kdy dojde k zastavení provozu (celý stavební postup), budou trasovány pouze místní vlaky nákladní dopravy podle potřeby obsluhy jednotlivých železničních vleček a manipulačních míst, tedy nároky na výlukovou propustnost jsou pouze minimální.

Během stavebního postupu bude nutné zavádět dopravní opatření spjata se zastavením provozu a omezením provozu v oblasti ŽST Přerov:

Během 148dní dlouhého nickolejného provozu bude doprava zastavena, vlaky osobní dopravy budou nahrazeny autobusovou dopravou (dálkové v relaci Brno-Přerov, regionální v relaci Nezamyslice – Přerov), tranzitní vlaky nákladní dopravy budou vedeny odklonovou trasou přes Břeclav, případně Českou Třebovou, místní vlaky nákladní dopravy budou vedeny ze směru Brno omezeně, dle aktuálně dostupné infrastruktury.

Během omezení provozu v oblasti ŽST Přerov budou vlaky prováženy po jiných, vhodných, dopravních kolejích mimo koleje s omezeným provozem. V době konání omezeného provozu v rámci staničního kolejiště ZST Přerov bude zaveden nickolejný provoz směr Přerov, na omezeném staničním kolejišti tak bude provážena pouze doprava směr Břeclav. Pro zajištění co nejmenšího dopadu na řízení provozu během omezení (zachování dvoukolejného provozu po dobu hlavních prací – fáze A2) bude přednostně vybudováno provizorní propojení kolejí v oblasti výhybek č. 128 a 112.

Technologická přestávka v zimním období: přelom roku 2027/2028

Z důvodu nemožnosti napájet trakční vedení bude osobní doprava během technologické přestávky zastavena. Z pohledu organizace osobní dopravy tak budou kontinuálně platit jízdy vlaků a příslušené dopravní opatření dle SP2 a SP3. Tranzitní vlaky nákladní dopravy budou vedeny výhradně v nezávislé trakci, případně dle dopravních opatření SP2 a SP3, místní vlaky nákladní dopravy dle dopravních opatření SP2 a SP3.

Stavební postup č. 3: (01.04.2028-01.09.2028, 154 dnů)

Během stavebního postupu bude jízda vlaků omezována – úplné zastavení provozu po dobu 154 dnů. Během 154 dní dlouhého zastavení provozu bude doprava zastavena v úseku Nezamyslice – Kojetín a to jak osobní, tak dálková nákladní – vedeny budou v případě potřeby pouze vlaky místní nákladní dopravy z důvodu obsluhy dostupných železničních vleček a manipulačních míst. Přednostně bude zprovozněno kolejové propojení vlečky Fatra, z důvodu nutnosti zajištění její obsluhy během stavebního postupu (výluka 35 dnů). Zastavení

provozu je stanoveno koncepci stavebních postupů související a souběžné stavby – 4. stavba Brno – Přerov, Nezamyslice (mimo) – Kojetín (mimo).

Během omezení provozu v oblasti ŽST Přerov (celkem 127 dní) nebude možná jízda po staniční koleji č. 240c (stávající značení) včetně přiléhajícího zhlaví v oblasti výhybek č. 289 – 295 (dle aktuálních prací a jejich postupu tak bude vyloučeno zhlaví oblasti manipulací kolejí přednádraží, dopravních kolejí přednádraží B+C, a dopravních kolejí přednádraží řady 2XX).

Ve stavech, kdy dojde k zastavení provozu (celý stavební postup), budou trasovány pouze místní vlaky nákladní dopravy podle potřeby obsluhy jednotlivých železničních vleček a manipulačních míst, tedy nároky na výlukovou propustnost jsou pouze minimální.

Během stavebního postupu bude nutné zavádět dopravní opatření spjata se zastavením provozu a omezením provozu v oblasti ŽST Přerov:

Během 154 dní dlouhého nickolejného provozu bude doprava zastavena, vlaky osobní dopravy budou nahrazeny autobusovou dopravou (dálkové v relaci Brno-Přerov, regionální v relaci Nezamyslice – Přerov), tranzitní vlaky nákladní dopravy budou vedeny odklonovou trasou přes Břeclav, případně Českou Třebovou, místní vlaky nákladní dopravy budou vedeny ze směru Přerov omezeně, dle aktuálně dostupné infrastruktury. Přednostně bude zprovozněno kolejové propojení vlečky Fatra, z důvodu nutnosti zajištění její obsluhy během stavebního postupu (výluka 35 dnů).

Během omezení provozu v oblasti ŽST Přerov budou vlaky a posunové díly prováděny po jiných, vhodných, dopravních kolejích mimo koleje s omezeným provozem. V době konání omezeného provozu v rámci staničního kolejiště ZST Přerov bude zaveden nickolejný provoz směr Přerov, na omezeném staničním kolejišti tak bude prováděna pouze doprava směr Břeclav a uskutečňována místní práce stanice. Pro zajištění co nejmenšího dopadu na řízení provozu během omezení (zachování dostupnosti co největšího počtu kolejí přednádraží) budou jednotlivé prvky dotčené oblasti ŽST Přerov vylučovány postupně v co nejmenším rozsahu dle aktuálních možností stavby.

Stavební postup č. 4: (02.09.2028-20.12.2028, 110 dnů)

Během stavebního postupu budou vlaky prováděny po nově vybudované infrastruktuře, včetně napájení trakčního vedení, tj. v závislé trakci. Po dobu 21 dnů budou vlaky prováděny pouze jednokolejně v úseku Kojetín – Přerov, po zbytek stavebního postupu však dvoukolejně.

Ve stavech, kdy bude zachován provoz pravidelní dopravy, budou vlaky prováděny s využitím maximální propustnosti tratě. Výrazný omezování stávající kapacity tratě vlivem výluk se neočekává a to ani v případě nutnosti zavedení jednokolejného provozu.

Dopravní opatření nejsou nutná, a to ani v případě nutnosti zavedení jednokolejného provozu – bude zachována stávající organizace provozu platná pro jednokolejnou trať (v případě dvoukolejného provozu po zbytek stavebního postupu bude organizace dopravy upravena dle běžných zvyklostí).

5.3 Náhradní autobusová doprava

Náhradní autobusová doprava bude využívána primárně v rámci stavebních postupů uvažujících s plnou výlukou mezistaničního úseku Kojetín – Přerov, tedy primárně v rámci stavebního postupu č. 0 (91+6 dní), č. 1 (161 dní), č. 2 (148 dní), technologická přestávka (103 dní) č. 3 (154 dní), č. 4 (0 dní). Náhradní autobusová doprava je tak zavedena po určitou dobu v každém stavebním postupu mimo stavební postup č. 4, celkem po dobu 663 dní.

Trasa hlavní náhradní autobusové dopravy (Brno –) Nezamyslice – Kojetín – Přerov/Hulín, vychází z praktických zkušeností během výluk, je v závislosti na charakteru

poskytované linky náhradní autobusové dopravy různě dlouhá a to od 36 km po 80 km, přičemž trasa a zastávky náhradní autobusové dopravy jsou uvažovány dle zvyklostí a to:

<i>Brno hl.n.</i>	– u nádražní budovy, viadukt Křenová
<i>Vyškov na Moravě</i>	– u nádražní budovy, zast. autobusu IDS JMK „Vyškov žel.st.“
<i>Nezamyslice</i>	– u nádražní budovy
<i>Němčice nad Hanou</i>	– před nádražní budovou
<i>Měrovice nad Hanou</i>	– na křižovatce k zastávce
<i>Kojetín</i>	– před nádražní budovou
<i>Chropyně</i>	– před nádražní budovou
<i>Věžky</i>	– autobusová zastávka „Věžky, rozcestí“
<i>Přerov</i>	– nástup před nádražní budovou, výstup na autobusovém nádraží na stanovištích č. 27 a č. 35
<i>Hulín</i>	– před nádražní budovou

Navíc je v případě stavebního postupu č. 1 při výluce traťové koleje směr Kroměříž využívaná trasa náhradní autobusové dopravy Kojetín – Kroměříž, která je dlouhá 15 km. Trasa a zastávky náhradní autobusové dopravy jsou opět navrženy dle zvyklostí:

<i>Kojetín</i>	– před nádražní budovou
<i>Bezměrov</i>	– v obci na autobusové zastávce
<i>Postoupky</i>	– v obci na autobusové zastávce
<i>Kroměříž</i>	– před nádražní budovou

Trasy náhradní autobusové dopravy jsou v závislosti na charakteru poskytované linky náhradní autobusové dopravy vedeny čtyřmi různými trasami, které si liší ujetou vzdáleností i časovou náročností:

Druh linky NAD	Ujetá vzdálenost	Časová náročnost
NAD_Os_regio	15 km	21 min (0,35 hod)
NAD_Os	36 km	50 min (0,83 hod)
NAD_R_r	73 km	44 min (0,73 hod)
NAD_R_p	80 km	101min (1,68 hod)

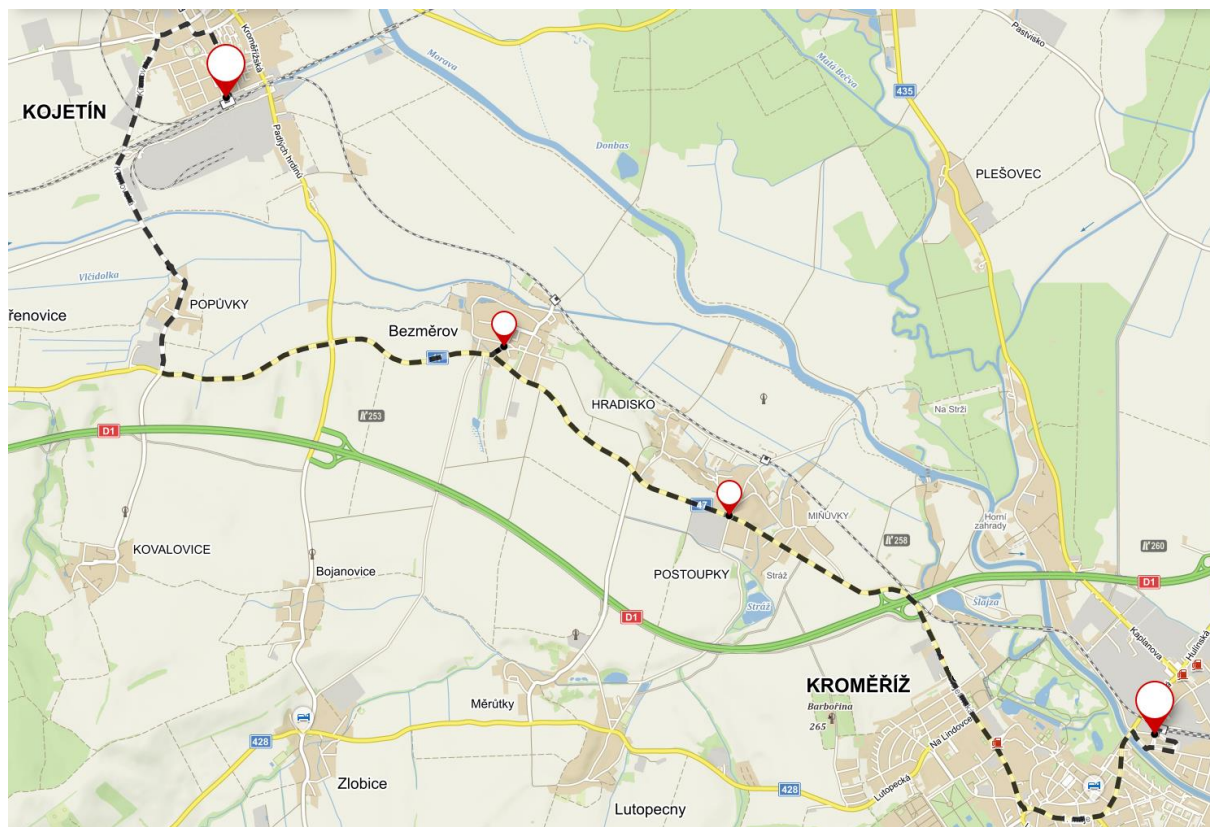
Tabulka 21 - Linky náhradní autobusové dopravy

Linky náhradní autobusové dopravy jsou rozděleny do čtyř kategorií vzhledem k jejich charakteru. Účelem první linky NAD_Os_regio je náhrada vlaků regionální osobní dopravy relace Kojetín – Kroměříž. Účelem druhé linky NAD_Os je náhrada vlaků regionální osobní dopravy relace Nezamyslice – Přerov. Účelem dalších dvou linek, NAD_R_r a NAD_R_p je náhrada vlaků dálkové osobní dopravy relace Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín a rozdíl mezi nimi spočívá v trase, tedy i obsluhovaných oblastí a časové náročnosti.

- Linka NAD_Os_regio

Účelem této linky náhradní autobusové dopravy je nahrazení všech regionálních osobních vlaků v úseku Kojetín – Kroměříž. Linka dle zvyklostí obsluhuje Kojetín, Bezměrov,

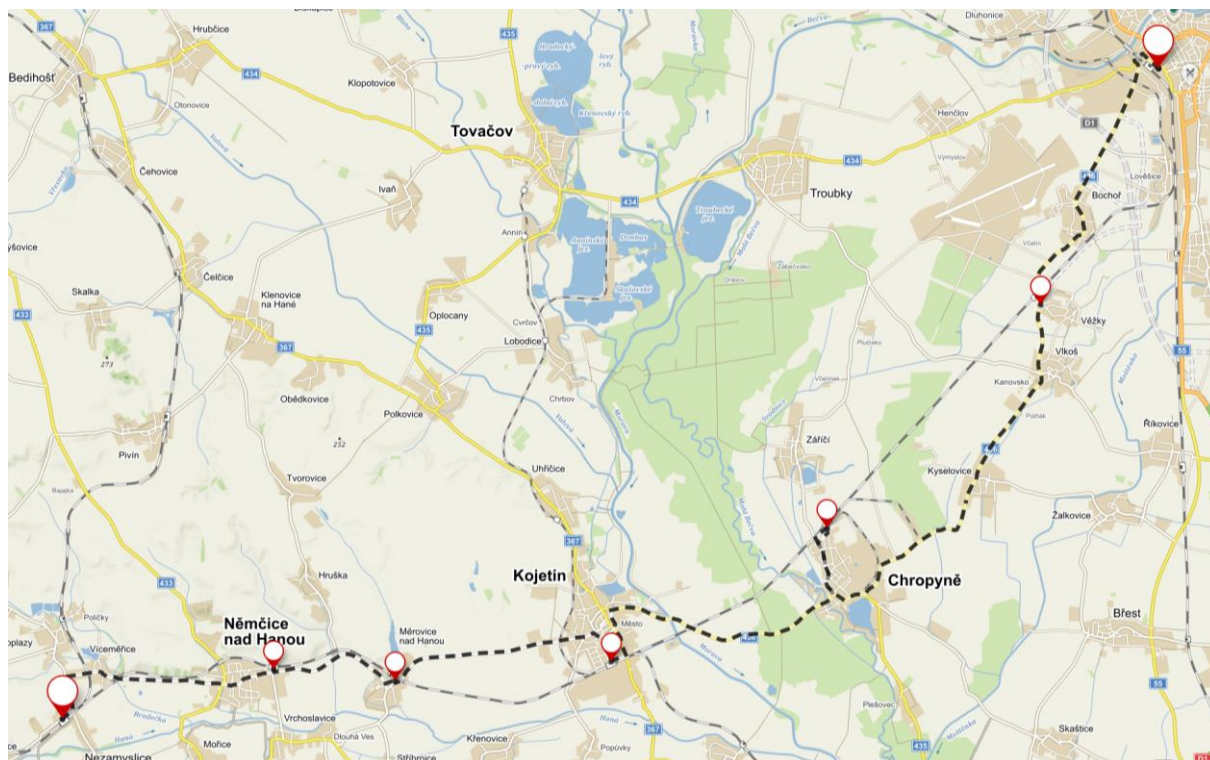
Postoupky a Kroměříž. Délka trasy náhradní autobusové dopravy je tak celkem 15 km (trasa NAD vedena mimo přejez P7202 (snesen během SP2) v Kojetíně) a její časová náročnost je celkem 21 minut (Doba odlišná od jízdy regionálního osobního vlaku. Předpokládá se, že dojde k narušení grafikonu vlakové dopravy a tedy ke zpoždění cca +10 min i vzhledem na dobu nutnou na odbavení cestujících při nástupu/výstupu v rámci pravidelného zastavení.).



Obrázek 7 - Trasa linky NAD_Os_regio náhradní autobusové dopravy, mapy.cz

- Linka NAD_Os

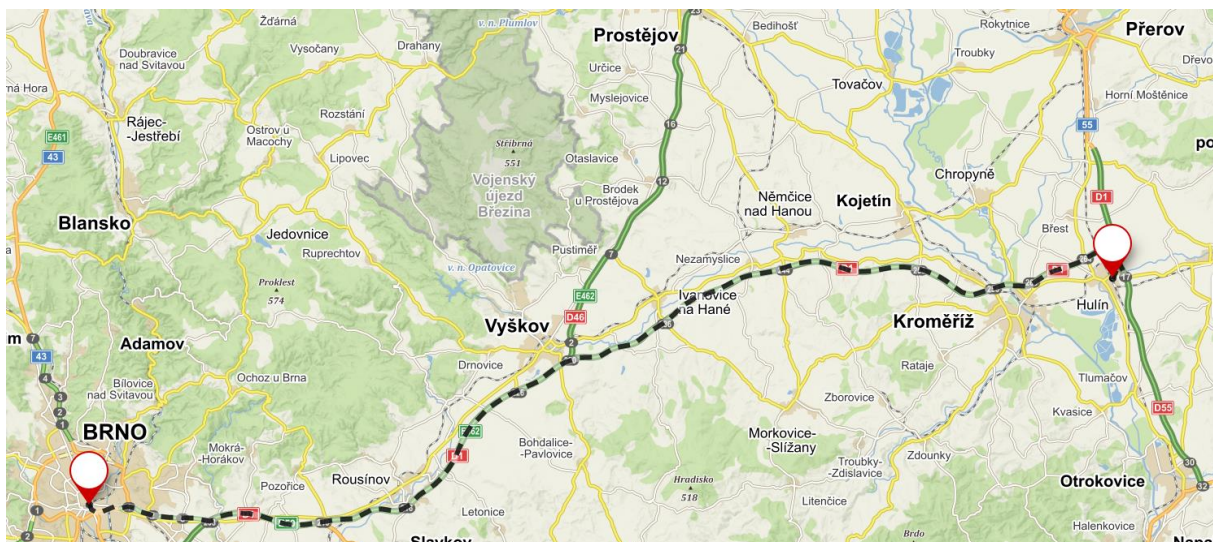
Účelem této linky náhradní autobusové dopravy je nahrazení všech regionálních osobních vlaků v úseku Nezamyslice – Kojetín – Přerov. Linka dle zvyklostí obsluhuje Nezamyslice, Němčice nad Hanou, Měrovice nad Hanou, Kojetín, Chropyně, Věžky a Přerov. Délka trasy náhradní autobusové dopravy je tak celkem 36 km a její časová náročnost je celkem 50 minut (Doba odlišná od jízdy regionálního osobního vlaku. Předpokládá se, že dojde k narušení grafikonu vlakové dopravy a tedy ke zpoždění cca +30 min i vzhledem na dobu nutnou na odbavení cestujících při nástupu/výstupu v rámci pravidelného zastavení.).



Obrázek 8 - Trasa linky NAD_Os náhradní autobusové dopravy, mapy.cz

- Linka NAD_R_r

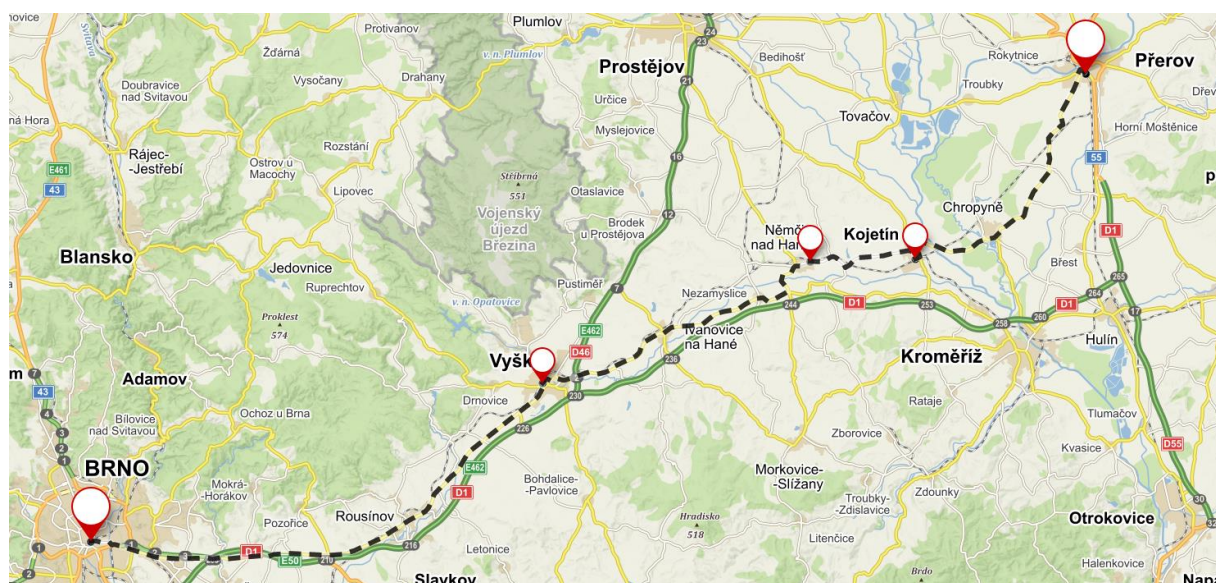
Účelem této linky náhradní autobusové dopravy je nahrazení všech dálkových osobních vlaků v úseku (Brno –) Nezamyslice – Přerov, v kombinaci s linkou NAD_R_p. Linka NAD_R_r tedy nahrazuje vlaky dálkové linky R8, přičemž na rozdíl od linky NAD_R_p představuje rychlé náhradní spojení Brna a Přerova. Vlaky jsou dle zvyklostí nahrazovány již z Brna, z důvodů nedostatečné kapacity dráhy v oblasti Brněnska a samotného Brna hlavního nádraží. Rychlé náhradní autobusové spojení je vedeno dálnicí přímo do přednádražního prostoru ŽST Hulín, kde budou autobusy čekat na vlakovou soupravu linky R8. Vlaky linky R8 mimořádně zajiždí z Přerova do Hulína, kde dochází k obratu soupravy, přestupu cestujících z/do autobusů náhradní autobusové dopravy a vlaková souprava odjíždí zpět směr Přerov – Ostrava – Bohumín. Po odjezdu vlaku se autobusy vrací zpátky stejnou trasou, tedy opět rychlé přímé spojení Hulína a Brna přes dálnici. Popsaným způsobem je možné vyhnout se nedostatečné kapacitě dráhy v oblasti Brněnska, minimalizovat přestupy cestujících mezi autobusy a vlakovými soupravami a v neposlední řadě zamezit meškání. Linka NAD_R_r na své trase neobsahuje žádné oblasti, je určena přímo pro cestující kteří cestují z oblasti Brna do oblasti Přerova a dále směr Ostrava a Bohumín. V opačném směru obdobně. Délka trasy náhradní autobusové dopravy je tedy celkem 73 km a její časová náročnost je celkem 44 minut (Doba odlišná od jízdy dálkového osobního vlaku. Předpokládá se, že nedojde k narušení grafikonu vlakové dopravy, mimo mimořádné zajiždění vlakových souprav linky R8 z Přerova do Hulína.).



Obrázek 9 - Trasa linky NAD_R_r náhradní autobusové dopravy, mapy.cz

- Linka NAD_R_p

Účelem této linky náhradní autobusové dopravy je nahrazení všech dálkových osobních vlaků v úseku (Brno –) Nezamyslice – Přerov, v kombinaci s linkou NAD_R_r. Linka NAD_R_p tedy nahrazuje vlaky dálkové linky R8, přičemž na rozdíl od linky NAD_R_r představuje podrobné a pomalejší náhradní spojení Brna a Přerova. Vlaky jsou dle zvyklostí nahrazovány již z Brna, z důvodů nedostatečné kapacity dráhy v oblasti Brněnska a samotného Brna hlavního nádraží. Podrobné náhradní autobusové spojení je vedeno mimo dálnici do přednádražního prostoru ŽST Přerov, obdobně zpátky. Popsaným způsobem je možné vyhnout se nedostatečné kapacitě dráhy v oblasti Brněnska, minimalizovat přestupy cestujících mezi autobusy a vlakovými soupravami a zachovat dopravní obslužnost dotčených oblastí. Linka NAD_R_p na své trase obsluhuje Brno, Vyškov na Moravě, Němčice na Hané, Kojetín a Přerov, obdobně jak je tomu u zastavovací politiky dálkových vlaků linky R8. Linka NAD_R_p je tedy určena přímo pro cestující který cestují z oblasti Brna do oblasti menších nácestných stanic a do oblasti Přerova, nikoliv pro cestující, kteří cestují dále směr Ostrava a Bohumín. V opačném směru obdobně. Délka trasy náhradní autobusové dopravy je tedy celkem 80 km a její časová náročnost je celkem 101 minut (Doba odlišná od jízdy dálkového osobního vlaku. Předpokládá se, že dojde k narušení grafikonu vlakové dopravy a tedy ke zpoždění cca +30 min i vzhledem na dobu nutnou na odbavení cestujících při nástupu/výstupu v rámci pravidelného zastavení.).



Obrázek 10 - Trasa linky NAD_R_p náhradní autobusové dopravy, mapy.cz

5.4 Závěr ke stavebním postupům

Při tvorbě harmonogramu výluk a celkové koncepce stavebních postupů v rámci stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov“ byl brán ohled na co nejmenší dopad na výluky provozování drážní dopravy a tedy nutnosti po dobu konání stavebních prací nahrazovat vlaky osobní dopravy náhradní autobusovou dopravou.

V rámci náhradní autobusové dopravy během výluk bude dopravní obslužnost všech dotčených oblastí zabezpečena celkem 30 autobusy.

Koncepce dopravních opatření během jednotlivých stavebních postupů, zvláště pak koncepce a opatření náhradní autobusové dopravy během stavebních postupů počítá se souběhem stavebních prací během 5. stavby Nezamyslice – Kojetín, se stavebními pracemi během 4. stavby Nezamyslice – Kojetín. Důvodem je skutečnost, že během výluky v rámci stavebních postupů 5. stavby bude pravidelný provoz osobní i nákladní dopravy omezen až zastaven i na území 4. stavby Nezamyslice – Kojetín. Z hlediska dopravní technologie je proto doporučeno se zabezpečením vzájemného souběhu staveb dále intenzivně zabývat.

Dílní upřesnění dopravních opatření během stavby bude provedeno ve vydávaných konkrétních výlukových rozkazech (ROV), případně (vzhledem na rozsah omezení dopravy) formou zapracování do příslušného platného skutečného GVD.

V Brně, únor 2024, Ing. František Kováč

VÝKRESOVÁ ČÁST

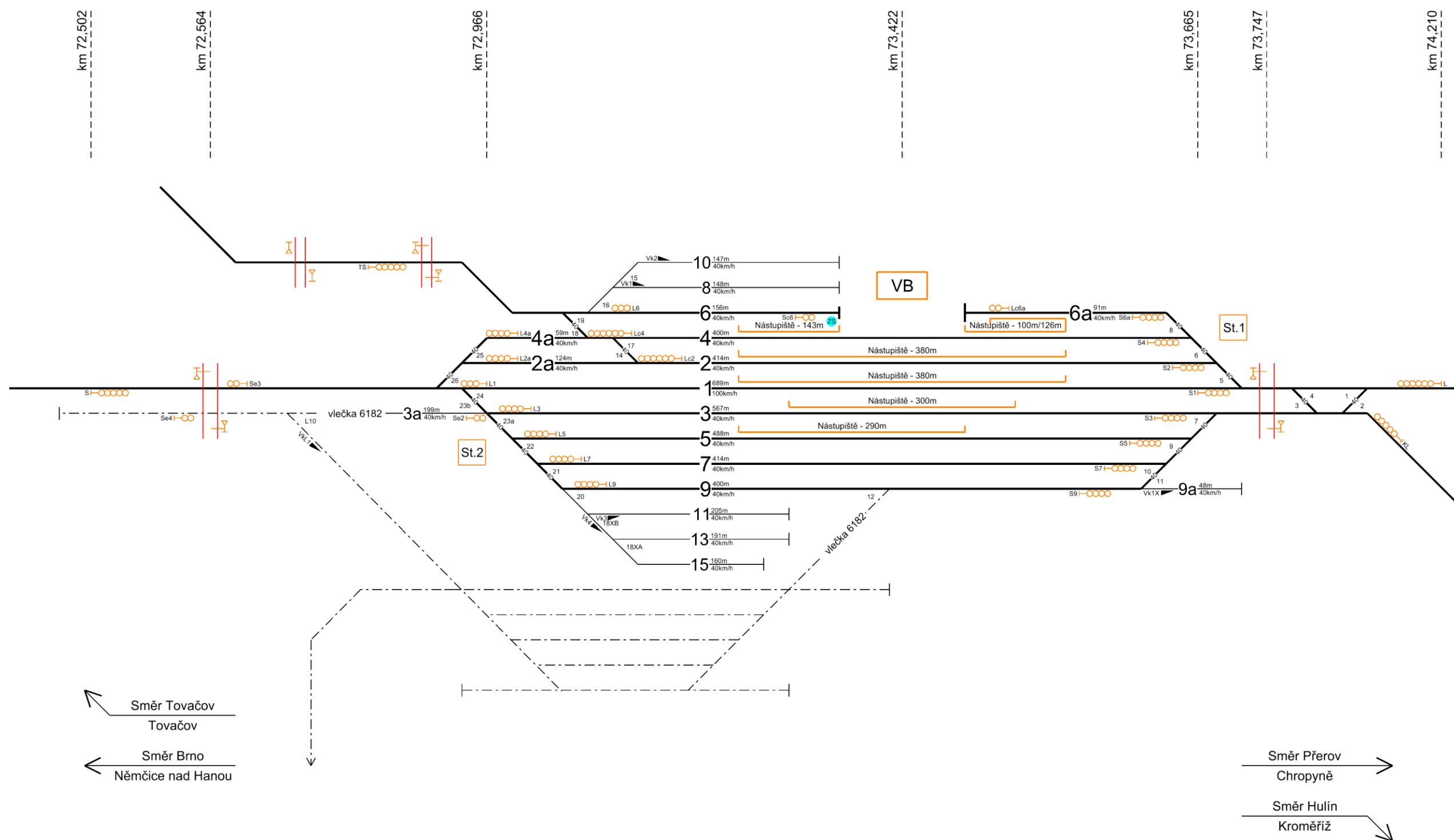
Seznam výkresů:

- Výkres 01: Dopravní schéma stávajícího stavu ŽST Kojetín
- Výkres 02: Dopravní schéma stávajícího stavu ŽST Chropyně
- Výkres 03: Dopravní schéma stávajícího stavu ŽST Věžky
- Výkres 04: Dopravní schéma stávajícího stavu ŽST Přerov - obvod přednádraží
- Výkres 05: Výhledový grafikon vlakové dopravy – horizont 2030
- Výkres 06: Výhledový grafikon vlakové dopravy – horizont 2050
- Výkres 07: Výhledový grafikon vlakové dopravy – horizont 2050+
- Výkres 08: Dopravní schéma navrhovaného stavu

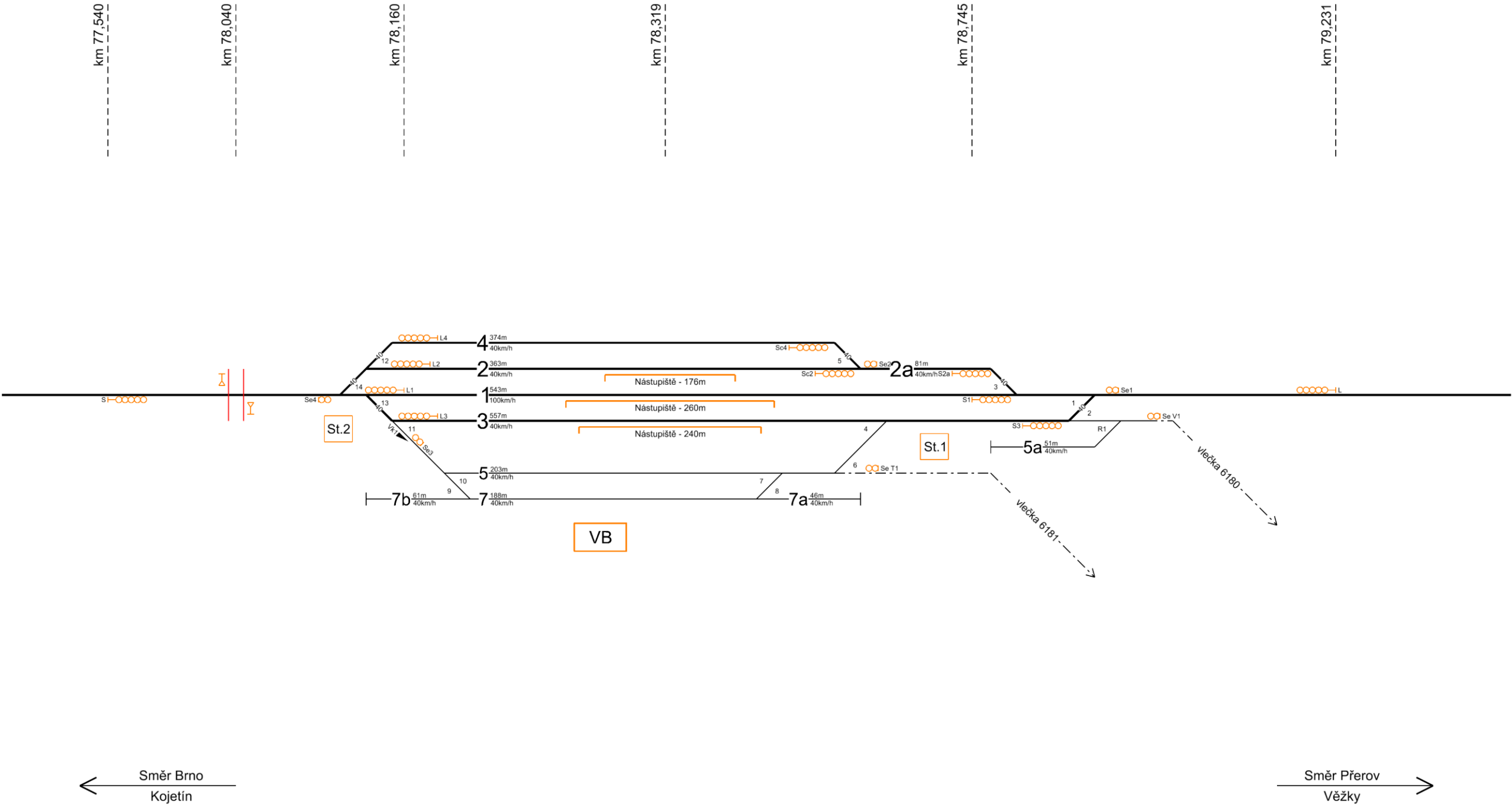
Výkres 01:

Dopravní schéma stávajícího stavu – ŽST Kojetín

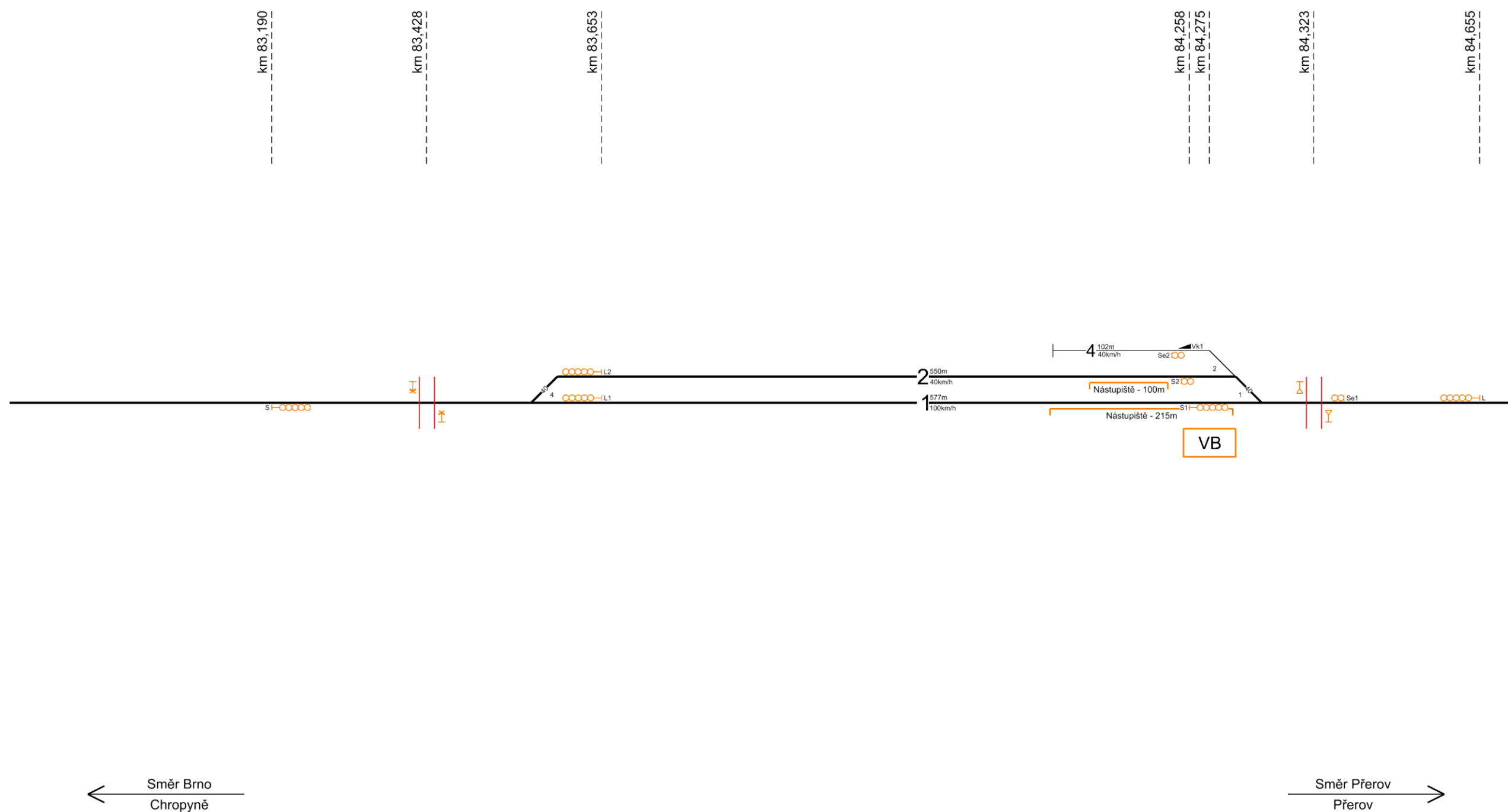
ŽST Kojetín - stávající stav



ŽST Chropyně - stávající stav



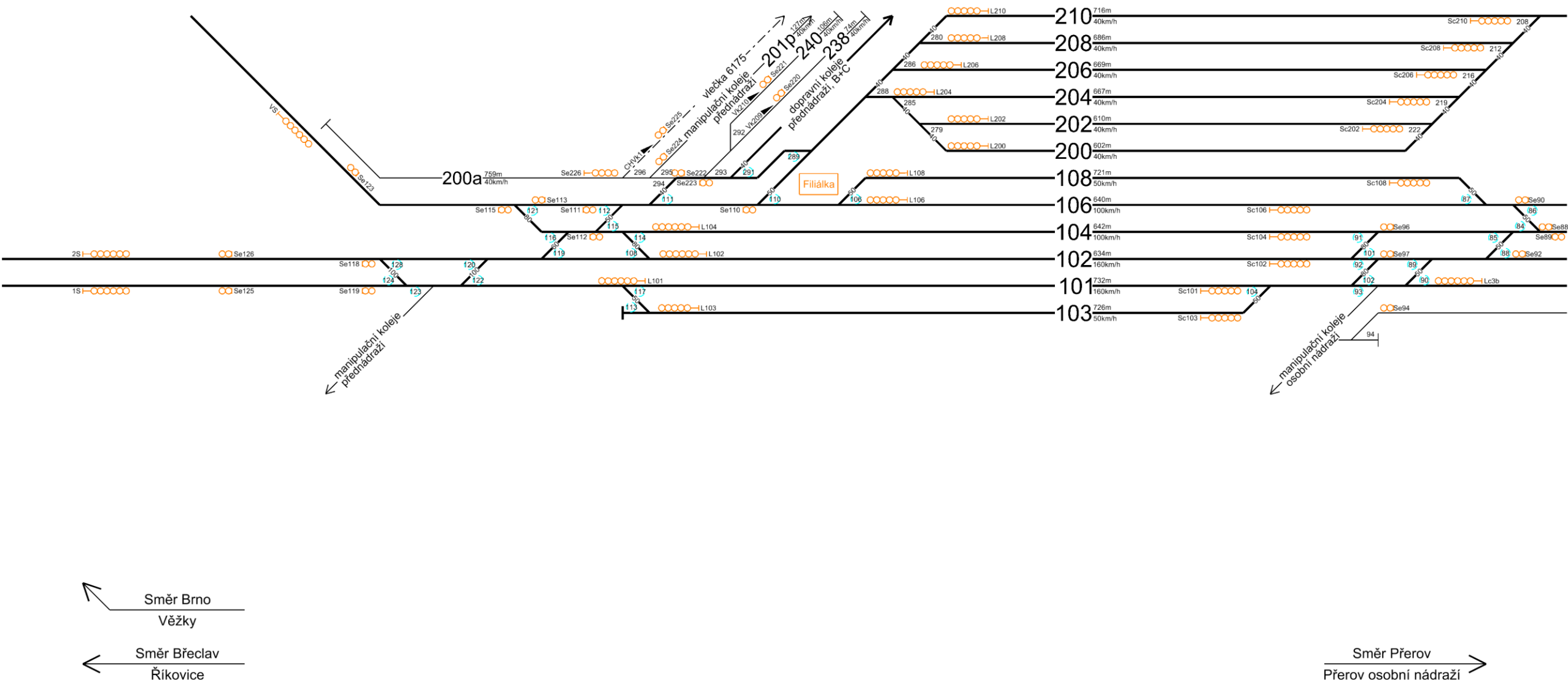
ŽST Věžky - stávající stav



Výkres 04:

Dopravní schéma stávajícího stavu - ŽST Přerov - obvod přednádraží

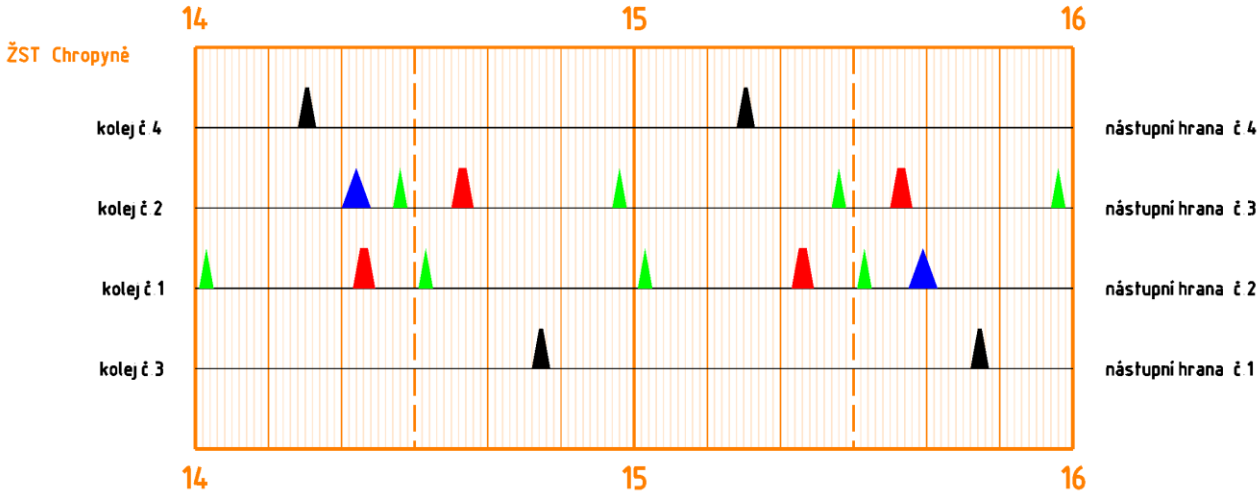
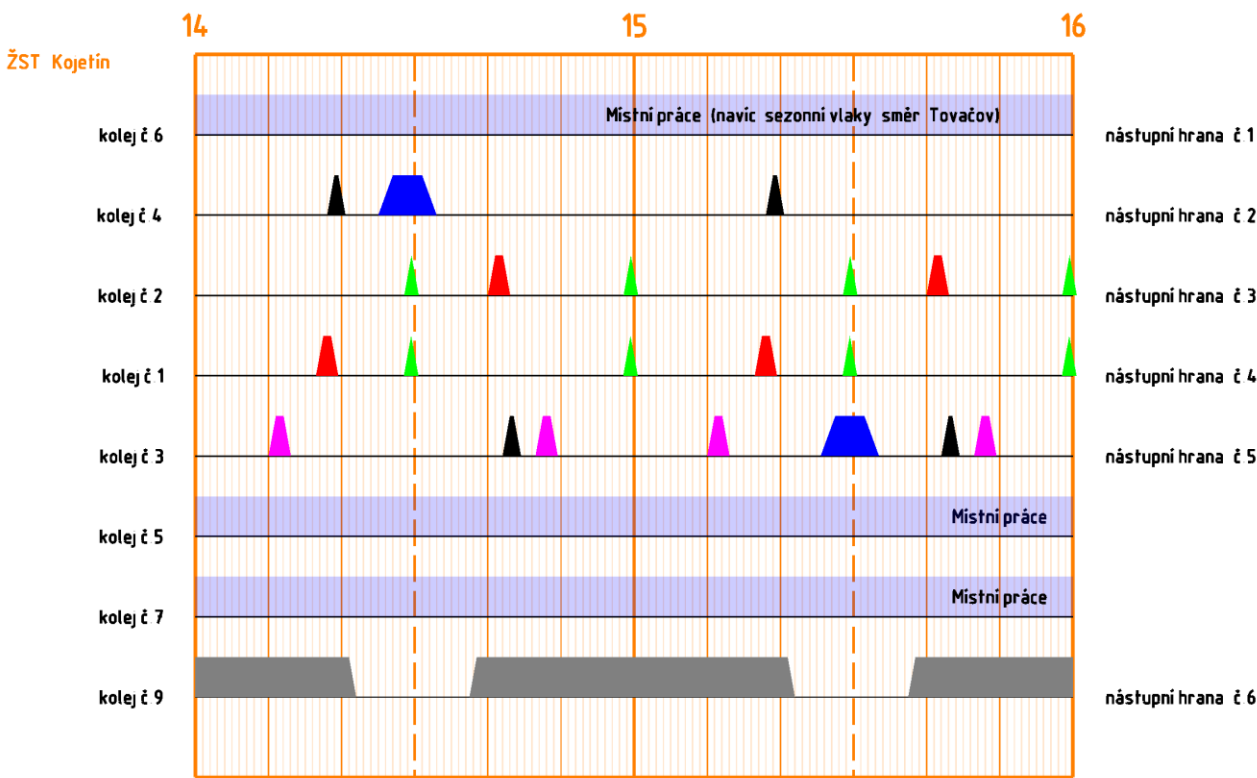
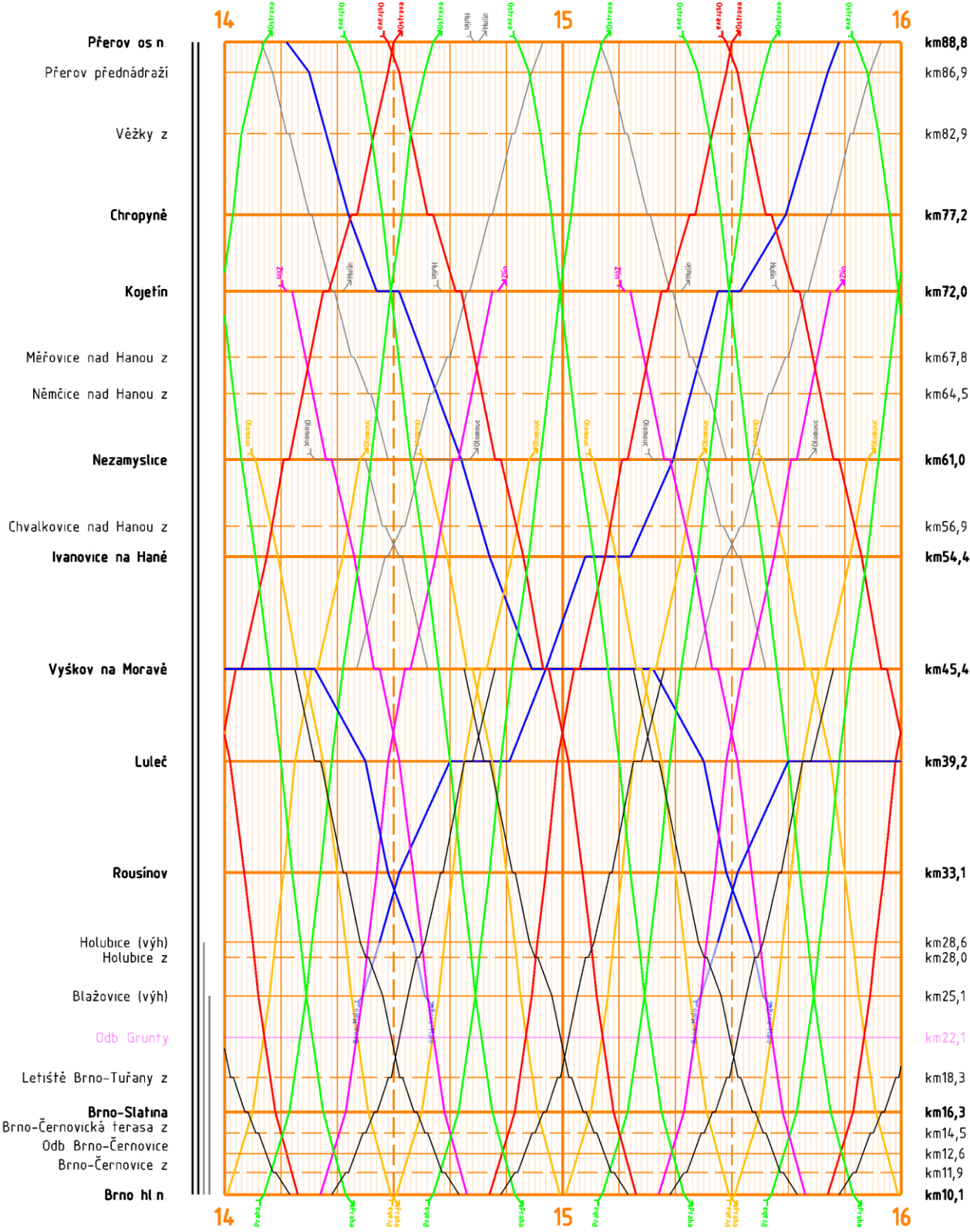
ŽST Přerov - přednádraží - stávající stav



Ex Ex30 Praha – Brno – Ostrava (T30min – 15párů/4páry/)
R R8 Brno – Přerov – Ostrava – Bohumin (T60min – 13párů/2páry/)
R R12 Brno – Nezamyslice – Olomouc (T60min – 15párů/2páry+posilové vlaky/)
R R31 Brno – Kojetín – Zlín (T60min – 13párů/2páry/)
Os Přerov – Nezamyslice (T60min – 18párů/2páry/)
Os Olomouc – Prostějov – Nezamyslice – Vyškov (T60min – 18párů/2páry/, mimo předmetný úsek stavby)
Os S7 Brno – Rousínov – Vyškov na Moravě (T30min – 27párů/4páry/, mimo předmetný úsek stavby)
Os S3 Kojetín – Kroměříž – Hulín – Bystřice pod Hostýnem (T60min – 18párů/4páry/, mimo předmetný úsek stavby)
Nex/Pn Brno – Přerov (bez taktu – 14párů/1pár/)

Výkres 05:

Výhledový grafikon vlakové dopravy – horizont 2030



horizont 2030

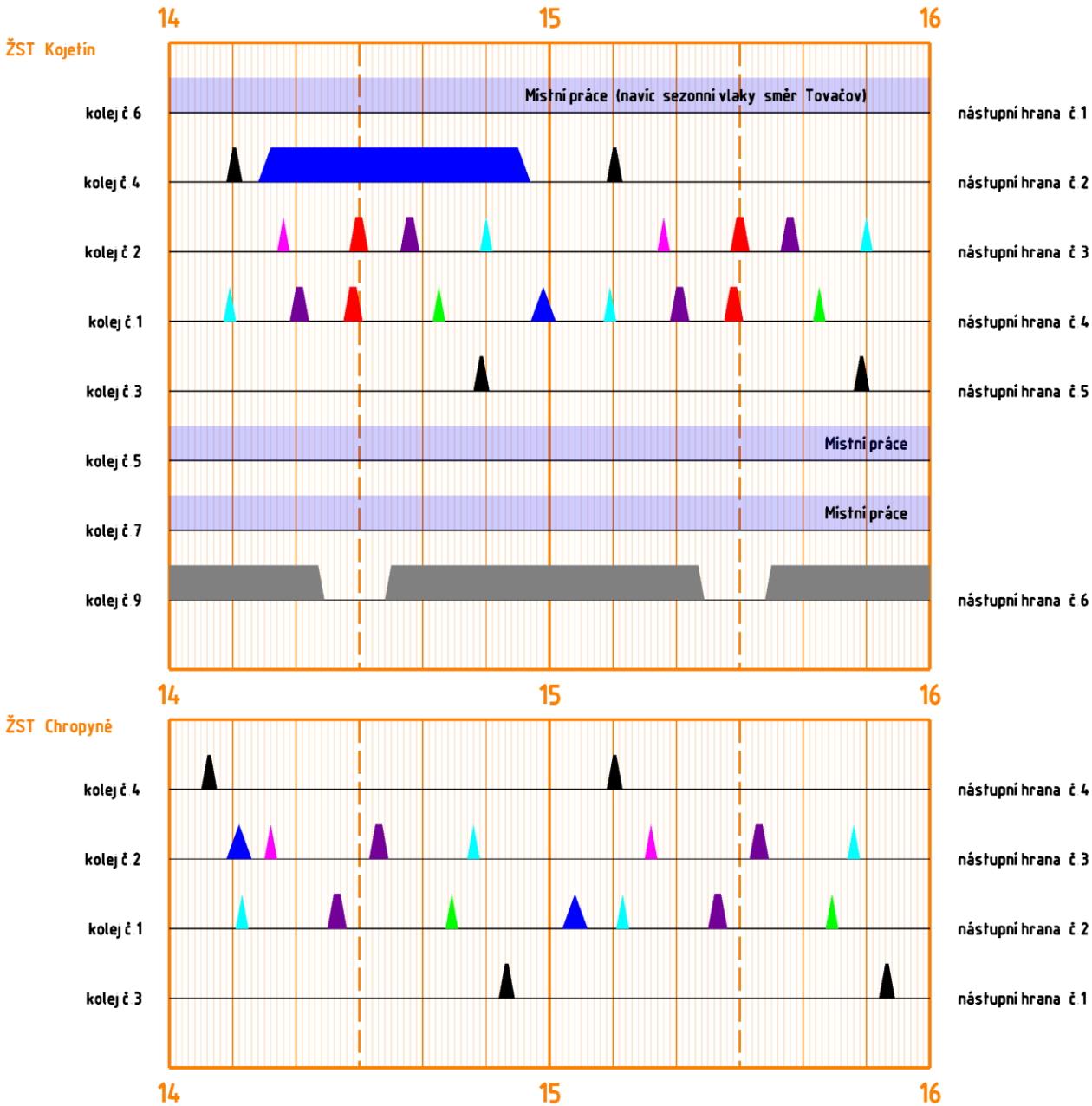
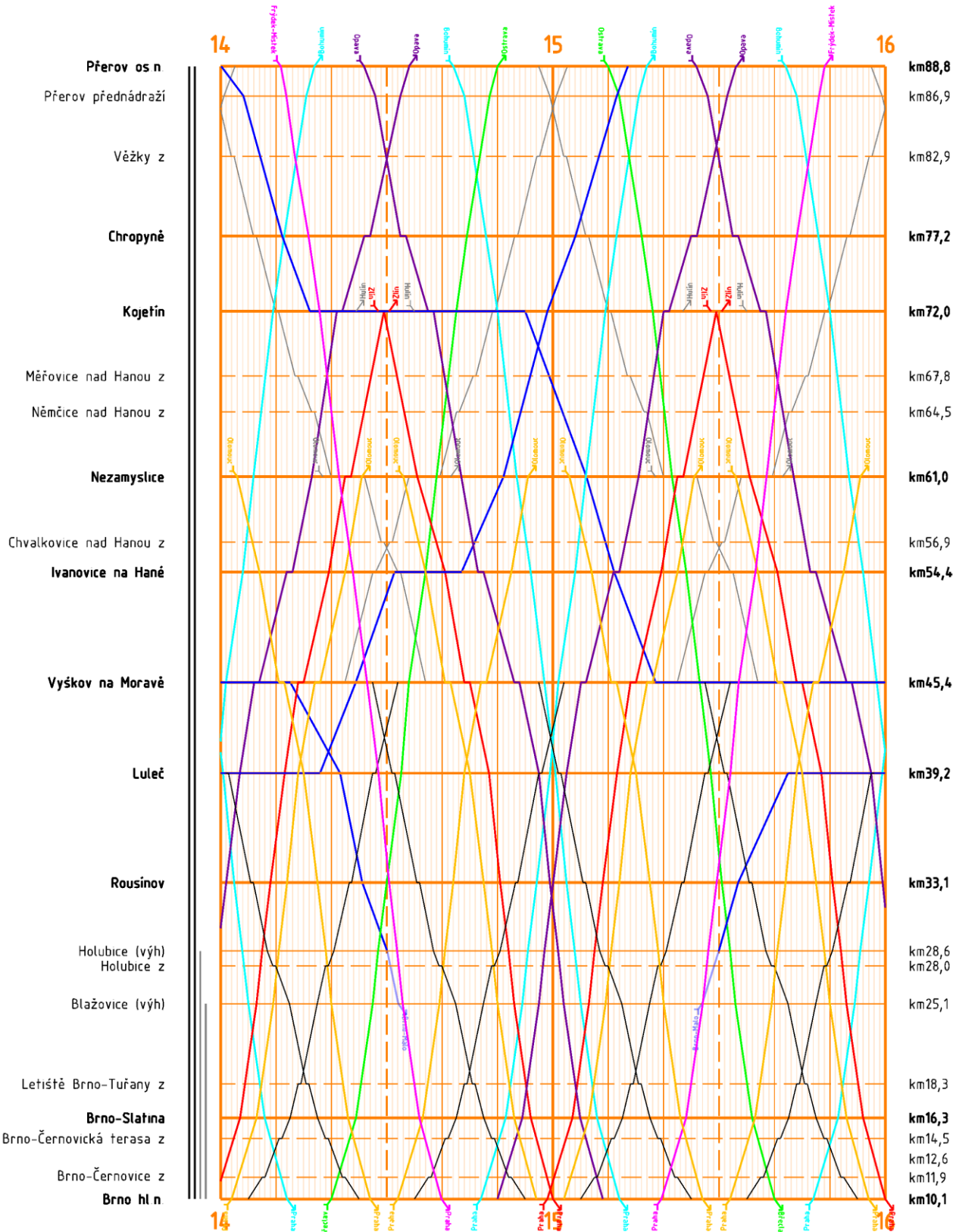
- dokončen ŽUB

- výchozí výhledový rozsah dopravy

Výkres 06:

Výhledový grafikon vlakové dopravy – horizont 2050

Ex SPR2 Praha - Brno - Ostrava - Frýdek-Místek (T60min - 18párů/2páry/
Ex Ex1 Praha - Brno - Přerov - Ostrava - Bohumín - Žilina/Warszawa (T60min - 18párů/2páry/
Ex Ex4 Wien/Budapešť - Břeclav - Brno - Přerov - Ostrava - Warszawa (T120min - 9párů/1pár/
Ex Ex22 Praha - Brno - Kojetín - Zlín/Luhačovice (T60min - 18párů/2páry/
R R12 Brno - Nezamyslice - Olomouc (T60min - 22párů/2páry+posilové vlaky)
R R28 Brno - Kojetín - Přerov - Ostrava - Opava (T60min - 18párů/2páry/
Os Přerov - Nezamyslice (T60min - 18párů/2páry/
Os Olomouc - Prostějov - Nezamyslice - Vyškov (T60min - 18párů/2páry/, mimo předmetný úsek stavby)
Os S7 Brno - Rousínov - Vyškov na Moravě (T30min - 27párů/4páry/, mimo předmetný úsek stavby)
Os S3 Kojetín - Kroměříž - Hulín - Bystřice pod Hostýnem (T60min - 18párů/4páry/, mimo předmetný úsek stavby)
Nex/Pn Brno - Přerov (bez taktu - 14párů/1pár/)

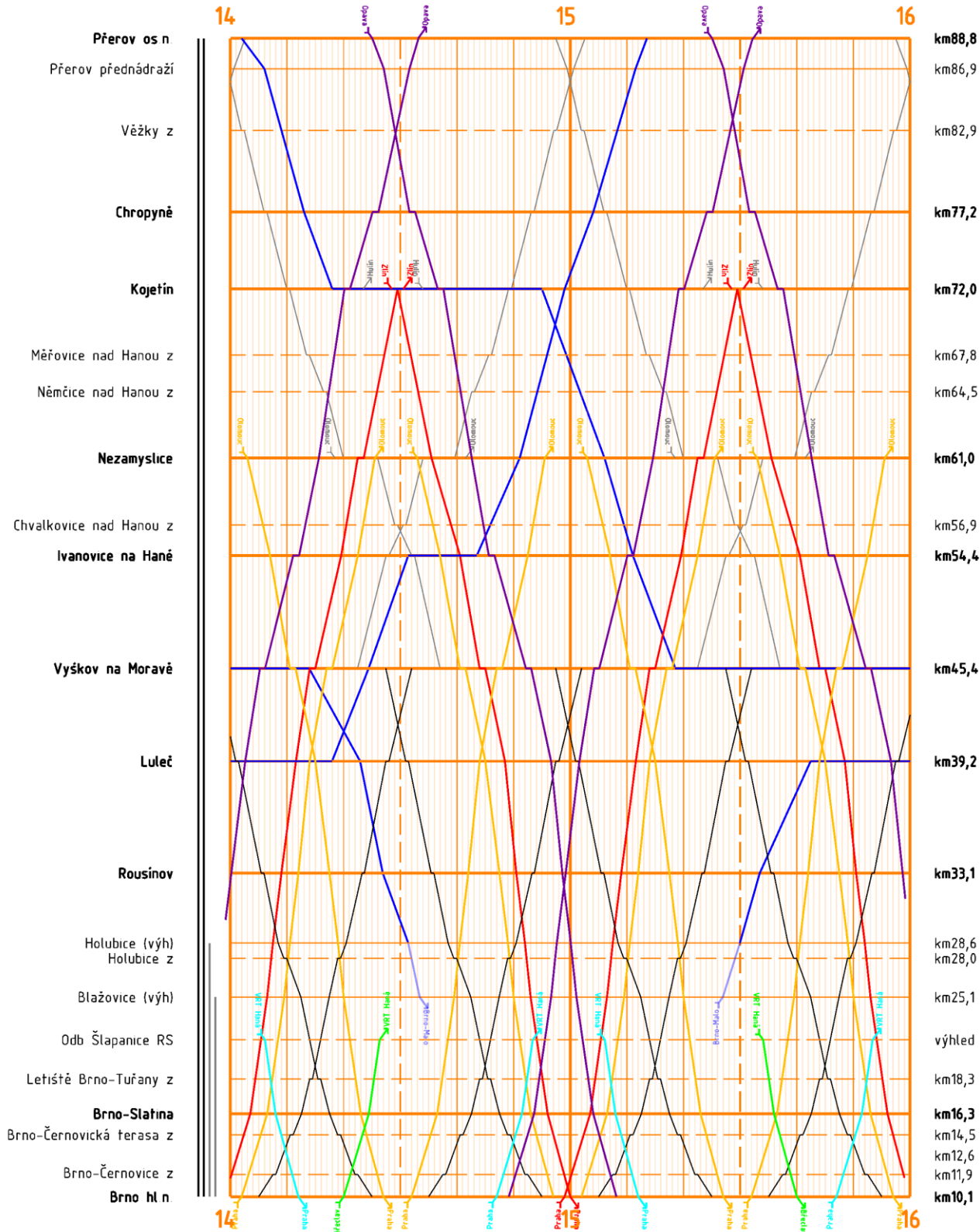


horizont 2050

- dokončen ŽUB
- dokončena VRT Brno - odb. Šakvice - VRT Jižní Morava
- dokončena VRT Přerov - Ostrava - VRT Moravská Brána
- dokončena VRT Praha - Brno - VRT Vysočina
- maximální rozsah dopravy (trasování dálkové dopravy dle VRT po stávající spojnici Brno - Přerov)

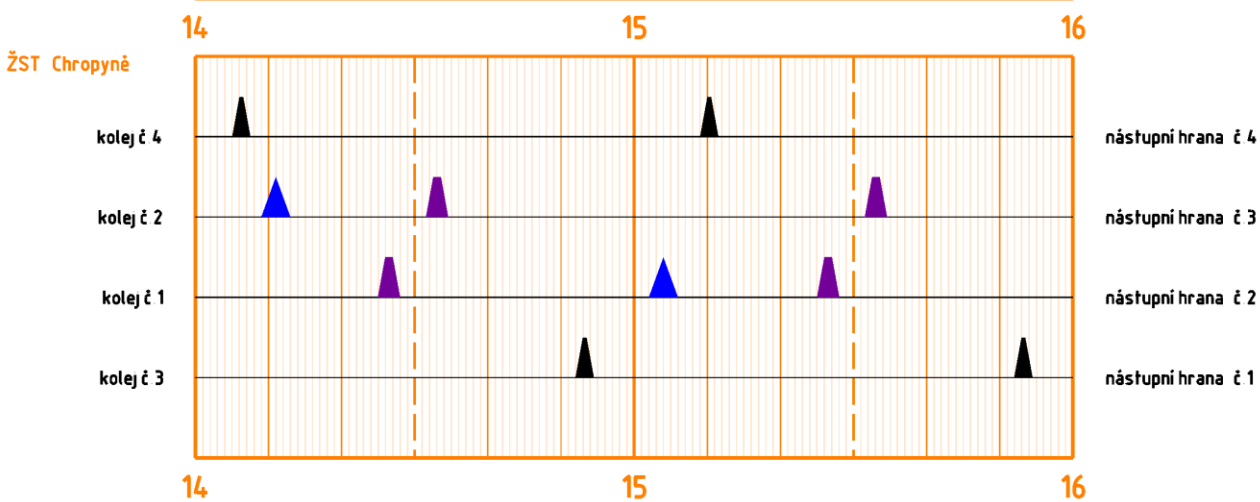
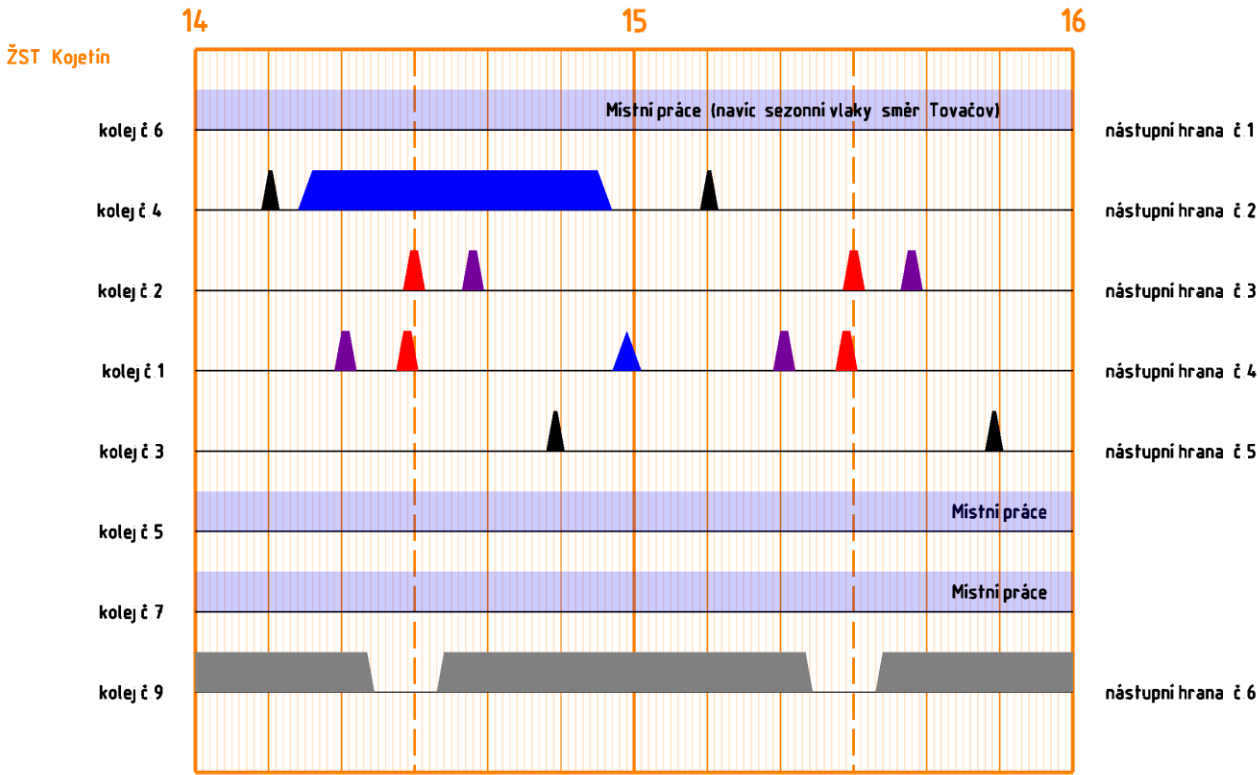
Ex Ex22 Praha – Brno – Kojetín – Zlín/Luhačovice (T60min – 18párů/2páry/)
R R12 Brno – Nezamyslice – Olomouc (T60min – 22párů/2páry+posilové vlaky/)
R R28 Brno – Kojetín – Přerov – Ostrava – Opava (T60min – 18párů/2páry/)
Os Olomouc – Prostějov – Nezamyslice – Vyškov (T60min – 18párů/2páry/)
Os Přerov – Nezamyslice (T60min – 18párů/2páry/, mimo předmětný úsek stavby)
Os S7 Brno – Rousínov – Vyškov na Moravě (T30min – 27párů/4páry/, mimo předmětný úsek stavby)
Os S3 Kojetín – Kroměříž – Hulín – Bystřice pod Hostýnem (T60min – 18párů/4páry/, mimo předmětný úsek stavby)
Nex/Pn Brno – Přerov (bez taktu – 14párů/1pár/)

Ex VRT Haná SPR2 Praha – Brno – Ostrava – Frýdek-Místek (T60min – 18párů/2páry/)
Ex VRT Haná Ex1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín – Zlín/Warszawa (T60min – 18párů/2páry/)
Ex VRT Haná Ex4 Wien/Budapest – Brno – Přerov – Ostrava – Warszawa (T120min – 9párů/1pár/)
Ex VRT Haná Ex15 Praha – Brno – Olomouc (T60min – 18párů/2páry/)



Výkres 07:

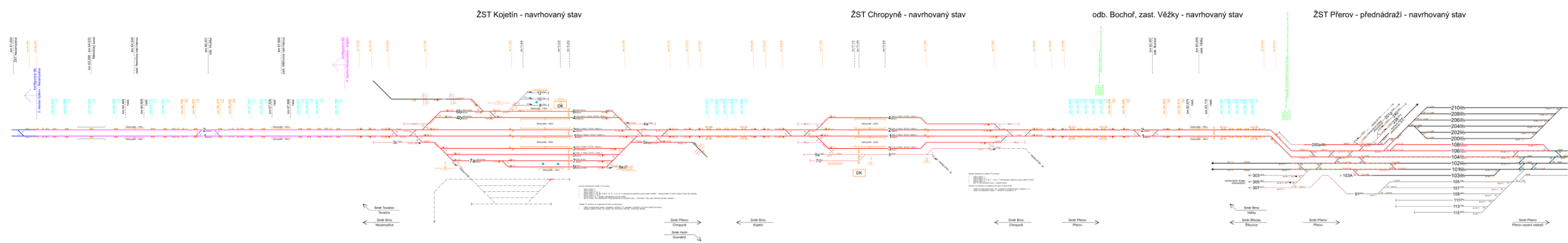
Výhledový grafikon vlakové dopravy – horizont 2050+



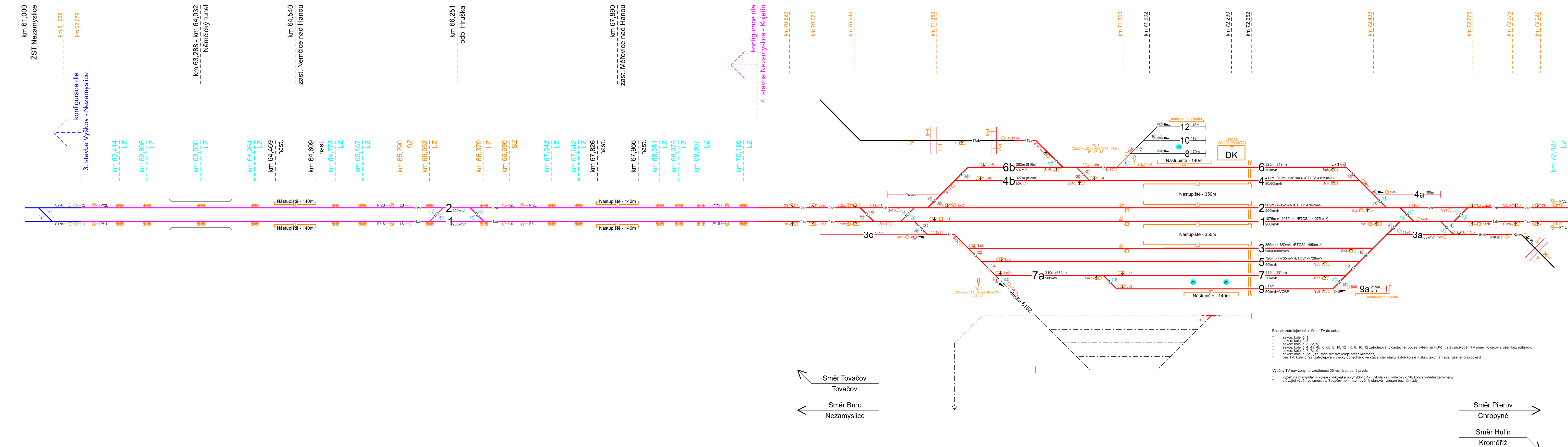
horizont 2050+

- dokončena VRT Brno – odb. Šakvice – Jižní Morava
- dokončena VRT Přerov – Ostrava – Moravská Brána
- dokončena VRT Praha – Brno – VRT Vysočina
- dokončena VRT Brno – Přerov – VRT Haná
- rozsah dopravy nižší než v horizontu 2050 (trasování dálkové dopravy po nové VRT Brno – Přerov)

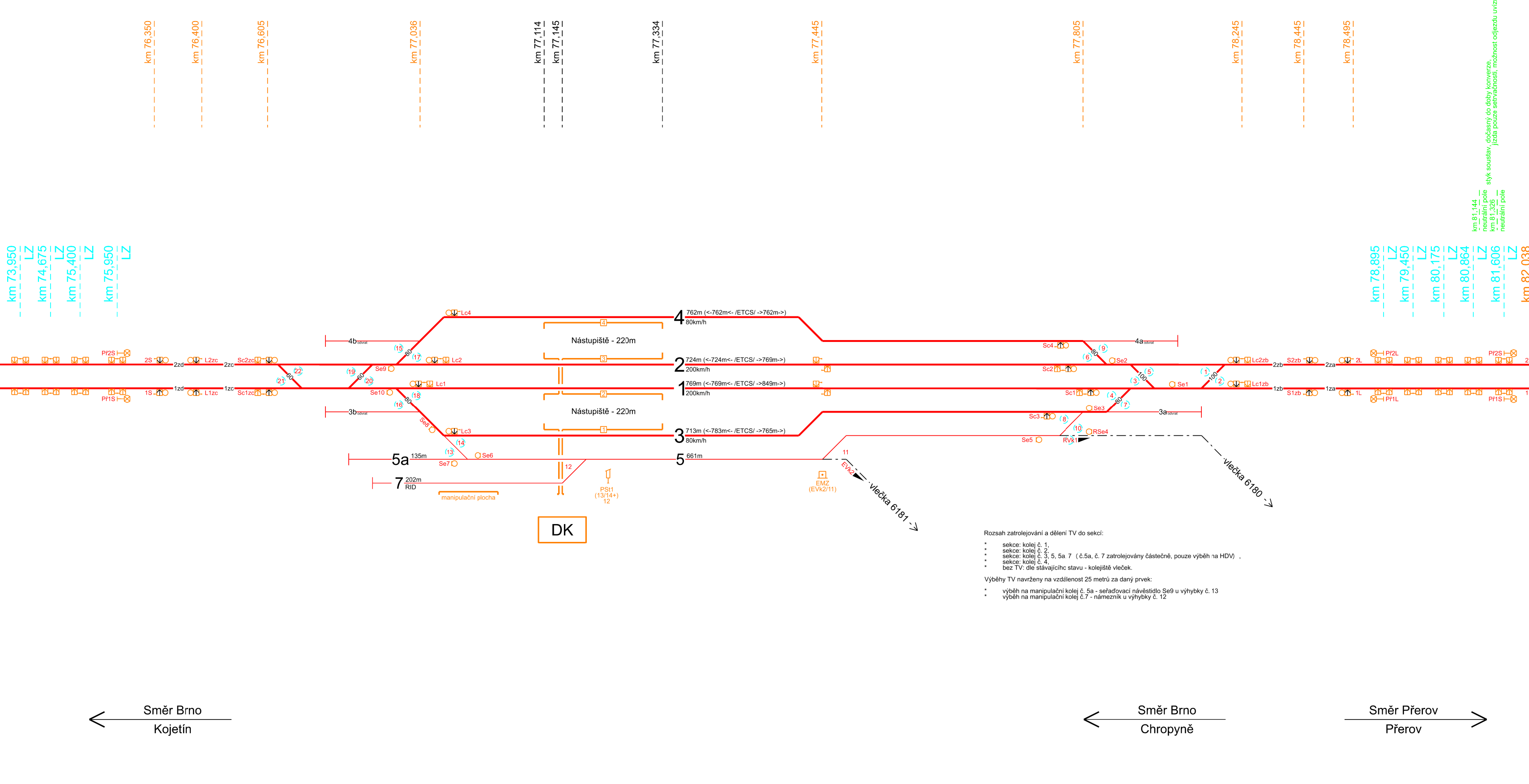
Výkres 11: Dopravní schéma navrhovaného stavu



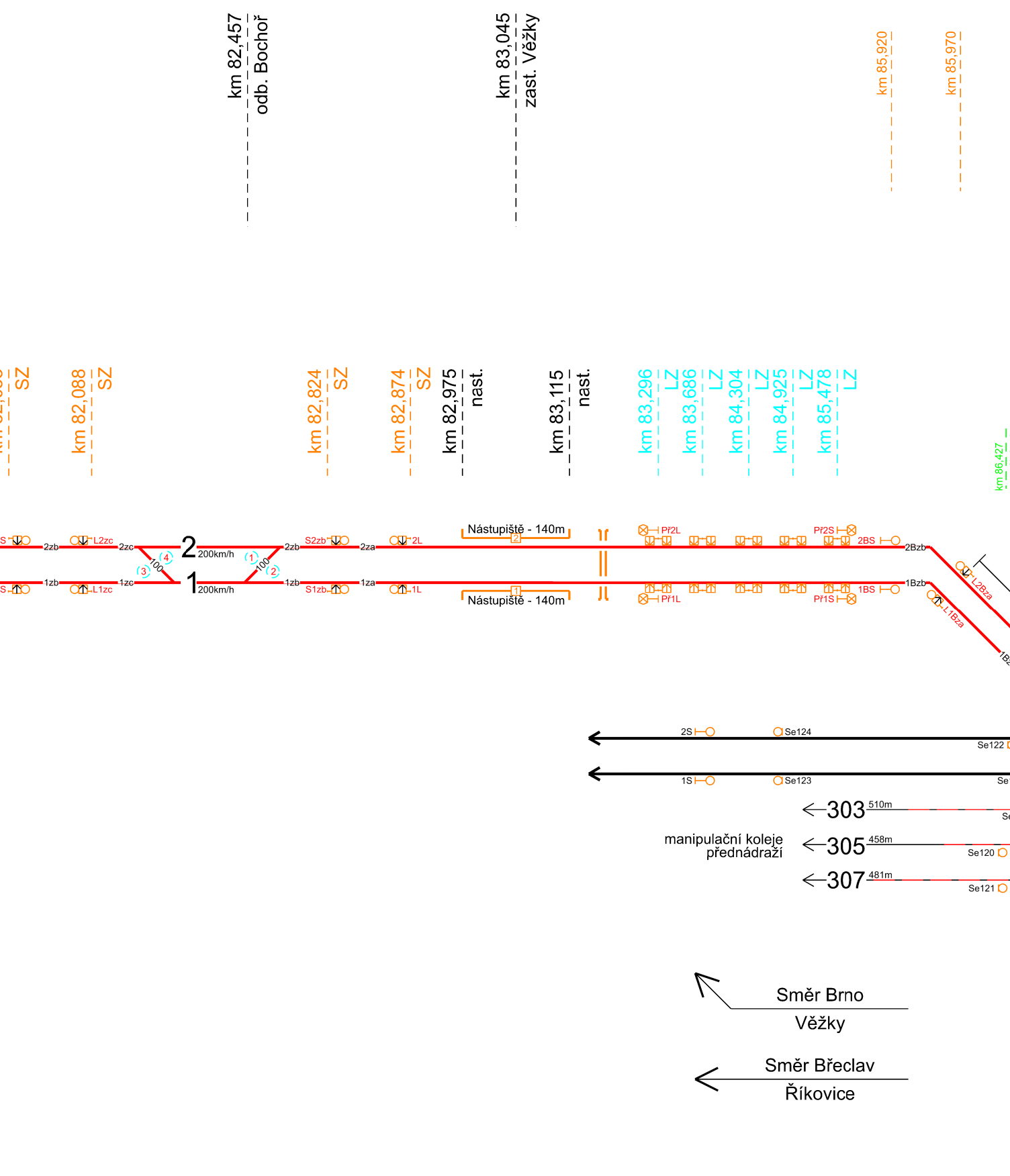
ŽST Kojetín - navrhovaný stav



ŽST Chropyně - navrhovaný stav



odb. Bochoř, zast. Věžky - navrhovaný stav



ŽST Přerov - přednádraží - navrhovaný stav

