Spolufinancováno Evropskou unií
Nástroj pro propojení Evropy

sfdi STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Projekt „Modernizace trati Brno - Přerov, 5.stavba Kojetín - Přerov“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc
tel.: +420 585 570 444
IDS: kjee9md
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz

SAGASTA
SAGASTA s.r.o.
Novodvorská 1010/14
142 00, Praha 4 - Lhotka
www.sagasta.cz
info@sagasta.cz

OBJEDNATEL	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc	
ZHOTOVITEL	"Společnost MCO+SAGASTA pro úsek Kojetín - Přerov", Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. (vedoucí člen) a SAGASTA s.r.o.	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR JEMELKA	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. FRANTIŠEK KOVÁČ	ING. FRANTIŠEK KOVÁČ	ING. ONDŘEJ POKORNÝ
KRAJ: OLOMOUCKÝ, ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: DLE PŘÍLOH	OBEC: DLE PŘÍLOH

"Modernizace trati Brno - Přerov, 5.stavba Kojetín - Přerov"	ZAK. ČÍSLO MCO	17 - 078 - 231 - PD
	ÚČEL	DÚR
	DATUM	DUBEN 2019
	FORMÁT	105xA4
	MĚŘÍTKO	-
Provozní a dopravní technologie	ČÁST B.4.1	POŘ.Č. -

Provozní a dopravní technologie

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

OBSAH

Obsah ... 2
Seznam obrázků a tabulek ... 5
Seznam použitých značek a zkratek ... 7
1 Úvod ... 8
1.1 Identifikační údaje ... 8
1.2 Zadání a účel ... 8
1.3 Použité podklady ... 9
1.4 Projednání dokumentace ... 9
2 Zhodnocení výchozího stavu ... 11
2.1 Obce a širší vztahy v dopravě ... 11
2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu úseku Kojetín – Přerov ... 13
2.3 Staniční technologie ŽST Kojetín ... 16
2.3.1 Provozní charakteristika ... 16
2.3.2 Staniční koleje ... 16
2.3.3 Nástupiště ... 17
2.3.4 Vlečky ... 17
2.3.5 Jiné dopravny nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích ... 17
2.3.6 Zabezpečovací zařízení ... 18
2.3.7 Personální obsazení ... 18
2.3.8 Staniční technologie ... 19
2.4 Staniční technologie ŽST Chropyně ... 20
2.4.1 Provozní charakteristika ... 20
2.4.2 Staniční koleje ... 20
2.4.3 Nástupiště ... 21
2.4.4 Vlečky ... 21
2.4.5 Jiné dopravny nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích ... 21
2.4.6 Zabezpečovací zařízení ... 22
2.4.7 Personální obsazení ... 22
2.4.8 Staniční technologie ... 22
2.5 Staniční technologie ŽST Věžky ... 23
2.5.1 Provozní charakteristika ... 23
2.5.2 Staniční koleje ... 23
2.5.3 Nástupiště ... 24
2.5.4 Vlečky ... 24
2.5.5 Jiné dopravny nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích ... 24

2.5.6 Zabezpečovací zařízení 24
2.5.7 Personální obsazení 25
2.5.8 Staniční technologie 25
2.6 Staniční technologie ŽST Přerov 25
2.7 Stávající rozsah pravidelné dopravy 27
2.7.1 Osobní doprava 27
2.7.1.1 Dálková osobní doprava 27
2.7.1.2 Regionální osobní doprava 28
2.7.1.3 Frekvence cestujících v osobní dopravě 28
2.7.2 Nákladní doprava 28
2.7.2.1 Jízdní doby 30
2.7.3 Provozně technologické vyhodnocení současného stavu 30
2.7.4 Doprava na odbočných tratích směr Tovačov a Kroměříž 30
3 Výhledový rozsah dopravy 32
3.1 Výhledový rozsah osobní dopravy 32
3.2 Výhledový rozsah nákladní dopravy 34
4 Navrhovaný stav 36
4.1 Popis navrhovaného stavu úseku Kojetín – Přerov 36
4.1.1 Dopravní technologie, kolejové řešení 36
4.1.2 Zabezpečovací a sdělovací zařízení 37
4.1.3 Personální obsazení 38
4.2 Popis navrhovaného stavu ŽST Kojetín 40
4.2.1 Dopravní technologie, kolejové řešení 40
4.2.2 Nástupiště 43
4.2.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení 44
4.2.4 Silnoproudé technologie 45
4.2.5 Personální obsazení 46
4.3 Popis navrhovaného stavu ŽST Chropyně 46
4.3.1 Dopravní technologie, kolejové řešení 46
4.3.2 Nástupiště 48
4.3.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení 49
4.3.4 Silnoproudé technologie 49
4.3.5 Personální obsazení 50
4.4 Popis navrhovaného stavu odb. Bochoř, zast. Věžky 50
4.4.1 Dopravní technologie, kolejové řešení 50
4.4.2 Nástupiště 51
4.4.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení 51

4.4.4 Silnoproudé technologie 51
4.4.5 Personální obsazení 52
4.5 Popis navrhovaných úprav ŽST Přerov 52
4.6 Typové jízdní soupravy 53
4.7 Graf dynamického průběhu rychlosti 54
4.8 Porovnání pravidelných jízdních dob 54
4.9 Výhledový grafikon vlakové dopravy 55
4.10 Výhledová provozní kapacita 55
4.11 Závěr 59
5 Stavební postupy 60
5.1 Harmonogram výluk 60
5.2 Koncepce stavebních postupů 62
5.3 Stavební postupy 64
5.4 Náhradní autobusová doprava 75
5.5 Závěr ke stavebním postupům 81
Dokladová část 83
Výkresová část 93

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázek 1 - Umístění stavby na síti SŽDC, Kojetín - Přerov 10
Obrázek 2 - Detail umístění stavby na síti SŽDC, Kojetín - Přerov 10
Obrázek 3 - Širší vztahy v dopravě, ...12
Obrázek 4 - Výsek GVD 2019 - 309a_305a_315_318a 29
Obrázek 5 - Zjednodušené dopr. schéma navrhovaného stavu ŽST Kojetín 40
Obrázek 6 - Zjednodušené dopr. schéma navrhovaného stavu ŽST Chorpyně 46
Obrázek 7 - Zjednodušené dopr. schéma navrhovaného stavu odb. Bochoř, zast. Věžky 51
Obrázek 8 - Zjednodušené dopr. schéma navrhovaného stavu ŽST Přerov - přednádraží 53
Obrázek 9 - Průjezd vlaků navrženým neutrálním polem 54
Obrázek 10 - Komprese tras vlaků analytické metody v úseku Kojetín - Chropyně 57
Obrázek 11 - Komprese tras vlaků analytické metody v úseku Chropyně – Přerov 58
Obrázek 12 - Trasa linky NAD_Os_regio náhradní autobusové dopravy 77
Obrázek 13 - Trasa linky NAD_Os náhradní autobusové dopravy 78
Obrázek 14 - Trasa linky NAD_R_r náhradní autobusové dopravy 80
Obrázek 15 - Trasa linky NAD_R_p náhradní autobusové dopravy 81

Tabulka 1 – Technický normativ hmotnosti nákladních vlaků 15
Tabulka 2 - Přehled staničních kolejí ŽST Kojetín 16
Tabulka 3 - Stávající systemizace ŽST Kojetín 18
Tabulka 4 - Přehled staničních kolejí ŽST Chropyně 21
Tabulka 5 - Stávající systemizace ŽST Chropyně 22
Tabulka 6 - Přehled staničních kolejí ŽST Věžky 24
Tabulka 7 - Stávající systemizace ŽST Věžky 25
Tabulka 8 - Rozsah pravidelné dopravy v úseku Kojetín - Přerov 29
Tabulka 9 - Jízdní doby vlaků kategorie R, Os a Nex 30
Tabulka 10 - Propustnost traťové koleji 30
Tabulka 11 - Systemizace vozebního ramene Brno (mimo) - Přerov (mimo) 39
Tabulka 12 - Přehled užitečných délek kolejí navrhovaného stavu ŽST Kojetín 43
Tabulka 13 - Navrhovaná systemizace ŽST Kojetín 46
Tabulka 14 - Přehled užitečných délek kolejí navrhovaného stavu ŽST Chropyně 48
Tabulka 15 - Navrhovaná systemizace ŽST Chropyně 50
Tabulka 16 - Navrhovaná systemizace odb. Bochoř, zast. Věžky 52
Tabulka 17 - Porovnání pravidelních jízdních dob 55
Tabulka 18 – Posuzované mezistaniční úseky Kojetín – Chropyně a Chropyně - Přerov 56
Tabulka 19 – Doba obsazení jednotlivých úseků dle pravidelných jízdních dob 56

Tabulka 20 - Následná mezidobí mezistaničních úseků 56
Tabulka 21 - Výpočet propustnosti úseku Kojetín – Chropyně.....57
Tabulka 22 - Výpočet propustnosti úseku Chropyně – Přerov 58
Tabulka 23 - Harmonogram výluk.....61
Tabulka 24 - Linky náhradní autobusové dopravy 77
Tabulka 25 - Rozsah náhradní autobusové dopravy linky NAD_Os_regio 78
Tabulka 26 - Rozsah náhradní autobusové dopravy linky NAD_Os.....79
Tabulka 27 - Rozsah náhradní autobusové dopravy linky NAD_R_r.....80
Tabulka 28 - Rozsah náhradní autobusové dopravy linky NAD_R_p 81
Tabulka 29 - Rozsah náhradní autobusové dopravy celkem.....82

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 rád
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
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, 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 nakládková 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:	Dokumentace pro územní řízení
Označení stavby:	Stavba dráhy, veřejná dopravní (drážní)
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město
Zástupce investora:	Stavební správa východ, Nerudova 773/1, 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). Součásti 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 stupeň projektové dokumentace, tj. studii proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“, která byla odsouhlasena na centrální komisi MD ČR dne 1. 9. 2015, 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,
- vyhodnocuje vliv navrženého řešení na širší přepravní vztahy a na potřebu pracovníků,
- 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 řade i komfortu cestujících. Cílová kategorie trati, po proběhlé modernizaci, podle TSI INF je P2/F2.

1.3 Použité podklady

V průběhu zpracování projektové dokumentace byly použity následující podklady:

Závazné:

- dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, část: Přípravná dokumentace (PD), Příloha č. 1 ke směrnici generálního ředitele č.11/2006, změna č. 1, ze dne 23. 12. 2010,
- studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno-Přerov“ (verze 06/2015, zpracovatel SUDOP BRNO, spol. s r.o.):
  - posuzovací protokol SP: č.j. 7657/2015-SŽDC-SSV-Ú1, ze dne 27.7.2015,
  - schvalovací protokol SP: č.j. 43395/2015-SŽDC-O7, ze 16.10.2015,
- studie „Simulace reálného provozu v rámci stavby „Modernizace trati Brno – Přerov“ (verze 11/2016, zpracovatel SUDOP PRAHA a. s.).

Služební:

- sbírka služebních pomůcek pro jízdní řád 2018,
- tabulky traťových poměrů (TTP 305, 315),
- nákresný přehled železničního svršku,
- základní dopravní dokumentace ŽST Kojetín, Chropyně, Věžky a Přerov.

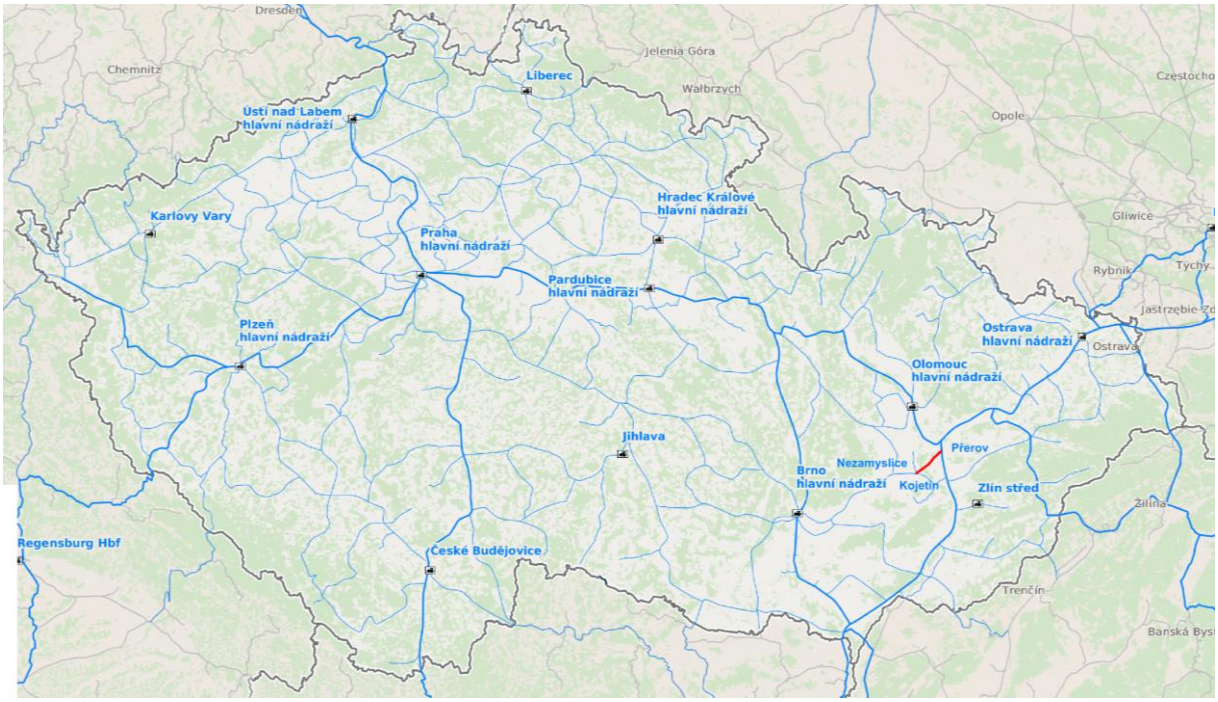
Koordinační:

- dokumentace stavby SŽDC „Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Blažovice – Vyškov“,
- dokumentace stavby SŽDC „Modernizace trati Brno – Přerov, 3. stavba Vyškov – Nezamyslice“,
- dokumentace stavby SŽDC „Modernizace trati Brno – Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín“,
- dokumentace stavby „Změna trakční soustavy na AC 25kV, 50Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“,
- dokumentace stavby „Elektrizace trati Kojetín – Hulín“ (příprava dosud nezahájena).

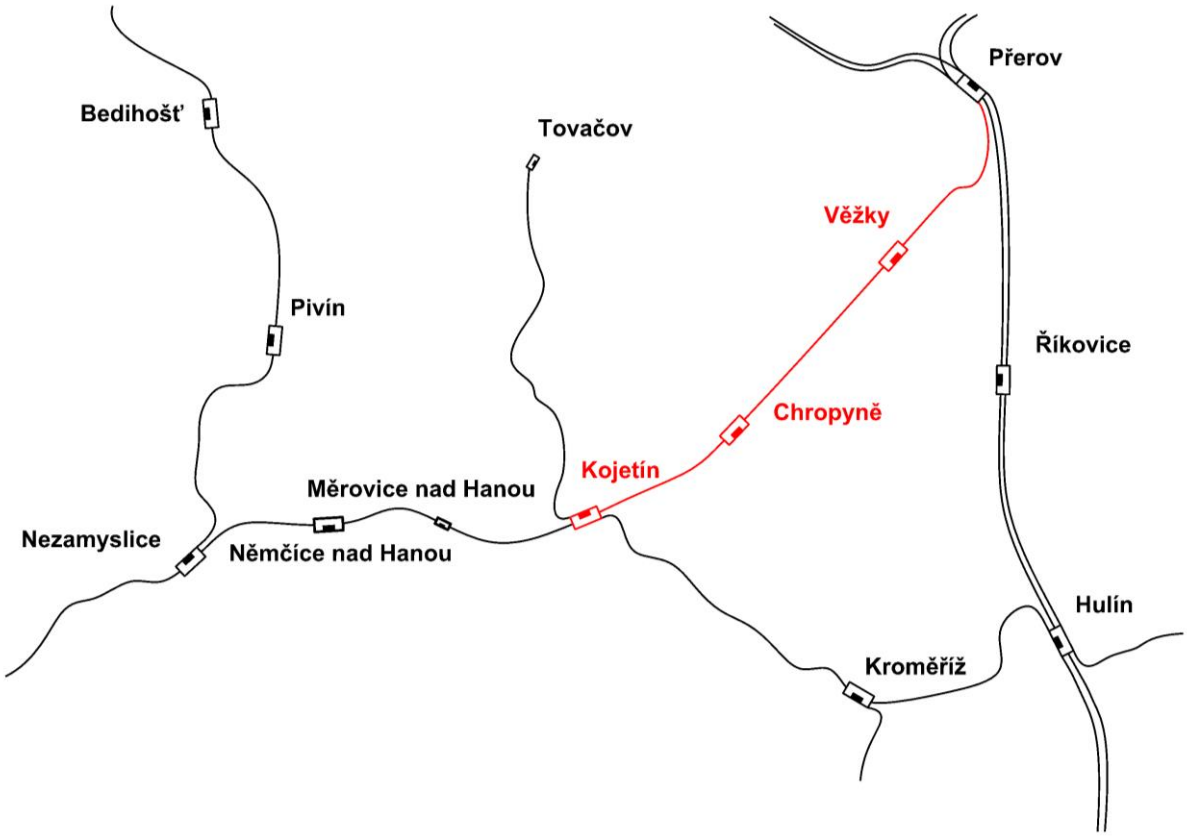
1.4 Projednání dokumentace

Předložená provozní a dopravní technologie byla průběžně konzultována na:

- vstupním všeobecném jednání, dne 25. 10. 2017,
- vstupním profesním jednání – dopravní technologie, kolejové řešení, dne 14. 12. 2017,
- profesním jednání – dopravní technologie, kolejové řešení, ZOV, dne 4. 4. 2018,
- závěrečném prof. jednání – dopravní technologie, kolej. řešení, ZOV, dne 16. 11. 2018.



Obrázek 1 - Umístění stavby na síti SŽDC, Kojetín - Přerov, ČD a.s.



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

2 ZHODNOCENÍ VÝCHOZÍHO STAVU

2.1 Obce a širší vztahy v dopravě

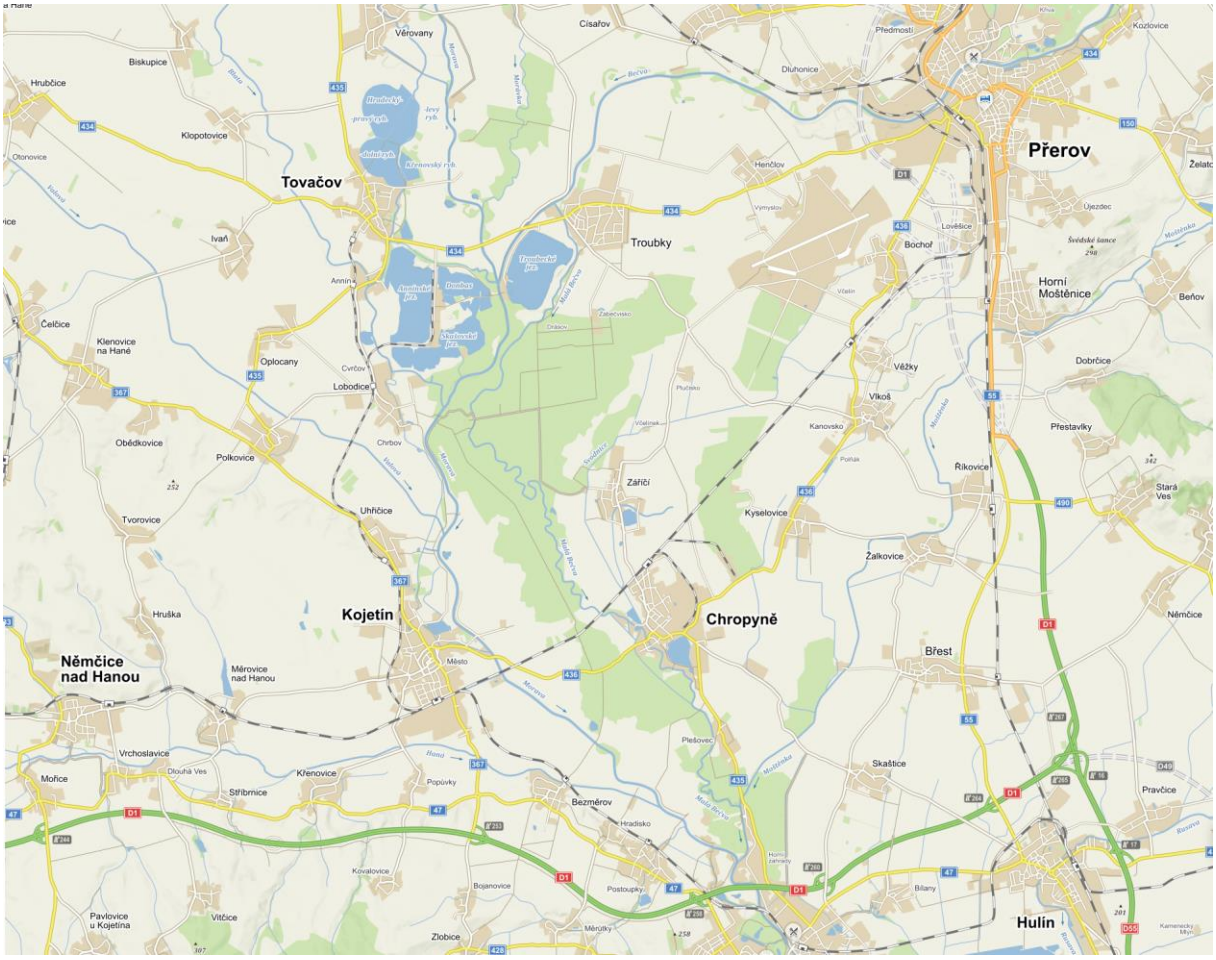
Úsek trati Kojetín – Přerov prochází dvěma kraji, Olomouckým krajem a Zlínským krajem, a tedy i dvěmi okresy, okres Přerov (Olomoucký kraj) a okres Kroměříž (Zlínský kraj). V popisovaném úseku se nachází město Kojetín, město Chropyně, obec Věžky a město Přerov, mimo další, v těsné blízkosti se nacházející 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 táto lokální trať využívaná především pro provoz manipulačních nákladních vlaků a příležitostně, během kulturních akcí i pro jízdy zvláštních historických vlaků osobní dopravy. ŽST Kojetín je umístněná 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 a to prostřednictvím dopravců VOJTILA TRANS s.r.o., FTL a.s., KRODOS BUS a.s. a ČSAD Vsetín a.s. 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. Dopravcem je KRODOS BUS a.s. a VOJTILA TRANS s.r.o., linky jsou vedeny do Kojetína, Přerova, Kroměříže, Stříbrnice a Záříčí. Město má z pohledu individuální automobilové dopravy opět dobré napojení na dálniční síť a sít 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 Věžek dostupné lokality Přerov, Vlkoš a Kyselovice. Na zabezpečení autobusové dopravy se podílí pouze jeden dopravce VOJTILA TRANS s.r.o. 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: KJŘ 270 Bohumín – Olomouc – Česká Třebová, KJŘ 300 Brno – Přerov a KJŘ 330 Přerov – Břeclav, celkem čtyř směrů: Brno (KJŘ 300), Břeclav (KJŘ 330), Česká Třebová (KJŘ 270) a Ostrava (KJŘ 270). 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, dopravcem jsou převážně společnosti VOJTILA TRANS s.r.o., FTL a.s., ARRIVA MORAVA a.s. Místní autobusovou dopravu doplňuje dálková autobusová doprava, která je vedena pouze do oblasti města Brna, dopravcem je ARRIVA MORAVA a.s. 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 12 km komunikace severním směrem (ve výstavbě). Kromě dálniční sítě je město Přerov přístupné i pomoci 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 znevýhodňuji, 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 SŽDC č. 300, dle TTP číslovaná jako trať č. 305G (Nezamyslice – Přerov) + 315A (Brno – Nezamyslice), dle prohlášení o dráze číslovaná jako trať č. 752 (Holubice – Přerov) + č. 751 (Brno – Holubice), 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 ‰.

Konkrétní značení tratě Brno – Přerov v úseku Kojetín – Přerov je následovný:

- dle TTP: 305G: Přerov – Nezamyslice,
- dle PoD: 752: Přerov – Holubice,
- dle KJŘ: 300: Brno – Přerov,
- dle NJŘ: 309a+305a/315/318a: Přerov os.n. – Brno hl.n.

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. Zábrzdná 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 SŽDC D1, odpovědnou organizací za řízení provozu je PO Přerov a 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 dopraven 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.

Přehled technických normativů hmotnosti nákladních vlaků v traťovém úseku Kojetín – Chropyně – Věžky – Přerov:

úsek	110 111	121 122 123	130	140 141	162 362 180 DB	163 363	183.7 186 189 193 383 386 1216	poznámka
Přerov - Nezamyslice	T_4 1850 T 1800 S 1600 U 900	T_4 2300 T 2200 S 2000 U 1650	T_4 2300 T 2200 S 2000 U 1650	T_4 1950 T 1900 S 1700 U 1300	T_4 2200 T 2100 S 1900 U 1600	T_4 2300 T 2200 S 2000 U 1650	T_4 2800 T 2400 T 2200 T 1650	
Nezamyslice - Kojetín	T_4 1900 T 1800 S 1600 U 800	T_4 2400 T 2270 S 2100 U 1600	T_4 2400 T 2270 S 2100 U 1600	T_4 2000 T 1900 S 1850 U 1300	T_4 2250 T 2170 S 1900 U 1600	T_4 2400 T 2270 S 2100 U 1600	T_4 2900 T 2500 T 2200 T 1650	
Kojetín - Přerov	T_4 1450 T 1400 S 1350 U 800	T_4 2000* T 1900 S 1800 U 1600	T_4 1950* T 1850 S 1800 U 1600	T_4 1600 T 1550 S 1400 U 1100	T_4 1850 T 1750 S 1550 U 1200	T_4 1900* T 1800 S 1600 U 1450	T_4 2500 T 1900 T 1850 T 1550	*T_4 2400 tun při průjezdu u vj. náv. ŽST Přerov

úsek	363.5	181 - 183	131 2x 130 ET 41	2x 363.5	2x 363			poznámka
Přerov - Nezamyslice	T_4 2700 T 2400 S 2250 U 1650	T_4 3000 T 2900 S 2600 U 1700	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2500	T_4 1950 T 1900 S 1700 U 1300	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2500			
Nezamyslice - Kojetín	T_4 2900 T 2500 S 2200 U 1650	T_4 3000 T 2900 S 2600 U 1650	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2500	T_4 2000 T 1900 S 1850 U 1300	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2500			
Kojetín - Přerov	T_4 2500 T 1900 S 1800 U 1500	T_4 2600 T 2500 S 2300 U 1650	T_4 2900 T 2900 S 2900 U 2900	T_4 1600 T 1550 S 1400 U 1100	T_4 3000 T 3000 S 1550 U 1200			

úsek	730 731	740	741 742	742.7 749 - 785 ST 45	752.6 753.7 755 ST 44	770 771	761 2016 BB 475 223 DB	poznámka
Přerov - Nezamyslice	T_4 2000 T 1900 S 1800 U 1100	T_4 2150 T 2000 S 1800 U 1200	T_4 2000 T 1900 S 1800 U 1100	T_4 2150 T 2000 S 1800 U 1200	T_4 2300 T 2000 S 1800 U 1200	T_4 2300 T 2000 S 1800 U 1300	T_4 2300 T 2000 T 1800 T 1300	
Nezamyslice - Kojetín	T_4 2150 T 2100 S 2050 U 900	T_4 2200 T 2150 S 2100 U 950	T_4 2150 T 2100 S 2050 U 900	T_4 2300 T 2200 S 2150 U 1100	T_4 2300 T 2200 S 2150 U 1100	T_4 2400 T 2200 S 2150 U 1300	T_4 2300 T 2200 T 2150 T 1300	
Kojetín - Přerov	T_4 1550 T 1500 S 1400 U 900	T_4 1650 T 1600 S 1550 U 950	T_4 1550 T 1500 S 1400 U 900	T_4 1600 T 1550 S 1450 U 1000	T_4 1650 T 1600 S 1550 U 1000	T_4 1800 T 1700 S 1600 U 1300	T_4 1800 T 1700 T 1600 T 1300	

úsek	2x 740	2x 741 2x 742	2x 742.7 2x 749 - 2x 754	2x 752.6 2x 753.7 2x 755				poznámka
Přerov - Nezamyslice	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2300	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2100	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2300	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2300				
Nezamyslice - Kojetín	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 1800	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 1700	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2100	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 2100				
Kojetín - Přerov	T_4 3000 T 3000 S 3000 U 1800	T_4 3000 T 2900 S 2700 U 1700	T_4 3000 T 2900 S 2700 U 1900	T_4 3000 T 2900 S 2700 U 1900				

Tabulka 1 – Technický normativ hmotnosti nákladních vlaků, SJŘ 305/308, SŽDC s.o.

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 – Kojetín, zároveň je stanici odbočnou pro trať Kojetín – Tovačov. Obě odbočné železniční tratě jsou jednokolejné a neelektrifikované, směr Tovačov je v současnosti zastavena pravidelní osobní doprava.

Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Přerov. Stanice je ve stávajícím stavu obsazena výpravčím. Ohlašovacím pracovištěm mimořádných události je pracoviště výpravčího ŽST Kojetín – dopravní kancelář umístněná ve výpravní budově.

ŽST Kojetín je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽDC s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Olomouc a dále pod správu provozního obvodu Přerov.

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 přepravy 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/ u žitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníku, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla a pod.)		
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 zastavující z dopravních důvodů, TV v celé délce,
9	67 / 400	ZV11 – ZV12	S9- L9	odjezdová kolej pro nákl.vlaky do Chropyně, Kroměříže a Němčic n/H., TV v celé délce,
	319 / 400	NV12 – NV20		
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, VNVK, 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 2 - Přehled staničních kolejí ŽST Kojetín, SŘ ŽST Kojetín, SŽDC s.o.

2.3.3 Nástupiště

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

- u koleje č. 1, úrovňové, typ SUDOP, délka 380m, výška 200mm nad TK,
- u koleje č. 2, úrovňové, typ SUDOP, délka 380m, výška 200mm nad TK,
- u koleje č. 3, úrovňové, typ SUDOP, délka 300m, výška 200mm nad TK,
- u koleje č. 4, úrovňové, 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, úrovňové, 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 - úrovňové 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 velikosti 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 frekvenci 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 štěrkovny 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 štěrkovny a.s. Brno-vlečka Tovačov výhybkou číslo Ds1, která je součástí vlečky Českomoravské štěrkovny a.s. Brno-vlečka Tovačov.

2.3.5 Jiné dopravny nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích

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

Zastávka Měrovice 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.

Přilehlý 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.

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 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 přilehlém 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 nákladiště (Lobodice, Tovačov) nebo na vlečku (odbočka Skašov) tedy hlásí určený pracovník vlakového doprovodu výpravčímu ŽST Kojetín. Stejný pracovník současně potvrzuje, že vlak dojel do nákladiště 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 3 - Stávající systemizace ŽST Kojetín, OŘ Olomouc, SŽDC 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 křižování vlaků osobní dopravy, všechna křižování se uskuteční v ranních hodinách, navíc během dne dochází k dalším třem křižováním 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 – nákladiště 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 koleji 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 využívané 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 křižují 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 manipuluji, využívají především staniční kolej č. 5 nebo č. 7 kde dochází k manipulaci – odvěšení/přivěšení zátěže určené pro ŽST Kojetín s navazujícím posunem. Zbylá staniční dopravní kolej č. 9 není na pravidelné vjezdy/odjezdy nákladních vlaků primárně využívaná. Výjimkou při organizaci nákladní dopravy v rámci stanice jsou nákladní vlaky určeny pro vlečky zaústěné do tratě směr Tovačov. Pn vlak se zátěži 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 křižuje 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 vozidla 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 využívaná především na jízdy posunových oddílů z důvodů obsluhy vlečky Tereos TDD, manipulační kolej č. 9a je využívaná jako kolej všeobecně nakládková a vykládková kolej a také je vybavena boční a čelnou rampou, manipulační koleje č. 8 a č. 10 jsou využívaný jako koleje odstavné – odstavuje se zde krátkodobá zátěž určena pro vlečky směr Tovačov, především prázdné výsypné vozy řadu 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 vozu.

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.

Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Přerov. Stanice je ve stávajícím stavu obsazena výpravčím. Ohlašovacím pracovištěm mimořádných událostí je pracoviště výpravčího ŽST Chropyně – dopravní kancelář umístněná ve výpravní budově.

ŽST Chropyně je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽDC s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Olomouc a dále pod správu provozního obvodu Přerov.

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 rampu, 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 koleji 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.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla a pod.)		
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,
odvratné koleje				
5a	- / 51	NVR1 - KKK		odvratná kusá kolej, bez TV

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

Tabulka 4 - Přehled staničních kolejí ŽST Chropyně, SŘ ŽST Chropyně, SŽDC s.o.

2.4.3 Nástupiště

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

- u koleje č. 1, úrovňové, typ SUDOP, délka 260m, výška 200mm nad TK,
- u koleje č. 2, úrovňové, typ Tischer, délka 176m, výška 250mm nad TK,
- u koleje č. 3, úrovňové, 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 úrovňové 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 frekvenci cestující 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 dopravny nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích

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

2.4.6 Zabezpečovací zařízení

ŽST Chropyně je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie: typ TEST s řídícím 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 5 - Stávající systemizace ŽST Chropyně, OŘ Olomouc, 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 obsluhuji, 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 využívané osobními vlaky, jak dálkovými, tak regionálními, jezdícími 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 manipuluji – 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 pampu) 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.

Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Přerov. Stanice je ve stávajícím stavu obsazena výpravčím. Ohlašovacím pracovištěm mimořádných události je pracoviště výpravčího ŽST Věžky – dopravní kancelář umístněná ve výpravní budově.

ŽST Věžky je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽDC s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Olomouc a dále pod správu provozního obvodu Přerov.

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 koleji:

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.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla a pod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
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
manipulační koleje				
4	- / 102	návěstidlo Se2 – KKK		kusá kolej bez trakčního vedení

NV - námezník výhybky, KKK - konec kusé koleje

Tabulka 6 - Přehled staničních kolejí ŽST Věžky, SŘ ŽST Věžky, SŽDC 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 úrovňové, typ SUDOP, délka 215m, výška 250mm nad TK,
- u koleje č. 2, úrovňové, 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 úrovňové 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 frekvenci cestující 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 dopravny nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích

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

2.5.6 Zabezpečovací zařízení

ŽST Věžky je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie: typ TEST s řídícím 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 7 - Stávající systemizace ŽST Věžky, OŘ Olomouc, SŽDC 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 obsluhuji, 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 využívané osobními vlaky, jak dálkovými, tak regionálními, jezdícími 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 cestující veřejnosti, tato situace nastává pouze výjimečně – pravidelně tři krát během dne. Výjimkou je křižování 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 stanici bez nutnosti jízdy odbočnou větovou výhybky) a k této situaci dochází pravidelně pouze jeden krát během dne. Zbylá staniční manipulační kolej č. 4 není ve stávajícím stavu nijak zvlášť využívaná – 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 (stejnosměrná 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.

Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Přerov. Stanice je ve stávajícím stavu obsazena výpravčím vnější služby (jeho stanoviště je v dopravní kanceláři, umístěné na prvním nástupišti), a zároveň je ovládaná z CDP Přerov. Kromě pozice výpravčí 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 dozorci 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). Ohlašovacím pracovištěm mimořádných události je pracoviště řídicího dispečera CDP Přerov, prostřednictvím telefonu. ŽST Přerov je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽDC s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Olomouc a dále pod správu provozního obvodu Přerov. 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 vozu (s příslušnou části kolejiště), v těsné blízkosti stanice se nachází kontejnerové překladiště, a nachází se v ní celkem 15 manipulačních míst (včetně 9 železničních vleček, 6 železničních vleček 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 vleček, 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 šestici 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 obslužním pracovištěm, které je dálkové ovládané dispečery z centrálního dispečerského pracoviště Přerov. Pro kontrolu volnosti nebo obsazení kolejových úseků jsou použité 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 možnosti využití posunovací lokomotivy, výtažné koleje a svážného pahrbku. Následně, po rozřazení vlaku nákladní dopravy průběžně dochází k jejich opětovné sestavě pomoci posunu a odjezdu na učený 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 jízdního řádu 2019, platného ode dne 9. prosince 2018. Uvedený počet vlaků platí pro běžný všední den. Ve dnech pracovního klidu je rozsah dopravy nižší.

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

Dálkovou osobní dopravou se rozumí doprava, při které se vzhledem ke středoevropským poměrům za dolní vzdálenostní hranici považuje relace spojující hlavní město Prahu se zahraničím a ve vnitrostátním měřítku s dalšími významnými sídelními celky. Je uskutečňována vlaky mnoha přepravních kategorií (např. SC, EC iC, Ex, EN, Rx aj.), vyjadřujících její (na rozdíl od jiné osobní dopravy) rozmanitý charakter a komfort. Vlaky tohoto přepravního segmentu jsou jednak dotované MD ČR neboť se jedná o zajištění přepravních potřeb v rámci plnění závazku veřejné služby na základě objednávky státu, zastoupeného MD ČR a jednak nedotované, provozované na vlastní obchodní riziko dopravců (např. vlaky Ex). Předpis SŽDC D1 vlaky dálkové dopravy dělí na expresní vlaky, rychlíky.

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 (Aee^{145}/Aee^{152}/A^{151}), vozu služebního ($Bbdgmee^{236}$/ BDs^{236}) a 4 vozů druhé třídy (Bee^{273}, Bee^{272}, B^{249}). 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 obsluhuji 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 víkendu (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

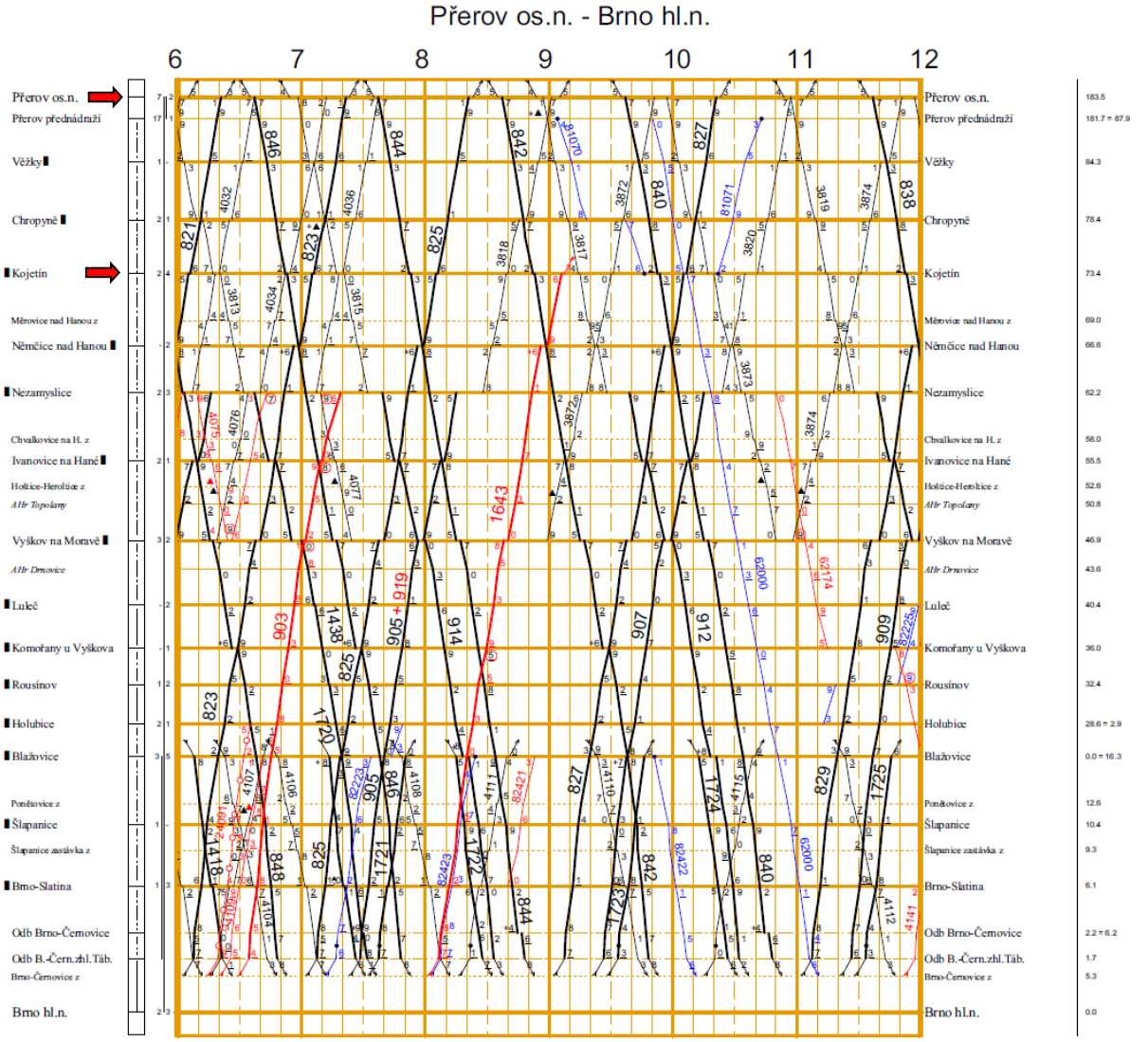
Úsek trati Kojetín – Přerov je nákladní dopravou zatížen pouze minimálně. Hlavním důvodem nevyužívání trati lze spatřovat především v nedostatečné kapacitě dráhy. Ukazatelé propustnosti a stavební délky kolejí v jednotlivých ŽST neumožňují odbavit větší počet vlaků, nejenom nákladní dopravy. Již dnes 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 jsou tedy v úseku Kojetín – Přerov vedeny 4 páry pravidelných průběžných nákladních vlaků Pn, plus jeden pár Pn vlaků jezdících podle potřeby a dva páry pravidelného nákladního expresního vlaku Nex, relace Paskov – Ždírec nad Doubravou.

Manipulační místa v ŽST Kojetín a ŽST Chropyni (především železniční vlečky) jsou obsluhovány pravidelnými nákladními vlaky kategorie Mn a Pn. 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. 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.

	R	Os	Nex	Pn	Mn	∑
Kojetín - Chropyně	14	17	2	4	1	38
Chropyně - Věžky	14	17	2	4	1	38
Věžky - Přerov	14	17	2	4	1	38
Přerov - Věžky	14	17	2	5	1	39
Věžky - Chropyně	14	17	2	5	1	39
Chropyně - Kojetín	14	17	2	5	1	39

Tabulka 8 - Rozsah pravidelné dopravy dle kategorie vlaků v úseku Kojetín - Přerov, GVD 2019, SŽDC s.o.



Obrázek 4 - Výsek GVD 2019 - 309a_305a_315_318a, SŽDC s.o.

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	↑	-	-	-
∑	↓	**15**	**15,5**	**15**	↑	**15**	**16,5**	**14**

Tabulka 9 - Jízdní doby vlaků kategorie R, Os a Nex, SJŘ 305/308, SŽDC 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 10 - Propustnost traťové koleji, SŽDC, Odbor základního řízení provozu

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 stanici 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 zvláštními mimořádnými vlaky pro veřejnost, které vypravuje spolek Kroměřížská dráha, z.s. Pravidelná osobní doprava je zastavena úplně. 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 vlaku 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 Mn, tedy zatížení nákladní dopravou je minimální.

3 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY

3.1 Výhledový rozsah osobní dopravy

Výhledový rozsah dopravy byl dle zvláštních technických podmínek dokumentace převzat ze studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“, jejímž zpracovatelem byla firma SUDOP Brno v období 06/2015.

Výhledový rozsah dopravy byl v rámci přípravné dokumentace stavby znovu prověřen u objednavatelů dopravy – MD ČR za dálkovou osobní dopravu a koordinátora / objednavatele dopravy Olomouckého kraje (KIDSOK) za regionální osobní dopravu. Následně byl výhledový rozsah dopravy dle požadavků objednatele dokumentace mírně upraven a sjednocen pro celé rameno Brno – Přerov vzhledem k vývoji situace týkající se přepravního trhu a stavu, i očekávaného, železniční infrastruktury v ČR - zejména s přihlédnutím na plánovaný železniční uzel Brno a koncepci Rychlých Spojení.

V následujících odrážkách je uveden výhledový rozsah osobní dopravy, jak dálkové tak i regionální, platný pro úsek Nezamyslice - Kojetín - Přerov. Výhledový rozsah dopravy je rozdělen na dva časové horizonty a to střednědobý výhled – rok 2035 a dlouhodobý výhled – rok 2050.

- střednědobý horizont – rok 2035:
  - Ex30: relace Praha – Brno – Ostrava:
    - takt 60 min - 15párů /2 páry/,
  - R8: relace Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín:
    - takt 60/120 min – 13 párů /2 páry/,
  - R12: relace Brno – Nezamyslice – Olomouc (- Šumperk):
    - takt 60/120 min – 15 párů,
  - R31: relace Brno – Kojetín – Zlín:
    - takt 60/120 min – 13 párů /2 páry/,
  - Os: relace Přerov – Nezamyslice:
    - takt 60 min – 18 párů /2 páry/,
- dlouhodobý horizont – rok 2050:
  - Ex1: relace Praha – Brno – Ostrava:
    - takt 30 min – 36 párů /4 páry/,
  - R8: relace Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín:
    - takt 60 min – 18 párů /2 páry/,
  - R12: relace Brno – Nezamyslice – Olomouc:
    - takt 60 min – 20 párů /2 páry + posilové vlaky/,
  - R31: relace Brno – Kojetín – Zlín:
    - takt 60 min – 18 párů /2 páry/,
  - Os: relace Přerov – Nezamyslice:
    - takt 60 min – 18 párů /2 páry/,

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).

Výhledový cílový stav infrastruktury však kromě modernizované tratě Brno – Přerov počítá i s realizací konceptu systému Rychlých Spojení, které s sebou přinášejí další navyšování objemu výhledové osobní dopravy – zejména pak osobní dopravy dálkové. Výhledový koncept systému Rychlých Spojení však doposud nezná svoji konečnou podobu, a tedy ani přesný provozní koncept organizace dálkové dopravy. Požadavek na navýšení dopravy ve spojitosti s budoucím konceptem Rychlých Spojení tak prozatím teoreticky reprezentují dvě dálkové linky vedené napříč Českou republikou: linka Ex2 a linka Ex30.

- navýšený dlouhodobý horizont – rok 2050 – koncept Rychlých Spojení:
  - Ex2: relace Praha – Brno – Nezamyslice/Kojetín – Olomouc/Zlín
    - takt 30 min [60 větve] – 36 párů [18 větve] /4 páry [2 větve]/,
  - Ex30: relace (Wien –) Břeclav – ?Brno/Otrokovice? – Ostrava (– Warszawa)
    - takt 120 min – 9 párů /1 pár/.

Výhledový rozsah dopravy v dlouhodobém horizontu včetně dálkových linek Ex2 a Ex30 tak představuje maximální cílový stav výhledového rozsahu dopravy, který ale nebude možné realizovat bez naplnění koncepce Rychlých Spojení. Stavby modernizace ramene Brno – Přerov tedy s tímto maximálním možným rozsahem dopravy jednotně neuvažuji – jejich provozní koncept bude řešen v rámci celkové koncepce Rychlých Spojení včetně úpravy provozní koncepce ramene Brno - Přerov.

Vlaky linky R8 budou obsluhovat ŽST Chropyně pouze v dlouhodobějším výhledu za předpokladu realizace koncepce rychlých spojení, v krátkodobém a střednědobém horizontu (bez konceptu rychlých spojení) lze zastavovací politiku dálkové linky R8 považovat za stabilní – dle stávajícího stavu tedy ŽST Chropyně nebude obsluhována. Realizace konceptu rychlých spojení expresními vlaky tedy v dlouhodobém horizontu umožní zavedení detailnější zastavovací politiky vlaků linky R8, včetně obsluhy ŽST Chropyně, předpokládá se vozba moderními elektrickými jednotkami o kapacitě cca 400 osob a délce maximálně cca 150 metrů

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.

Pozn. k organizaci výhledové regionální osobní dopravy:

Při realizaci Němčické spojky v rámci stavby Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice bude dle sdělení KIDSOK-u poptávána linka Os: (Kouty nad Desnou -) Olomouc – Prostějov – Kojetín – Kroměříž (– Zlín). Linka by byla vedena v intervalu 60 minut, 18 párů v pracovní / 9 párů v nepracovní dny. V případě, že bude

provozována linka (Kouty nad Desnou –) Olomouc – Prostějov – Kojetín – Kroměříž (– Zlín), nebude ve špičkách pracovních dnů objednáno 5 posilových párů vlaků Nezamyslice – Přerov. Tohle řešení však nebylo prozatím na úrovni krajů – Olomouckého a Zlínského – projednáváno.

Výhledový rozsah osobní dopravy na železniční trati Kojetín – Tovačov: Spolek Kroměřížská dráha, z.s., plánuje nadále pokračovat ve vypravování zvláštních vlaků pro veřejnost, dle stávajících zvyklostí. V současnosti existují snahy o znovuzavedení pravidelné obsluhy Tovačova regionální osobní dopravou, především ze strany města Tovačov, a Spolku Kroměřížská dráha, avšak táto iniciativa není z pohledu objednatele dopravy, tedy Olomouckého kraje, potažmo Koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, podporována. Je však možno konstatovat skutečnost, že navrhované řešení ŽST Kojetín neznemožní pravidelní provoz vlaků směr Tovačov (navržené nástupiště u koleje č. 6, délka 80 metrů, původně určeno výhradně pro příležitostní zvláštní vlaky je možno využít i pro pravidelnou dopravu v úseku Kojetín – Tovačov, avšak za podmínky použití vozidla do celkové délky 80 metrů, rovněž bude z pohledu zabezpečovacího zařízení umožněn vstup vlaku do ŽST Kojetín i v případě, že vlak nebude vybaven mobilní části vlakového zabezpečovače ETCS – pouze v rámci ŽST Kojetín půjde o tzv. smíšený provoz). S provozem pravidelných osobních regionálních vlaků směr Tovačov však dopravní technologie nepočítá, a to ani v dlouhodobém výhledu, osobní doprava směr Tovačov je tak v rámci dopravní technologie zastoupena pouze nepravidelnými 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 realizaci 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 němčické 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 nárůstů výkonů (ze 7 párů nákladních vlaků v roce 2016 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 2035:
  - 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 využívaná 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 využívaná dle stávajících zvyklostí, je možno tedy očekávat zachování stávajícího rozsahu nákladní dopravy – vedení pouze jednoho páru nákladních vlaků kategorie Mn.

4 NAVRHOVANÝ STAV

4.1 Popis navrhovaného stavu úseku Kojetín – Přerov

4.1.1 Dopravní technologie, kolejové řešení

Dopravní technologie mezistaničního úseku Kojetín – Přerov (mimo) vychází především ze zadávacích podmínek a taktéž ze schválené studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“, která byla schválena centrální komisi MD ČR a potvrzena simulaci reálného provozu.

Rozsah stavby je dán schválenou variantou M2 studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“, 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 dopady 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 dvěmi 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).

Napojení dotčené části železniční infrastruktury na stávající železniční síť je vzhledem na charakter stavby možné ve dvou variantách. V případě navázání stavby na realizovanou sousední stavbu (4. stavba: Nezamyslice – Kojetín) bude mít úsek Kojetín – Přerov dvoukolejné pokračování až do ŽST Nezamyslice, kde bude navazovat na další stavby ramene Brno – Přerov. V případě nedostatečné koordinace nebo např. zpoždění jedné ze dvou staveb bude modernizovaný úsek Kojetín – Přerov navazovat na stávající jednokolejní úsek Nezamyslice – Kojetín, zaústěni jednokolejné tratě do ŽST Kojetín ze směru Nezamyslice by tak bylo jen dočasné a provizorní. Tuto možnost nelze vyloučit v případě zaústění tratě do ŽST Kojetín ze směru Nezamyslice, naopak ji lze vyloučit v případě zaústění úseku Kojetín – Přerov na již modernizovanou ŽST Přerov. Zde se žádné další stavby nenachází a řešení zaústění tratě Brno – Přerov je přímo součásti 5. stavby: Kojetín – Přerov. Zaústění tratě do již modernizované ŽST Přerov tedy možno předpokládat pouze v jedné variantě, a to plnohodnotné dvoukolejné zaústění do uzlu Přerov. V každém případě jakýkoliv provizorní stav jednokolejného zapojení úseku Kojetín – Přerov (dlouhodobého charakteru) způsobuje potíže nejen z pohledu dopravní technologie ale i řady ostatních profesí, proto by mněl být kladen vysoký důraz na koordinaci jednotlivých staveb v rámci celého ramene Brno – Přerov. Z povahy staveb lze předpokládat, že 5. stavba: Kojetín – Přerov by byla realizovaná jako první, na to by navazovala 4. stavba: Nezamyslice – Kojetín a ostatní stavby ramene Brno – Přerov, souběh staveb by však představoval ideální stav, zejména v případě 4. a 5. stavby.

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 (mimo ŽST Kojetín, kde bude zaveden smíšený provoz vzhledem k zaústěným obočným železničním tratím). V případě vypnutí/výpadku evropského vlakového zabezpečovače ETCS, nebo v případě mimořádné jízdy vlaku, který nebude vybaven mobilní části ETCS bude možná nejvyšší rychlost vlaku 100 km/h, při současně uvažované zábrzdné vzdálenosti 700 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 mezistaničním úseku Nezamyslice – Kojetín ke zrušení všech úrovňových 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). Stejné informace bude určený pracovník vlakového doprovodu hlásit dispečerovy 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 nebude v úrovni vjezdového návěstidla ŽST Kojetín, ale až v obvodu ŽST Kojetín, na staničních dopravních kolejích. 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 blízkosti výpravní budovy u koleje č. 6) doplněn 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
Němčíce 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
	perátor dopravy: TÚ Blažovice - Nezamyslice (mimc	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**

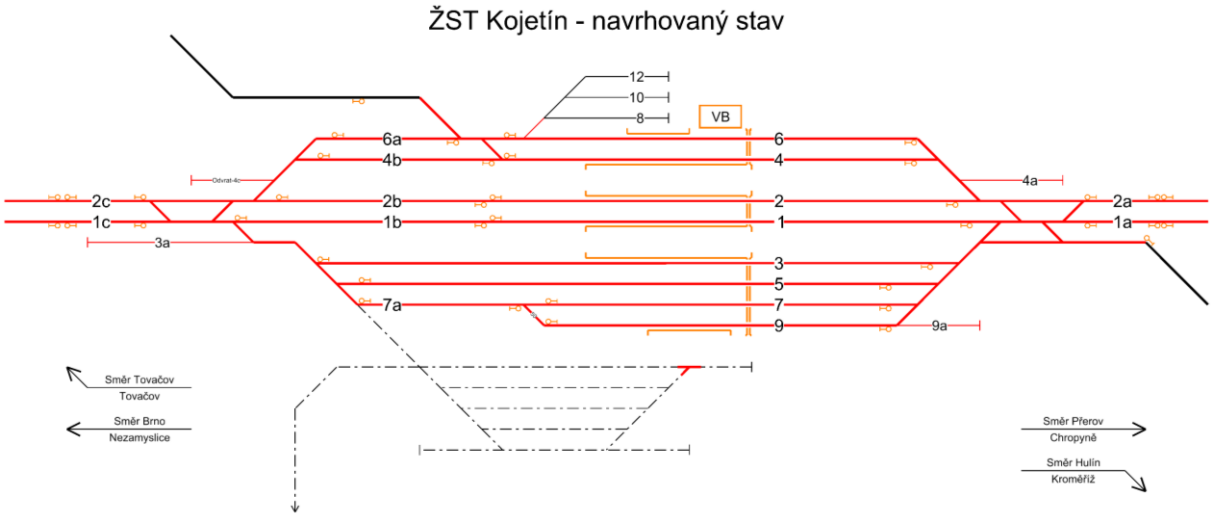
Tabulka 11 - Systemizace vozebního ramene Brno (mimo) - Přerov (mimo)

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 jejích 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.



Obrázek 5 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Kojetín

Hlavní dopravní staniční koleje (kolej č.1 a č. 2) spolu s dopravními staničními kolejemi předjízdnými (kolej č.3 a č. 4) jsou primárně určeny pro jízdy vlaků, jak osobních tak nákladních – mezi hlavními a předjízdnými kolejemi se nachází dvojice ostrovních nástupišť, s celkem čtveřici nástupních hran o shodné délce 350 metrů. Hlavní staniční koleje budou primárně využívané pro tranzitní dopravu, spolu s vlaky dálkové osobní dopravy linky R8: Brno – Přerov – Ostrava, které ŽST Kojetín obsluhuji. Hlavní staniční koleje jsou navrhovány na rychlost 200 km/h. Předjízdné staniční koleje pak budou primárně využívané vlaky regionální osobní dopravy linky Přerov – Nezamyslice, tyto vlaky však můžou využívat i hlavní staniční koleje za předpokladu jejích volnosti. Předjízdnou staniční kolej č. 3 budou navíc pravidelně využívat dálkové vlaky linky R31: Brno – Kojetín – Zlín, které budou vedeny přes odbočnou regionální trať směr Kroměříž. Předjízdné staniční koleje ŽST Kojetín jsou z toho důvodu navrhované 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, táto kolej bude pravidelně využívaná 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). 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 využívaná dopravní kolej č. 6 ŽST Kojetín, pouze však výjimečně. Dopravní kolej č. 6 budou využívat zvláštní osobní vlaky vedeny směr Tovačov, které budou v ŽST Kojetín ukončeny. Tyto vlaky jsou vypravovány pouze během kulturních akcí a zvláštních mimořádných jízd, proto dopravní kolej č. 6 nebude osobní dopravou využívaná 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 80 metrů (z hlediska zabezpečovacího zařízení je na kolej č. 6 umožněn vjezd vlaků, které nebudou vybaveny mobilní části ETCS). Dopravní koleje č. 5, č. 6 a č. 7 budou využívané pro jízdy tranzitních nákladních vlaků, v případě, že hlavní a předjízdné 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. 3a, 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. 3a 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), změní se však technologie spjatá s obsluhou tovačovských vleček v samotné ŽST Kojetín. Pn vlak se zátěži 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. 6a, následně se lokomotiva vrací směr Tovačov pro další, druhou, skupinu ložených nákladních vozů, která bude opět po vjezdu na dopravní kolej č. 6 přestavěna na dopravní kolej č. 6a 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 a 6a následně po vjezdu poslední skupiny dojde k sestavě uceleného vlaku ze všech tři skupin ložených nákladních vozů, a jeho odjezdu. Popsanou technologii obsluhy vleček směr Tovačov umožňuje konfigurace dopravních kolejí č. 6 a především dopravní koleje č. 6a zejména z důvodu její délky – kolej č. 6a je dlouhá 265 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 334 metrů), za předpokladu jejích volnosti (koleje využívané osobním vlakem, avšak s možnosti varietního využití dopravní koleje č. 2), s rozdílem, že posun v rámci kolejí č. 6, č. 6a a zaústění ze směru Tovačov bude možno obsluhovat i pomoci pomocného stavědla PSt1 (v případě kolejí č. 4 a č. 4b nikoli). Z důvodu pravidelného odstavování skupin ložených nákladních vozů na koleji č. 6a (případně na koleji č. 4b), bude v její blízkosti umístěn stojan na uzamykatelné podložky. Dopravní koleje č. 5, č. 6, a č. 7 tak nebudou využívány pouze pro jízdy nákladních vlaků v případě obsazení hlavních a předjízdných staničních kolejí, ale jejích 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 šestici manipulačních kolejí, jejíchž 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 možnosti příležitostného využití jako všeobecně nakládková a vykládková kolej – přilehlá zpevněná 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 umístněný zásuvkový stojan

s možnosti 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, č. 18 a č. 22, za podmínky blokování výhybek č. 20 a č. 21 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. Manipulační kolej č. 3a 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, 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 a č. 25 včetně sklopení příslušných výkolejek na výtažné manipulační koleji č. 3a 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 boční a čelní rampou. Zbylá 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 požadavky aplikace evropského vlakového zabezpečovače ETCS (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	618 (1109)	1109	1109
1b	465 (1109)		
2	564 (997)	997	997
2b	407 (997)		
3	852	852	852
4	423 (815)	815	815
4b	334 (815)		
5	699	-	-
6	422 (809)	-	-
6a	265 (809)	-	-
7	288 (674)	-	-
7a	311 (674)	-	-
9	268	-	-
manipulační koleje			
3a	235	-	-
4a	97	-	-
8	185	-	-
9a	232	-	-
10	158	-	-
12	158	-	-
odvratní koleje			
4c	-	-	-

Tabulka 12 - 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 čtveřici nástupišť s celkem šestici nástupních hran. Dvě ostrovní nástupiště jsou umístěny mezi hlavními a předjízdnými 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 dvojici 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 délce 80 (hrana č. 1) a 140 metrů (hrana č. 6). Uvažované délky jednotlivých nástupních hran respektuji délky výhledově nasazovaných souprav osobních vlaků, které budou v ŽST Kojetín zastavovat z důvodu obsluhy cestující veřejnosti. 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 předjízdních 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 využívaná pravidelnými osobními vlaky směr Kroměříž o délce cca 85 metrů. Zbylá nástupní hrana č. 1 (u výpravní budovy) nebude využívaná pravidelnou osobní dopravou, je tak určena pro zvláštní vlaky vypravovány 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 170 metrů, regionální osobní doprava 140 metrů).

Obsluha cestující veřejnosti v případě výlukových stavů, a nutnosti nahrazení osobních vlaku náhradní autobusovou dopravou bude organizována dle stávajících zvyklostí, tj. stanoviště náhradní autobusové dopravy bude situováno v přednádražním prostoru (včetně stanoviště NAD pro směr Kroměříž – nutné však bude místo stávajícího spojení přes ulice Kroměřížská/Padlých hrdinů (přejezd P7202) využít nově vybudovaný nadjezd na východě obce – podjezd na ulici Kroměřížská/Padlých hrdinů (náhrada přejezdu P7202) má podjezdnou výšku 3,4 metru).

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 jejích předvěstí (po zahájení provozu výhradně pod dohledem ETCS zavedeno zjednodušené návěstění). Po době spuštění provozu pod dohledem ETCS budou výjimkou v zjednodušeném návěstění návěstidla na chropyňském a středním zhlaví ŽST Kojetín – budou vybavena úplnou návěstní výstroji, tedy budou umožňovat řízení provozu klasickými návěstními znaky. Ve směru Tovačov – Kojetín – Kroměříž je tedy uvažováno se smíšeným provozem, a přes střední a chropyňské zhlaví bude umožněná jízda vlaků, které nebudou vybaveny mobilní části vlakového zabezpečovače ETCS, bez nutnosti mimořádností. Seřaďovací návěstidla jsou v rámci obvodu ŽST umísťovaná dle stávajících zvyklostí.

Do kolejového řešení ŽST Kojetín byla s ohledem na požadavky evropského vlakového zabezpečovače ETCS doplněna odvratná kolej (č. 4c) z předjízdné 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 odvratné koleje vlastním uspořádáním kolejiště a není potřebné budovat samostatné odvratné koleje. Přímou bočnou ochranu hlavních staničních kolejí v ŽST Kojetín tedy zajišťuji výtažná manipulační kolej č. 3a (brněnské zhlaví) a odbočná regionální trať směr Kroměříž (přerovské zhlaví) v případě liché kolejové skupiny, a odvratná 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.

Pro potřeby řízení posunu jsou navrhnuty dvě pomocná stavědla PSt1 a PSt2. Předání obsluhy na pomocné stavědlo PSt1 bude podmíněno blokaci 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 a č. 22. Výhybky č. 16, č. 17, a č. 18 včetně příslušných výkolejek budou vybaveny elektromotorickými přestavníky, nebudou však kolem nich zřízena seřaďovací návěstidla. Předání obsluhy na pomocné stavědlo PSt2 bude podmíněno blokaci výhybek č. 28, č. 31 a č. 25 včetně sklopení příslušných výkolejek na výtažné manipulační koleji č. 3a 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, a odbočení směr Tovačov v případě PSt1, a v rámci kolejí č.3a, č. 5, č. 7 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 přestavníkem. Obdobné řešení je aplikováno i na manipulační koleje.

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 rozhodné pro stavění vlakových cest, tedy výhybky v dopravních kolejích včetně jejích výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení. 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. 19, 20, 21, 22,
- výhybky brněnské zhlaví: č. 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34.

  - regulační stupeň EOV 0: č. 6, 8, 9, 11, 27, 28, 29, 31,
  - regulační stupeň EOV 5: č. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 30, 32, 33, 34,
  - regulační stupeň EOV 4: č. 10, 12, 13, 14, 15, 24, 26, 25,
  - regulační stupeň EOV 3: č. 19, 20, 21, 22,
  - regulační stupeň EOV 2: č. 23,
  - regulační stupeň EOV 1: -.

  - napájecí skupina EOV 1: č. 1, 2, 3, 4, 5, 7,
  - napájecí skupina EOV 2: č. 8, 11, 13,
  - napájecí skupina EOV 3: č. 6, 9, 10, 12, 14, 15,
  - napájecí skupina EOV 4: č. 19, 23, 24, 25, 28, 31
  - napájecí skupina EOV 5: č. 20, 21, 22, 26, 27, 29,
  - napájecí skupina EOV 6: č. 30, 32, 33, 34.

V navrhovaném stavu je dále navrhnuto umístnění trakčního vedení (střídavá trakční soustava 25 kV, 50 Hz) pro všechny dopravní koleje a to v celé jejích délce, spolu s manipulační kolejí č. 3a 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, 1b,
- sekce: kolej č. 2, 2b,
- sekce: kolej č. 3, 3a, 5,
- sekce: kolej č. 4, 4a, 4b, 6, 6a, 8, 10, 12 (č. 8, 10, 12 zatrolejovány částečně, pouze výběh na HDV),
- sekce: kolej č. 7, 7a, 9,
- bez TV: kolej č. 9a,

- zatrolejování vlečky ponecháno ve stávajícím stavu (dvě koleje + šturc jako náhrada rušeného zapojení).

V navrhovaném stavu ŽST Kojetín nebude vybavena předtápěcími stojany, v stanici bude umístěn pouze jeden zásuvkový stojan s možnosti napájení drážních vozidel, a to mezi manipulačními kolejemi č. 8 a č. 10.

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.

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.

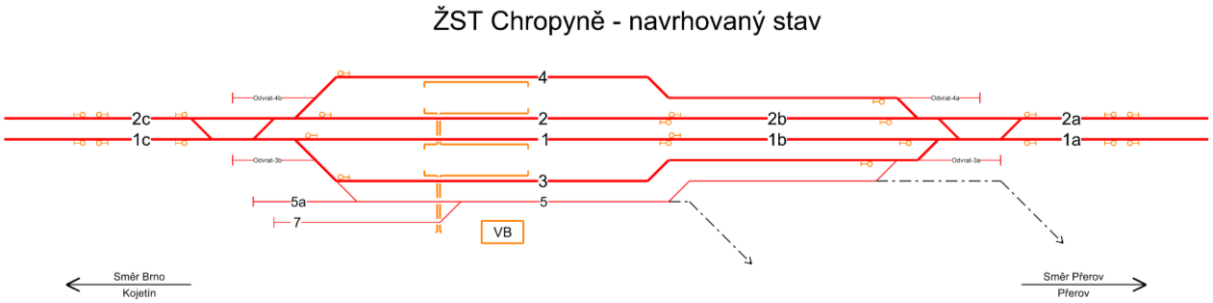
Výpravčí	5,488
Operátor železniční dopravy	3,480
Signalista St1	5,451
Signalista St2	5,451
součet	0

Tabulka 13 - 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 77,200 dle staničení v navrhovaném stavu a s ohledem na očekávaný rozsah osobní i nákladní dopravy bude stanice vybavena celkem čtyřmi dopravními kolejemi (hlavní staniční koleje děleny cestovými návěstidly na koleje s indexem), a třemi kolejemi manipulačními.



Obrázek 6 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Chorpyně

Hlavní dopravní staniční koleje (kolej č. 1 a č. 2) spolu s dopravními staničními kolejemi předjízdnými (kolej č. 3 a č. 4) jsou primárně určené pro jízdy vlaků, jak osobních tak nákladních – mezi hlavními a předjízdnými kolejemi se nachází dvojice ostrovních nástupišť, s celkem čtveřici nástupních hran o shodné délce 170 metrů. Hlavní staniční koleje budou primárně využívané pro tranzitní dopravu, spolu s vlaky dálkové osobní

dopravy linky R8: Brno – Přerov – Ostrava, které ŽST Chropyně obsluhuji (vlaky linky R8 budou obsluhovat ŽST Chropyně pouze v dlouhodobějším výhledu za předpokladu realizace koncepce rychlých spojení expresními vlaky, předpokládá se vozba elektrickými jednotkami o délce maximálně cca 150 metrů a kapacitě cca 400 osob). Předjízdné staniční koleje pak budou primárně využívané vlaky regionální osobní dopravy linky Přerov – Nezamyslice, tyto vlaky však můžou využívat i hlavní staniční koleje za předpokladu jejích volnosti. Hlavní staniční koleje jsou navrhovány na rychlost 200 km/h, předjízdné staniční koleje jsou navrhovány na rychlost 80 km/h.

V navrhovaném stavu bude ŽST Chropyně dále vybavena třemi manipulačními staničními kolejemi, jejíchž určení respektuje stávající zvyklosti – koleje budou využívané 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. Následné 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 zátěži 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, pomoci 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. 3.

Kolejiště ŽST Chropyně doplňují odvratné koleje č. 3a, č. 3b, č. 4a, č. 4b navržené s ohledem na požadavky aplikace evropského vlakového zabezpečovače ETCS. V případě odvratných kolejí č. 3a a č. 3b navíc s možností použít je i jako krátké výtažné koleje (pouze pro HDV během posunu). V případě odvratných kolejí č. 4a a 4b tato funkcionalita nebude umožněna.

kolej č.	délka v metrech		
	mezi návěstidly	směr Brno	směr Přerov
dopravní koleje			
1	399 (928)	928	928
1b	493 (928)		
2	394 (823)	823	823
2b	393 (823)		
3	707	849	776
4	700	796	700
manipulační koleje			
5	659	-	-
5a	145	-	-
7	204	-	-
odvratní koleje			
3a	-	-	-
3b	-	-	-
4a	-	-	-
4b	-	-	-

Tabulka 14 - 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, umístněný ve vzdálenosti 20 metrů od námezníku výhybky.

4.3.2 Nástupiště

ŽST Chropyně bude vybavena dvojici ostrovních nástupišť umístněnými mezi hlavními a předjízdnými staničními kolejemi, s celkem čtveřici nástupních hran o shodné délce 170 metrů. Nástupní hrana č. 1 je umístěna u předjízdné 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 předjízdné staniční koleji č. 4. Shodná délka všech nástupních hran 170 metrů respektuje délky výhledově nasazovaných souprav osobních vlaků, které budou v ŽST Chropyně zastavovat z důvodu obsluhy cestující veřejnosti. Výška všech nástupních hran je opět shodná u všech čtyř nástupních hran, konkrétně 550 mm nad temenem kolejnice. Bezbariérový přístup cestující 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 pouze v dlouhodobějším výhledu za předpokladu realizace koncepce rychlých spojení expresními vlaky, předpokládá se vozba elektrickými jednotkami o délce maximálně cca 150 metrů a kapacitě cca 400 osob), nástupní hrany u předjízdních dopravních kolejí (č. 1 a č. 4) pak regionálními vlaky linky Os: Přerov – Nezamyslice o délce cca 85 metrů.

Pozn. Délky nástupních hran jsou sjednoceny v rámci celého vozebního ramene Blažovice - Přerov (dálková osobní doprava 350, případně 170 metrů, regionální osobní doprava 140 metrů).

Obsluha cestující veřejnosti v případě výlukových stavů, a nutnosti nahrazení osobních vlaku náhradní autobusovou dopravou bude organizována dle stávajících zvyklostí, tj. stanoviště náhradní autobusové dopravy bude situováno v přednádražním prostoru.

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 jejích předvěstí (po zahájení provozu výhradně pod dohledem ETCS zavedeno zjednodušené navěštění). Seřaďovací návěstidla jsou v rámci obvodu ŽST umísťovaná dle stávajících zvyklostí.

Do kolejového řešení ŽST Chropyně byly s ohledem na požadavky evropského vlakového zabezpečovače ETCS doplněny odvratné 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.

Pro potřeby řízení posunu je navrhnuto softwarové pomocné stavědlo PSt1, předání obsluhy na pomocné stavědlo bude podmíněno blokaci 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 umístněném 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 odvratné koleje č. 3a vycházející z výhybky č. 7 a odvratné 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 (úvraťový 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 rozhodné pro stavění vlakových cest, tedy výhybky v dopravních kolejích včetně jejích výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení. 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,
- celkem tedy 20 výhybek opatřeno EOV.

    - regulační stupeň EOV 0: č. 4, 6, 7, 10, 15, 16, 17, 18,
    - regulační stupeň EOV 5: č. 1, 2, 3, 5, 19, 20, 21, 22,
    - regulační stupeň EOV 4: č. 8, 9, 13, 14,
    - regulační stupeň EOV 3: -,
    - regulační stupeň EOV 2: -,
    - regulační stupeň EOV 1: -.

- napájecí skupina EOV 1: č. 1, 2, 3, 5,
- napájecí skupina EOV 2: č. 4, 7, 8, 9,
- napájecí skupina EOV 3: č. 6, 10,
- napájecí skupina EOV 4: č. 13, 14, 16, 18,
- napájecí skupina EOV 5: č. 15, 17,
- napájecí skupina EOV 6: č. 19, 20, 21, 22.

V navrhovaném stavu je dále navrženo umístnění trakčního vedení (střídavá trakční soustava 25 kV, 50 Hz) pro všechny dopravní koleje a to v celé jejích délce, spolu s manipulační koleji 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, 1b,
- sekce: kolej č. 2, 2b,
- 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 možnosti 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.

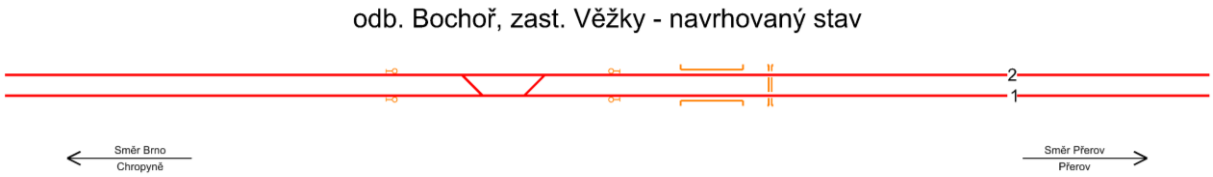
Výpravčí	5,488
Signalista St1	5,451
Signalista St2	5,451
součet	0

Tabulka 15 - 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 82,380, dle staničení v navrhovaném stavu.



Obrázek 7 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu odb. Bochoř, zast. Věžky

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 Nástupiště

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 ŽST Chropyně zastavovat z důvodu obsluhy cestující veřejnosti. Výška všech nástupních hran je opět shodná u všech čtyř 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.

Pozn. Délky nástupních hran jsou sjednoceny v rámci celého vozebního ramene Blažovice - Přerov (dálková osobní doprava 350, případně 170 metrů, regionální osobní doprava 140 metrů).

Obsluha cestující veřejnosti v případě výlukových stavů, a nutnosti nahrazení osobních vlaku 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 řídící a ovládací část bude integrována do elektronického stavědla v ŽST Chropyně. Nové zabezpečovací zařízení odbočky Bochoř bude 3. kategorie, s třífázovými elektromotorickými přestavníky, 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 ohřívané 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.

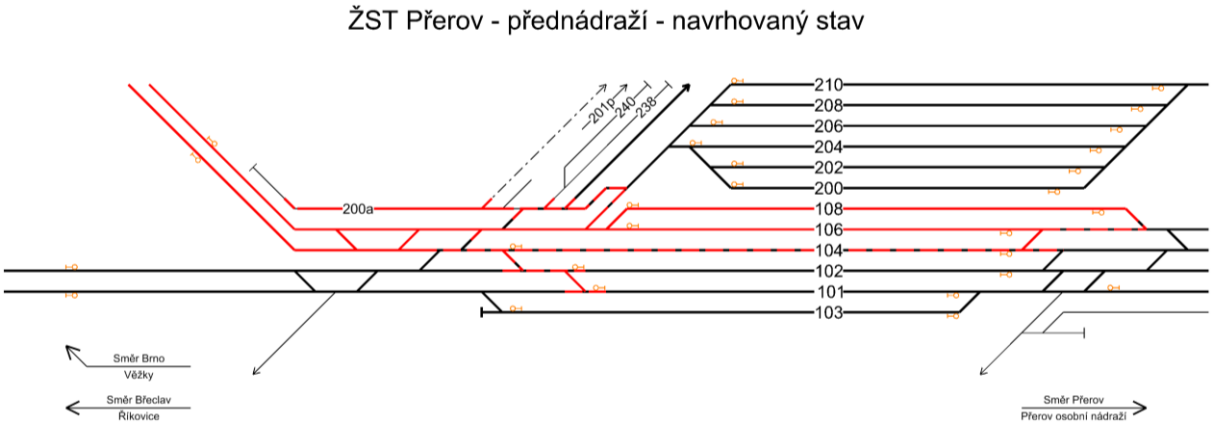
Výpravčí	5,488
součet	0

Tabulka 16 - 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. 153/154, 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. 153/154: 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 - nad rámec zadávacích podmínek. Kolejová spojka (výh. č. 151/152) 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, předjízdné, 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.



Obrázek 8 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Přerov - přednádraží

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. 153, 154, 118, 121, 152, 151, 95, 100. 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.

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.

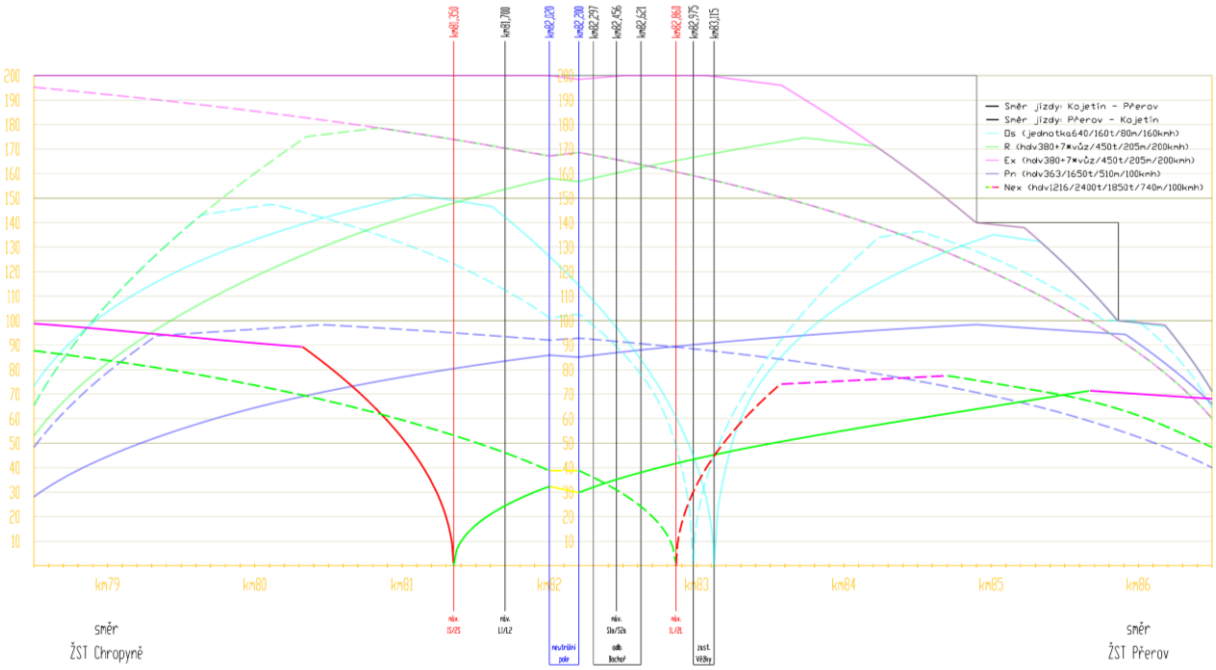
Pozn. Normativ délky nákladního vlaku v předmětném úseku stavby Kojetín – Přerov je možné stanovit na hodnotu 650 metrů (omezující je délka dopravní staniční koleje č. 7 + č. 7a v ŽST Kojetín - 674 m), největší povolenou délku nákladního vlaku pak na 740 metrů (největší povolená délka nákladního vlaku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

4.7 Graf dynamického průběhu rychlosti

Výhledový graf dynamického průběhu rychlosti je součásti 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 rychlostí 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 neutrální pole, které je navrženo cca v km 82,000 - 82,200 (o celkové délce 180 metrů) z důvodu styku napájecích soustav 3kV a 25kV. Simulováno je zastavění těžkého a dlouhého nákladního vlaku u vjezdových návěstidel odbočky Bochoř, a to v obou směrech jízdy:



Obrázek 9 - Průjezd vlaků navrženým neutrálním polem

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	2	Přerov - přednádraží	3,5	4
4	3,5	Věžky	4,5	5
4,5	6	Chropyně	5	4,5
4,5	5	Kojetín	-	-
15	**16,5**	**∑**	**15**	**15,5**

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

4	**5**	**Rozdíl**	**4,5**	**3,5**

<< -- Sudý směr jízdy -- >>

<< -- lichý směr jízdy -- >>

Tabulka 17 - Porovnání pravidelních jízdních dob

4.9 Výhledový grafikon vlakové dopravy

Výhledový grafikon vlakové dopravy tratě Brno – Přerov je dokladován ve výkresové části dokumentace, a to ve dvou vyhotoveních: zjednodušená, nebo základní, forma GVD kdy jsou jednotlivé trasy vlaků odlišeny dle jednotlivých kategorií vlaků, a podrobná forma GVD, kde jsou jednotlivé trasy vlaků navíc barevně odlišeny i dle jednotlivých linek veřejné osobní dopravy.

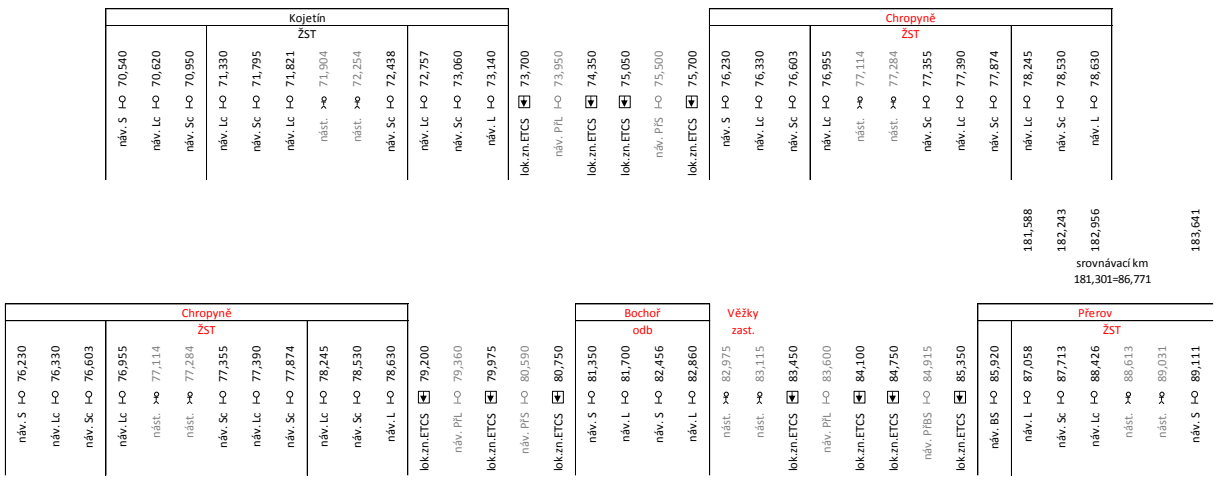
Konstrukčně výhledový grafikon vychází ze zde uvedeného výhledového objemu dopravy – zpracovaného pro dlouhodobý horizont - rok 2050 - bez zmiňovaných linek dálkové osobní dopravy Ex2 a Ex30. Konstrukce a konkrétní časové polohy jednotlivých vlaků jsou koordinovány v maximální možné míře s navazujícími stavbami ramene Brno – Přerov: 2. stavba (Blažovice – Vyškov), 3. stavba (Vyškov – Nezamyslice) a 4. stavba (Nezamyslice – Kojetín).

Z dokladovaného výhledového GVD vychází plán obsazení kolejí pro železniční stanici Kojetín a železniční stanici Chropyně.

4.10 Výhledová provozní kapacita

Výhledová provozní kapacita předmětného úseku stavby Kojetín – Přerov byla stanovena na základě výpočtu pro omezující mezistaniční úsek, během 120 minutové dopravní špičky. Pro výpočet provozní propustnosti byla využita analytická metoda.

Konfigurace úseku Kojetín - Přerov z pohledu propustnosti tratě je následovná:



Tabulka 18 – Posuzované mezistaniční úseky Kojetín – Chropyně a Chropyně - Přerov

Omezujícím je mezistaniční úsek Kojetín – Chropyně s celkem nejvyšší průměrnou dobou obsazení *b* = 3,38 min (zároveň nejvyšší celkovou dobou obsazení *B* = 34,5 min), která je zřejmá z provedené komprese výhledového grafikonu vlakové dopravy (120 min dopravní špička). Omezujícím je mezistaniční úsek Kojetín – Chropyně navzdory jeho kratší délce a celkově kratším jízdním dobám všech kategorii vlaků:

	b (průměrná doba obsazení)	*B* (celková doba obsazení)	Os		R		Ex		N	
ŽST Přerov - odb Bochoř - ŽST Chropyně	3,39	30,5	6	6,5	5	5,5	4	4	7	7,5
ŽST Chropyně - ŽST Kojetín	3,83	34,5	3,5	3,5	4	4	1,5	2	5	8

Tabulka 19 – Doba obsazení jednotlivých mezistaničních úseků dle pravidelných jízdních dob

Na základě pravidelných dob obsazení jednotlivých prostorových oddílů byli pro mezistaniční úseky Kojetín – Chropyně a Chropyně – Přerov vypočtena následná mezidobí (pomoci programu VÝME 1.0):

Kojetín - Chropyně

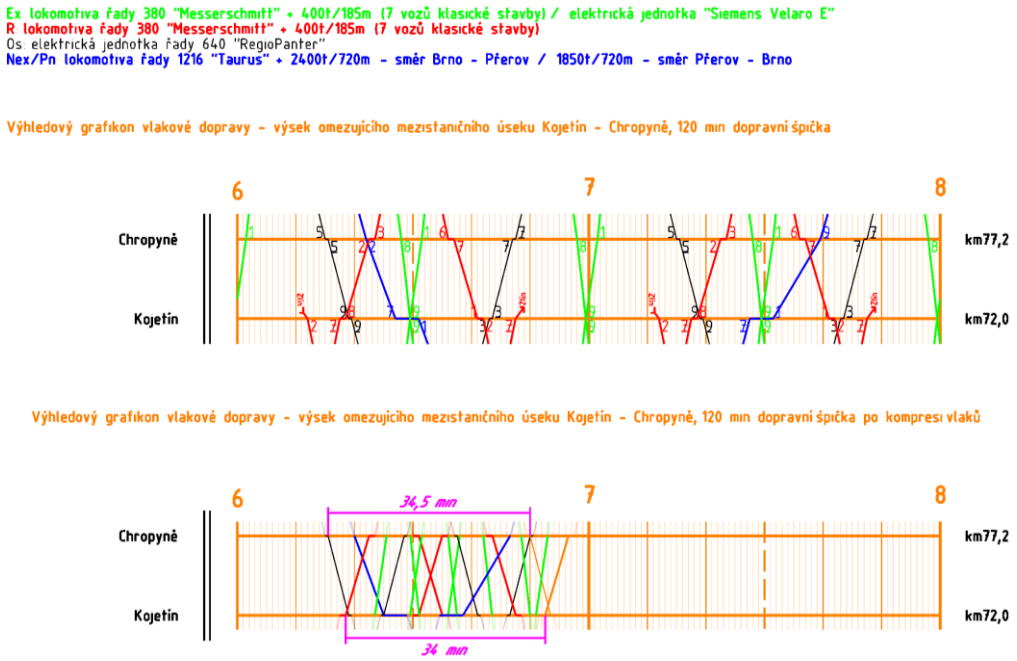
Následná mezidobí									
první vlak				druhý vlak					
	druh vlaku	zast./ proj.	jízdní doba	1	2	3	4	5
				Os	**R**	**Ex**	**N_z**	**N_p**
				ZZ	ZZ	PP	ZZ	PP
1	**Os**	ZZ	*3,5*	3,0	3,5	4,5	4,0	5,0
2	**R**	ZZ	*4,0*	3,5	3,5	5,0	4,5	5,0
3	**Ex**	PP	*1,5*	1,5	1,5	2,0	2,5	3,0
4	**N_z**	ZZ	*8,0*	8,0	8,0	9,5	6,0	8,0
5	**N_p**	PP	*4,5*	4,5	4,5	6,0	3,5	4,5

Chropyně - Přerov

Následná mezidobí									
první vlak				druhý vlak					
	druh vlaku	zast./ proj.	jízdní doba	1	2	3	4	5
				Os	**R**	**Ex**	**N_z**	**N_p**
				ZZ	ZZ	PZ	ZZ	PZ
1	**Os**	ZZ	*6,5*	3,0	4,5	5,5	4,0	4,5
2	**R**	ZZ	*5,5*	3,5	3,5	4,0	4,0	5,0
3	**Ex**	PZ	*4,0*	1,5	1,5	2,0	2,0	3,0
4	**N_z**	ZZ	*9,5*	6,5	8,0	9,0	5,5	6,5
5	**N_p**	PZ	*7,5*	4,0	5,5	6,5	3,5	4,5

Tabulka 20 - Následná mezidobí mezistaničních úseků

Následně proběhl výpočet samotné provozní propustnosti mezistaničních úseků analytickou metodou:



Obrázek 10 - Komprese tras vlaků analytické metody v omezujícícm mezistaničním úseku Kojetín - Chropyně

Typ provozu:

A *podíl regio dopravy 25%*

Analyzované období a výpočetní doba:

A = *120* *hod*

T = *120* *min*

Počet vlaků analyzovaného období provozovaných na jedné koleji:

N = *9* *vlaků*

Celková doba obsazení:

B1 = *34* *min*

B2 = *34,5* *min*

B = *34,5* *min*

Průměrná doba obsazení:

b = *3,83* *min*

Stupeň obsazení:

S = *0,29* *-* *0,29* *-*

S_{opt} = *0,62* *-*

S_{krit} = *0,75* *-*

Propustná výkonnost:

n_{opt} = *19,4* *vlaků*

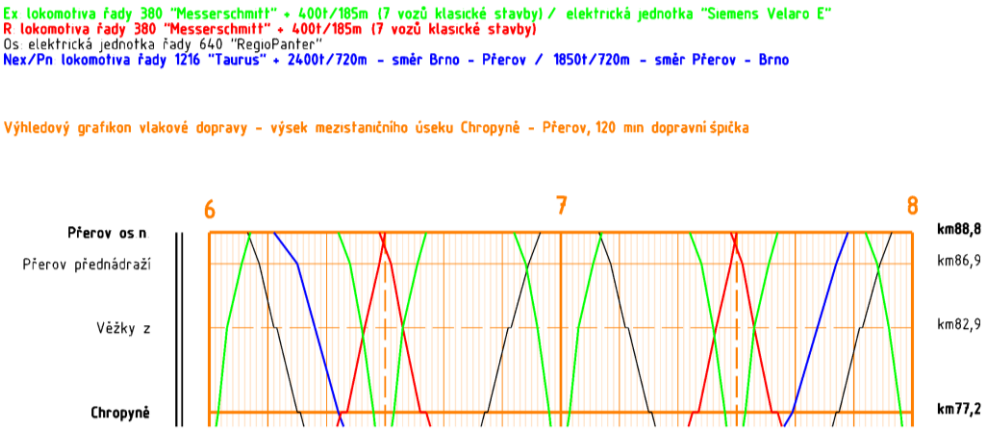
n_{krit} = *23,5* *vlaků*

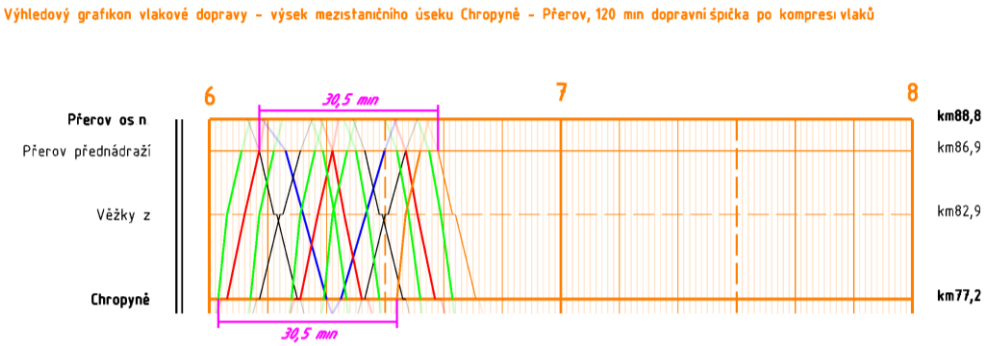
Využití propustné výkonnosti výhledového GVD:

K_{opt} = *46* *%*

K_{krit} = *38* *%*

Tabulka 21 - Výpočet propustnosti omezujícícho mezizstaničního úseku Kojetín – Chropyně





Obrázek 11 - Komprese tras vlaků analytické metody v mezistaničním úseku Chropyně – Přerov

Typ provozu:

A *podíl regio dopravy 25%*

Analyzované období a výpočetní doba:

A = *120* *min*

T = *120* *min*

Počet vlaků analyzovaného období provozovaných na jedné koleji:

N = *9* *vlaků*

Celková doba obsazení:

B1 = *30,5* *min*

B2 = *30,5* *min*

B = *30,5* *min*

Průměrná doba obsazení:

b = *3,39* *min*

Stupeň obsazení:

S = *0,25* *-* *0,25* *-*

S_{opt} = *0,62* *-*

S_{krit} = *0,75* *-*

Propustná výkonnost:

n_{opt} = *22,0* *vlaků*

n_{krit} = *26,6* *vlaků*

Využití propustné výkonnosti výhledového GVD:

K_{opt} = *41* *%*

K_{krit} = *34* *%*

Tabulka 22 - Výpočet propustnosti mezizstaničního úseku Chropyně – Přerov

Z výpočtu provozní propustnosti je zřejmé, že omezující mezistaniční úsek Kojetín – Chropyně a tedy také celý předmětný úsek stavby Kojetín – Přerov je schopný provést uvažovaný výhledový rozsah dopravy. Omezujícím mezistaničním úsekem Kojetín – Chropyně je možné během 120 minutové dopravní špičky provést 19 vlaků po jedné traťové koleji, přičemž zde bude pravidelně ve výhledovém stavu vedeno 9 vlaků (před realizaci koncepce rychlých spojení) po jedné traťové koleji. Navržená konfigurace předmětné části infrastruktury tak poskytuje zálohu v podobě přibližně 10 volných tras vlaků každým směrem – využití teoretické provozní propustnosti očekávaným pravidelným provozem je tak na hodnotě přibližně 46 procent. Teoretická provozní propustnost mezistaničního úseku Chropyně – Přerov je vyšší, cca 22 vlaků za období dopravní špičky s celkovým využitím přibližně 41 procent.

Pozn.: Z pohledu provozní kapacity je nutno podotknou fakt, že na celkovou kapacitu vozebního ramene mají vliv také navazující stavby, a zvláště také samotný železniční uzel Přerov, do kterého je 5. stavba: Kojetín - Přerov zaústěna.

Pozn.: Výpočet provozní propustnosti předmětné části infrastruktury je proveden dle stávajících zvyklostí analytickou metodou, bez podrobného zohlednění dopadů aplikace evropského vlakového zabezpečovače ETCS. V době zpracování dokumentace nebyly dopady aplikace ETCS na kapacitu infrastruktury známy, a proto je nutno závěry brát pouze jako názorné.

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 úrovňových křížení s pozemními komunikacemi.

Zlepšení situace stávajícího stavu nastane i z pohledu 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, duben 2019, Ing. František Kováč

5 STAVEBNÍ POSTUPY

5.1 Harmonogram výluk

Rok 2022-2023, stavební postupy / *výluky*	od	dny	do
Stavební postup č.0, přípravné práce, k.č.2 Kojetín-Přerov, sudá k.sk.žst. Chropyně	**10.08.22**	**486**	**08.12.23**
Traťová kolej Kojetín-Přerov *na 7x6 hod (pažení v blízkosti koleje)*	*04.03.23*	*7*	*10.03.23*
Traťová kolej Kojetín-Přerov *na 8x6 hod (zřízení neutrálních polí TV)*	*02.05.23*	*8*	*09.05.23*
Traťová kolej Kojetín-Přerov *nepřetržitě na 5 dnů (bednění nadjezdů)*	*27.05.23*	*5*	*31.05.23*
Traťová kolej Kojetín-Přerov *nepřetržitě na 3 dnů (odstranění bednění nadjezdů, zřízení zábradlí, apod.)*	*29.08.23*	*3*	*31.08.23*
Technologická přestávka zimního období (předpoklad)	**09.12.23**	**96**	**13.03.24**
Rok 2024, stavební postupy / *výluky*	od	dny	do
Stavební postup č.1, výhybka č.34x, lichá k.sk.žst. Kojetín	**15.02.24**	**26**	**11.03.24**
ŽST Kojetín, staniční koleje č.5, 3 na 6 hod (pažení mezi kolejemi v místě podchodu v km 72,250)	*15.02.24*	*1*	*15.02.24*
Traťová kolej Němčice nad Hanou-Kojetín *nepřetržitě na 16 dnů (vložení výh.č.34x a propojení, propustek km 71,140)*	*15.02.24*	***16***	***01.03.24***
ŽST Kojetín, staniční koleje č.3 až 15 na nezamyslickém zhlaví nepřetržitě na 16 dnů včetně vypnutí TV	*15.02.24*	*16*	*01.03.24*
ŽST Kojetín, vlečka od výhybky č.L9 Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín nepřetržitě na 26 dnů, obsluha přes výh.č.L1	*15.02.24*	*26*	*11.03.24*
Stavební postup č.2, lichá kolejová skupina žst. Kojetín, kolej č.101, 91 a Lověšický podjezd v žst. Přerov	**11.03.24**	**105**	**23.06.24**
Traťová kolej Kojetín-Chropyně *nepřetržitě včetně vypnutí TV*	***11.03.24***	***105***	***23.06.24***
Traťová kolej Kojetín-Kroměříž *nepřetržitě*	***11.03.24***	***105***	***23.06.24***
ŽST Kojetín, staniční koleje č.3 až 15 nepřetržitě vč. vypnutí TV	*11.03.24*	*105*	*23.06.24*
ŽST Kojetín, vlečka od výhybky č.L1 Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín nepřetržitě na 105 dnů, obsluha přes výh.č.L9	*11.03.24*	*105*	*23.06.24*

ŽST Přerov, staniční kolej č.101 mezi výhybkami č.104 (mimo) a 122 (mimo) nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV	*11.03.24*	*105*	*23.06.24*
ŽST Přerov, kolej č.91 nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV	*11.03.24*	*105*	*23.06.24*
Stavební postup č.3, sudá k.sk.žst. Kojetín, t.k.č.1, 2 Chropyně-Přerov, koleje č.104, 106, 108 a Lověšický podjezd v žst. Přerov	**23.06.24**	**180**	**19.12.24**
Traťová kolej Kojetín-Tovačov *nepřetržitě včetně vypnutí TV*	***23.06.24***	***90***	***20.09.24***
ŽST Kojetín, sudá kolejová skupina nepřetržitě včetně TV	*23.06.24*	*128*	*28.10.24*
Traťová kolej Chropyně-Přerov *nepřetržitě včetně vypnutí TV*	***23.06.24***	***133***	***02.11.24***
Jízda z traťových kolejí č.401, 402 do svazku kolejí č.200-230 neumožněna (zřízení provizorní propojky výhybek č.128 a 111)	***23.06.24***	***14***	***06.07.24***
ŽST Přerov, fáze A, staniční kolej č.102 mezi výhybkami č.92 (mimo) a 128 (mimo) nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV	*23.06.24*	*105*	*05.10.24*
ŽST Přerov, fáze A staniční kolej č.104 mezi výhybkami č.85 (mimo) a 121 (mimo) nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV	*23.06.24*	*105*	*05.10.24*
ŽST Přerov, fáze A, staniční koleje č.106, 108 mezi výhybkami č.78 (mimo) a 111 (mimo) 35 dnů včetně vypnutí TV	*23.06.24*	*35*	*27.07.24*
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.111x, 112x a SVÚ výhybek č.306, 309, 311, 312)	***06.10.24***	***14***	***19.10.24***
ŽST Přerov, fáze B, výtažná kolej č.240c (v novém značení č.200a) od výhybky č.318 nepřetržitě na 75 dnů	*06.10.24*	*75*	*19.12.24*
Rok 2025, stavební postupy / *výluky*	od	dny	do
Stavební postup č.4, k.č.1 Kojetín-Přerov, lichá k.sk.žst. Chropyně	**01.04.25**	**126**	**04.08.25**
Traťová kolej č.1 Kojetín-Bochoř *nepřetržitě vč. vypnutí TV*	*01.04.25*	*126*	*04.08.25*
ŽST Chropyně, lichá kolejová skupina	*01.04.25*	*126*	*04.08.25*
ŽST Chropyně, žel.vlečka FATRA, a.s. provoz Chropyně	*01.04.25*	*35*	*05.05.25*
ŽST Chropyně, žel.vlečka Skladový areál MR Chropyně Rasina	*01.04.25*	*35*	*05.05.25*
Stavební postup č.5, aktivace zabezpečovacího zařízení	**05.08.25**	**59**	**02.10.25**

Tabulka 23 - Harmonogram výluk

5.2 Koncepce stavebních postupů

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 2022 do října 2025, to je však termín předběžný, bude upřesněn během zpracování dalšího stupně dokumentace. Návrh koncepce stavebních postupů respektuje:

- jízdu na železniční vlečku TTD a.s. Závod lihovar Kojetín, která může být přerušena maximálně na 14 dnů, je nutné práce v železniční stanici koordinovat a využít její obsluhování přes výhybku č.L1 nebo č.L9,
- výluku traťové koleje Kojetín-Tovačov minimalizovat z důvodu vozby nákladních vlaků pro TOPOS PREFA Tovačov s.r.o. a Českomoravský štěrk a.s. Štěrkopískovna Tovačov, před zahájením realizace výluky trati Kojetín-Tovačov požadují tyto společnosti, aby byly informovány minimálně 3 měsíce před jejím zahájením.
- výluku železniční vlečky FATRA, a.s. provoz Chropyně v železniční stanici Chropyně v trvání maximálně 35 dnů,
- nutnost zajištění pohybu chodců mezi severní a jižní průmyslovou částí města Kojetína. To znamená, že do dokončení a zprovoznění silničního podjezdu v km 71,355 nesmí být stávající lávka pro pěší snesena,
- dobu, kdy nebudou možné jízdy vlaků od Břeclavi po kolejích č.401, 402 do svazku kolejí č.200-230 v ŽST Přerov minimalizovat.

Stavba je rozvržena do následujících stavebních postupů (nově vkládané výhybky jsou pro lepší orientaci doplněny indexem „x“):

Stavební postup č. 0: představuje práce mimo kolejiště bez nároku na výluky. Budou provedeny práce v úseku Kojetín-Přerov a Kojetín-Kroměříž na novém násypovém tělese, nových mostních objektech, v sudé kolejové skupině železniční stanice Chropyně spolu s příslušnou částí podchodu v km 77,175 a oboustranným nástupištěm mezi kolejemi č.2, 4, na přeložkách veřejných komunikací apod. Prozatím nebude zřízeno štěrkové lože a položen nový kolejový rošt. Tento stavební postup je, pro svůj značný rozsah, navržen na od poloviny roku 2022 do konce roku 2023. Další součásti rozsahu prací tohoto stavebního postupu: Demolice výpravní budovy v ŽST Kojetín. Před tím zajištění provizorních zařízení (sanitární kontejner pro hygienické zařízení, kancelářský kontejner pro provizorní čekárnu, kontejner pro prodej jízdenek, kontejnery technologických zařízení, vše včetně napojení na inženýrské sítě). Výstavba nové výpravní budovy je předpokládána v trvání 02/2022-12/2023, kdy bude následně zprovozněna. Výstavba nové výpravní budovy v ŽST Chropyně. Během výstavby bude stávající výpravní budova funkční. Výstavba technologických objektů v ŽST Kojetín, ŽST Chropyně, v budoucí odbočce Bochoř.

V roce 2024 jsou navrženy stavební postupy č. 1, č. 2 a č. 3:

Stavební postup č. 1: Ve stavebním postupu č.1 (v trvání 26 dnů) je navrženo zahájení prací v liché kolejové skupině železniční stanice Kojetín kromě staniční koleje č.1. Hlavní náplní je ovšem vložení nové výhybky č.34x a práce na silničním nadjezdu v km 71,335 vyžadující výluky. Následně budou vloženy výhybky č.33x, 32x, 31x, 26x, 24x, 23x a napojeny na výhybku č.L9. Také bude zprovozněna kolejová spojka výhybek č.34x/33x a položena kolej č.3a, aby bylo možné v dalším stavebním postupu, kdy budou prováděny práce na přerovském zhlaví sudé kolejové skupiny, obsluhovat železniční vlečku TTD a.s. Závod lihovar Kojetín přes nezamyslické zhlaví a výhybku č.L9. Tyto práce si vyžádají nepřetržitou výluku traťové koleje Němčice nad Hanou-Kojetín 16 dnů (výluka využita pro práce na propustku v km 71,140 a mostním objektu v km 71,354). Lávka pro pěší nad kolejištěm železniční stanice Kojetín zůstane nedotčena a v provozu.

Stavební postup č. 2: Stavební postup č.2 (v trvání 105 dnů) je navržen na dokončení prací v liché kolejové skupině železniční stanice Kojetín, pokračováním prací v úseku Chropyně-Přerov v budoucí koleji č.2 a na práce v železniční stanici Přerov. V ŽST Kojetín bude zřízen nový podchod v km 71,995 pod lichou kolejovou skupinou, oboustranné nástupiště mezi kolejemi č.1, 3, jednostranné nástupiště u koleje č.9, položeny výhybky č.1x, 3x, 4x, 5x, 6x, 9x, 10x, 11x, 14x, 15x, 16x a nové koleje č.1, 3, 5, 7, 9, 3a, 9a, urychleně dokončen a zprovozněn silniční podjezd pod přerovským zhlaví. Po jeho zprovoznění bude stávající lávka pro pěší snesena a kolejiště dokončeno. V závěru stavebního postupu bude nová výhybka č.3x na přerovském zhlaví provizorně napojena na stávající traťovou kolej Kojetín-Přerov. Obsluha železniční vlečky TTD a.s. Závod lihovar Kojetín bude probíhat přes nezamyslické zhlaví a výhybku č.L9. V závěru stavebního postupu bude výhybka č.3x provizorně napojena na stávající traťovou kolej Kojetín-Přerov v km cca 74,250 (dle původního staničení). V ŽST Přerov budou provedeny práce na Lověšickém podjezdu pod kolejemi č.101 a 91. Budou snesena kolejová pole v potřebné délce a po dokončení prací bude položena výhybka č.151x. Ve stavebním postupu č.2 v železniční stanici Chropyně položeny výhybky č.1x, 5x, 6x, 10x, 14x, 16x, 19x, 22x a staniční koleje č.2 a 4. Práce proběhnou během výluk traťových kolejí Chropyně-Přerov a Kojetín-Kroměříž v trvání 105 dnů.

Stavební postup č. 3: Ve stavebním postupu č.3 je navrženo provést práce v sudé kolejové skupině železniční stanice Kojetín a dokončení Lověšického podjezdu v železniční stanici Přerov. V ŽST Kojetín bude dokončen podchod v km 71,995, oboustranné nástupiště mezi kolejemi č.2 a 4, jednostranné nástupiště u koleje č.6, budou položeny nové výhybky č.2x, 7x, 8x, 12x, 13x, 18x, 17x, 20x, 21x, 22x, 25x, 27x, 29x, 30x (tato napojena na výhybky č.31x, 34x), nové staniční koleje č.2, 4, 6, 4b, 6b, zprovozněna kolejová spojka výhybek č.30x/32x. v závěru stavebního postupu bude nová výhybka č.2x propojena s traťovou kolejí č.2 Kojetín-Přerov a celá traťová kolej č.2 bude společně dokončenými stanicemi zprovozněna. V ŽST Přerov jsou navrženy práce ve staničních kolejích č.104, 106, 108, ve výtažné koleji č.240c, na Lověšickém podjezdu po kolejemi č.102 až 106 a pod kolejí č.240c. Dále bude snesena část stávající traťové koleje Chropyně-Přerov v úseku od km 86,100 po výhybku č.121 včetně, budou položeny výhybky č.123XAx, 121XAx, 121x, 118x, 112x, 111x, 110x, 106x, 100x, 95x, 152x, koleje č.108, 106, 104, 200a a provedena směrová a výšková úprava koleje dle předepsaného rozsahu. Z důvodu prací na Lověšickém podjezdu budou stávající výhybky č.119 a 120 sneseny a po dokončení práce položeny a zprovozněny. V závěru stavebního postupu bude výhybka č.121XAx napojena na novou část traťové koleje, násyp zřízen ve stavebním postupu č.0 a na stávající část traťové koleje Kojetín-Přerov. Propojení nové výhybky č.123XAx s novou traťovou kolejí č.1 Kojetín-Přerov umožní pokládku kolejových polí a její dokončení. Koleje včetně kolejové spojky výhybek č.152/151 zprovozněny. V traťovém úseku Chropyně-Přerov v km 79,500-86,100 budou provedeny práce v obou kolejích včetně propustků, mostních objektů, obou nástupišť zastávky Věžky a odbočky Bochoř. Obě koleje úseku Chropyně-Přerov budou dokončeny s tím, že kolej č.1 do ŽST Chropyně není nutné provizorně propojit, kolej č.3 však bude nutné zprovoznit. Práce proběhnou během výluk traťových kolejí Chropyně-Přerov v trvání 133 dnů.

V roce 2025 je navržen stavební postup č. 4:

Stavební postup č. 4: Náplní stavebního postupu č.4 jsou práce ve stávající traťové koleji Kojetín-Chropyně, která bude po jejím dokončením označena č.1 a v liché kolejové skupině ŽST Chropyně. Součástí rozsahu prací jsou mostní objekty a propustky, lichá kolejová skupina železniční stanice Chropyně s dokončením podchodu v km 77,175 a zřízením oboustranného nástupiště mezi kolejemi č.1 a 3, položením výhybek č.2x, 3x, 4x, 7x, 8x, 9x, 11x, 12x, 13x, 14x, 16x, 18x, 20x, 21x a kolejí č.1, 3, 5, 7, 5a, 5b. Z důvodu minimalizace délky výluk železniční vlečky FATRA a.s. provoz Chropyně, která může být nejvýše 35 dnů, budou přednostně položeny výhybky č.2x, 3x, 4x, 7x, 8x, 9x, 11x a příslušné staniční koleje. Na závěr tohoto stavebního postupu bude celá kolej č.1 v úseku Kojetín-Přerov zprovozněna.

5.3 Stavební postupy

Pozn.: Číslování nově vložených výhybek jsou pro lepší orientaci v problému doplněny indexem „x“, například výhybka č.2x.

Stavební postup č.0 (10.08.2022 - 08.12.2023, 486 dnů):
Přípravné práce, práce mimo stávající kolejiště, zahájení prací na části traťové koleje č.2 Kojetín-Přerov včetně sudé kolejové skupiny železniční stanice Chropyně a na části traťové koleje Kojetín-Kroměříž.

1. Rozsah prací

a) Provádění přípravných prací, rekognoskace předmětné lokality, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, provedení potřebných přeložek inženýrských sítí, provedení ochrany stávajících kabelů proti poškození, kácení (dle možností mimo vegetační období a mimo období hnízdění ptactva), zahájení prací na realizační a dílenské dokumentaci.
b) Zahájení výroby komponentů nových technologických zařízení a jejich sestavování. Zahájení výroby ocelových konstrukcí.
c) Projednání a zajištění potřebných přechodných úprav provozu na pozemních komunikacích.
d) Zajištění provizorních zařízení v souvislosti s uvažovanou demolicí výpravní budovy v ŽST Kojetín (sanitární kontejner pro hygienické zařízení, kancelářský kontejner pro provizorní čekárnu, kontejner pro prodej jízdenek, vše včetně napojení na inženýrské sítě).
e) Demolice **výpravní budovy v ŽST Kojetín** a zahájení výstavby nové.
f) V místě propustku v km 72,335 (původní kilometráž) provedení přeložky vodoteče.
g) V místech budovaných silničních nadjezdů **zřízení neutrálních polí** trakčního vedení.
h) Zřízení provizorních přeložek pozemních komunikací
   - Silnice II/436 u železničního přejezdu P7204 mimo budoucí násyp nové přeložky silnice II/436 k novému silničnímu nadjezdu v km 73,903. Zřízení **provizorního železničního přejezdu**. Kompletní zprovoznění přeložky II/436.
   - Silnice III/4348 u železničního přejezdu P72011 mimo budoucí násyp nové přeložky silnice III/4348 k novému silničnímu nadjezdu v km 81,408. Zřízení **provizorního železničního přejezdu**. Kompletní zprovoznění přeložky III/4348.
   - Silnice II/436 u železničního přejezdu P7213 mimo budoucí násyp nové přeložky silnice II/436 k novému silničnímu nadjezdu v km 83,146. Zřízení **provizorního železničního přejezdu**. Kompletní zprovoznění přeložky II/436.
i) Zahájení prací na přeložkách pozemních komunikacích (budování násypů, konstrukční vrstvy, apod.):
   - Žst. Kojetín, silniční obchvat II/367 a komunikace III. třídy.
   - Žst. Kojetín, silniční obchvat MK.
   - Žst. Kojetín, úprava silnice II/367.
   - Žst. Kojetín, úprava MK.
   - Kojetín - Chropyně, úprava komunikace II/436.
   - Kojetín - Chropyně, účelové komunikace Chropyně.
   - Kojetín - Chropyně, úprava lesní cesty v km 75,257.
   - Žst. Chropyně, účelové komunikace Chropyně.
   - Chropyně - Přerov, účelové komunikace Vlkoš.
   - Chropyně - Přerov, účelové komunikace Věžky.
   - Chropyně - Přerov, účelové komunikace SŽDC.
   - Chropyně - Přerov, účelové komunikace Bochoř.
j) Zahájení prací na silničních nadjezdech a podjezdech:
   - Žst. Kojetín, silniční nadjezd v km 71,178 (II/367), zřízeno neutrální pole.

- Kojetín - Chropyně, silniční nadjezd v km 73,903 (II/436).
- Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 78,401, zřízeno neutrální pole.
- Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 81,408 (III/4348), zřízeno neutrální pole.
- Chropyně - Přerov, silniční nadjezd v km 83,146 (II/436), zřízeno neutrální pole.
- Žst. Chropyně, železniční most v km 76,8 (III/4349)
- Žst. Přerov, silniční podjezd Lověšice v km 181,318 (III/0557), pouze přípravné práce.

k) Výstavba podchodu v km 84,458 se zrušením železničního přejezdu v km 85,650 (dle původní kilometráže).
l) Výstavba násypu, železničního spodku budoucí koleje č.2 úseku **Kojetín-Přerov** v úseku km 74,100-79,500 včetně příslušných částí mostních objektů a propustků. V km 79,500-86,100 provádění pouze přípravných zemních prací (skrývka ornice, nový přísyp, hutnění, apod.) včetně příslušných částí mostních objektů a propustků.
m) Výstavba násypu, železničního spodku a první vrstvy štěrkového lože budoucí koleje úseku **Kojetín-Kroměříž** včetně nových propustků v km 0,638 a 1,312 a zrušení propustku v km 0,536. Práce na železničním přejezdu P7231 v km 1,108.
n) Zahájení výstavby nové **výpravní budovy v ŽST Chropyně**.
o) V ŽST Chropyně výstavba části podchodu v km 77,115 a **kabelovodu** pod sudou kolejovou skupinou. V předstihu provedeno pažení. Následně v sudé kolejové skupině provedeny zemní práce, zřízen nový železniční spodek včetně kabelových tras a odvodnění, výstavba nového nástupiště mezi kolejemi č.2, 4. Pokládka výhybek č.
p) Výstavba nových technologických zařízení (spínací stanice, technologické budovy v ŽST Kojetín, ŽST Chropyně, ŽST Věžky).
q) Provedení přeložky **kabelovodu** nad Lověšickým nadjezdem v ŽST Přerov.

2. Délka stavebního postupu

486 dnů.

3. Vyloučené koleje

a) Traťová kolej Kojetín-Přerov na 7x6 hodin (pro práce na provizorních železničních přejezdech P7204, P7211, P7213, pažení v blízkosti koleje).
b) Traťová kolej Kojetín-Přerov na 8x6 hodin (zřízení neutrálních polí v místech silničních nadjezdů).
c) Traťová kolej Kojetín-Přerov na 5 dnů nepřetržitě (provádění prací na bednění silničních nadjezdů).
d) Traťová kolej Kojetín-Přerov na 3 dny nepřetržitě (odstranění bednění nadjezdů, zřízení zábradlí, apod.).

4. Výluky TV

a) Vypnutí trakčního vedení traťové koleje Kojetín-Přerov na 7x6 hod.
b) Vypnutí trakčního vedení traťové koleje Kojetín-Přerov na 8x6 hod.
c) Vypnutí trakčního vedení traťové koleje Kojetín-Přerov na 5 dnů.
d) Vypnutí trakčního vedení traťové koleje Kojetín-Přerov na 3 dny.

5. Omezení rychlosti

Bez omezení.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V úvodu stavebního postupu se provedou potřebné přeložky zabezpečovacích kabelů pro vyklizení staveniště. V činnosti zůstávají stávající zabezpečovací zařízení s drobnými úpravami, potřebnými pro zajištění provozu (přemístění dotčených návěstidel, výměna některých kolejových obvodů za počítače náprav apod.). Aktivují se provizorní PZS s vazbou na stávající SZZ a TZZ.

V ŽST Přerov v souvislosti s překládkami kabelů u kabelovodu nad Lověšickým podjezdem krátkodobé výluky některých částí zabezpečovacího zařízení na říkovickém zhlaví (rozsah výluk dle typů přepojovaných kabelů).

7. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) jízdy vlaků bez omezení, jednokolejný provoz zachován na stávající dopravní koleji, pouze krátkodobě zastavena doprava v úseku Kojetín – Přerov po dobu 7x6 hodin.
b) Při výluce dle bodu 3b) jízdy vlaků bez omezení, jednokolejný provoz zachován na stávající dopravní koleji, pouze krátkodobě zastavena doprava v úseku Kojetín – Přerov po dobu 8x6 hodin. Po zřízení neutrálních polí pravděpodobně nebude možné zastavění osobního vlaku směr Přerov v ŽST Věžky, důvodem je malá vzdálenost nástupiště a neutrálního pole zřízeného z důvodu budování silničního nadjezdu (vlak veden v závislé trakci by při rozjezdu ze ŽST Věžky směr Přerov uvázl v neutrálním poli pod budoucím nadjezdem). Z toho důvodu bude osobní vlak směr Přerov od začátku výluky dle bodu 3b) až do konce stavebního postupu č. 0 veden přes ŽST Věžky pouze průjezdem, bez zastavění.
c) Při výluce dle bodu 3c) pravidelní osobní i nákladní doprava v úseku Kojetín – Přerov zastavena po dobu 5 dní nepřetržitě.
d) Při výluce dle bodu 3d) pravidelní osobní i nákladní doprava v úseku Kojetín – Přerov zastavena po dobu 3 dnů nepřetržitě.

8. Dopravní opatření

a) Při výluce dle bodu 3a) nejsou dopravní opatření potřebná, v případě krátkodobého zastavění dopravy budou dotčené vlaky osobní dopravy nahrazeny NAD, případně budou vedeny se zpožděním mimo konanou výluku, případně budou odřeknuty. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou vedeny ve vhodných dopravních pauzách mimo konanou výluku. Výluku je doporučeno realizovat během nočních hodin, tedy během dopravního sedla v časovém období 23:00 – 05:00.
b) Při výluce dle bodu 3b) nejsou dopravní opatření potřebná, v případě krátkodobého zastavění dopravy budou dotčené vlaky osobní dopravy nahrazeny NAD, případně budou vedeny se zpožděním mimo konanou výluku, případně budou odřeknuty. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou vedeny ve vhodných dopravních pauzách mimo konanou výluku. Výluku je doporučeno realizovat během nočních hodin, tedy během dopravního sedla v časovém období 23:00 – 05:00. Z důvodu zřízení neutrálního pole v blízkosti ŽST Věžky bude osobní vlak směr Přerov od začátku výluky dle bodu 3b) až do konce stavebního postupu č. 0 veden přes ŽST Věžky pouze průjezdem, bez zastavění. Pro zabezpečení obslužnosti ŽST Věžky bude tedy zavedena NAD v úseku Chropyně – Věžky (předpoklad postačování malého autobusu, nebo pouze mikrobusu, nebylo vyčísleno zvláště).
c) Při výluce dle bodu 3c) budou vlaky osobní dopravy, jak regionální tak dálkové, nahrazeny NAD po dobu 5 dní nepřetržitě. Pro přepravu cestujících bude použito celkem 27 autobusů NAD, které v součtu za jeden den výluky najedou 12 068 km. Za celou dobu výluky je to pak 60 340 km. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou vedeny v upravených relacích a to odklonovou trasou přes Břeclav, případně přes Českou Třebovou. Během trvání výluky nebude úsek Kojetín – Přerov využíván pravidelní nákladní dopravou. Obsluha ŽST Kojetín je v případě nutnosti možná.
d) Při výluce dle bodu 3d) budou vlaky osobní dopravy, jak regionální tak dálkové, nahrazeny NAD po dobu 3 dnů nepřetržitě. Pro přepravu cestujících bude použito celkem 27 autobusů NAD, které v součtu za jeden den výluky najedou 12 068 km. Za celou dobu výluky je to pak 36 204 km. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou vedeny v upravených relacích a to odklonovou trasou přes Břeclav, případně přes Českou Třebovou. Během trvání výluky nebude úsek Kojetín – Přerov využíván pravidelní nákladní dopravou. Obsluha ŽST Kojetín je v případě nutnosti možná.

Stavební postup č.1 (15.02.2024 - 11.03.2024, 26 dnů):
Koleje č.3, 5, 7, 9 a příslušná část nezamyslického zhlaví ŽST Kojetín.

1. Rozsah prací

a) Pažení mezi kolejemi č.1, 3 a mezi kolejemi č.7, 9 (v blízkosti stávající výhybka č.12) v místě podchodu v km 71,995.
b) Snesení výhybek č.L10, a23b, 22, 21, 20, 18, snesení staničních kolejí č.3, 5, 7 bez zásahu do výhybek č.7, 9, 10. Snesení koleje č.9 bez zásahu do výhybky č.12. Snesení kusých kolejí č.11, 13, 15. Matiční kolej tvořená výhybkami č.7, 9, 10, 11 a kolej mezi výhybkami č.12 a L1 v provozu. Snesení kusé koleje za výhybkou č.11.
c) Práce na silničním nadjezdu v km 71,355.
d) Odstranění stávajících nástupišť u kolejí č.3, 5. Odstranění **St.2**.
e) Výstavba **kabelovodu** v liché kolejové skupině vyjma místa kolejí mezi výhybkami č.12, L1 a 12, 11 (tyto v provozu).
f) Práce na podchodu v km 71,995 v úseku od pažení mezi kolejemi č.1, 3 po pažení mezi kolejemi č.7, 9 (zřízená začátkem tohoto stavebního postupu), matiční kolej mezi výhybkami č.12 a L1 v provozu pro obsluhu železniční vlečky Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín.
g) Práce na propustku v km 71,140 a na rušeném v km 72,335 pod novým kolejištěm. Propustek v km 71,140 proveden pod původní kolejí č.1 v nepřetržité výluce traťové koleje Němčice nad Hanou-Kojetín v trvání 16 dnů.
h) Zřízení části nového nástupiště mezi kolejemi č.1, 3 (cca 295 m z navržených 350 m).
i) Zemní práce, zřízení nového železničního spodku včetně odvodnění a nových kabelových tras v rozsahu snesených kolejí, zřízení první vrstvy štěrkového lože (cca 150 m).
j) Pokládka výhybek č.**23x**, **24x**, **26x**, **28x**, **31x**, **32x**, **33x**, **34x** a jejich propojení na výhybku č.L9 a na traťovou kolej směr Nezamyslice, pro zajištění obsluhy železniční vlečky Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín.
k) Doštěrkování, SVÚ a zprovoznění výhybek č. 23x, 24x, 26x, 28x, 31x, 32x, 33x, 34x a zajištění obsluhy železniční vlečky Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín přes nezamyslické zhlaví. Následně zahájen stavební postup č.2.
l) Výstavba nových technologických zařízení (spínací stanice, technologické budovy v ŽST Kojetín, ŽST Chropyně, ŽST Věžky).

2. Délka stavebního postupu

26 dnů.

3. Vyloučené koleje

a) ŽST Kojetín, staniční koleje č.5, 3 na 6 hod (pažení mezi kolejemi v místě podchodu v km 72,250).
b) Traťová kolej Němčice nad Hanou-Kojetín nepřetržitě na 16 dnů.
c) ŽST Kojetín, staniční koleje č.3 až 15 na nezamyslickém zhlaví na 16 dnů.
d) ŽST Kojetín, vlečka od výhybky č.L9 Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín nepřetržitě na 26 dnů, obsluha přes výh.č.L1.

4. Výluky TV

a) V ŽST Kojetín, staničních kolejí č.1, 3 na 6 hod.
b) Traťové koleje Němčice nad Hanou-Nezamyslice na 16 dnů.
c) ŽST Kojetín, staniční koleje č.3 až 15 na nezamyslickém zhlaví na 16 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst V=max 40-50 km/hod, pravidelný provoz zastaven.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V ŽST Kojetín se aktivuje mobilní provizorní SZZ v kontejnerech. Jinak zůstává v činnosti upravené stávající zabezpečovací zařízení včetně provizorních PZS.

7. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možná jízda vlaků na staniční dopravní koleje č.5 a č. 3 v ŽST Kojetín po dobu 6 hodin.
b) Při výluce dle bodu 3b) pravidelní osobní i nákladní doprava v úseku Němčice nad Hanou – Kojetín zastavena po dobu 16 dní nepřetržitě.
c) Při výluce dle bodu 3c) nebude možná jízda vlaků na staniční dopravní koleje č. 3 – 15 v ŽST Kojetín po dobu 16 dní nepřetržitě.
d) Při výluce dle bodu 3d) nebude možná obsluha vlečky Tereos TDD a.s. Závod Lihovar Kojetín přes brněnské zhlaví, po dobu 26 dnů.

8. Dopravní opatření

a) Při výluce dle bodu 3a) budou ve stanici pojížděné pouze staniční dopravní koleje č. 1, 2, 4 a 8a v ŽST Kojetín, všechny vybaveny stávajícím nástupištěm, po dobu 6 hodin. Výluku je doporučeno realizovat během nočních hodin, tedy během dopravního sedla v časovém období 23:00 – 05:00. Během výluky je s ohledem na rozsáhly zásah do kolejového řešení stanice doporučeno omezit místní práce stanice na nezbytné minimum, tak aby nedocházelo k omezení provozu vlaků osobní dopravy.
b) Při výluce dle bodu 3b) budou vlaky osobní dopravy, jak regionální tak dálkové, nahrazeny NAD po dobu 16 dní nepřetržitě. Pro přepravu cestujících bude použito celkem 27 autobusů NAD, které v součtu za jeden den výluky najedou 12 068 km. Za celou dobu výluky je to pak 193 088 km. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou vedeny v upravených relacích a to odklonovou trasou přes Břeclav, případně přes Českou Třebovou. Během trvání výluky nebude úsek Kojetín – Přerov využíván pravidelní nákladní dopravou. Obsluha ŽST Němčice nad Hanou a ŽST Kojetín je v případě nutnosti možná.
c) Při výluce dle bodu 3c) budou ve stanici pojížděné pouze staniční dopravní koleje č. 1, 2, 4,a 8a v ŽST Kojetín, všechny vybaveny stávajícím nástupištěm, po dobu 16 dní nepřetržitě. Během výluky je s ohledem na rozsáhly zásah do kolejového řešení stanice doporučeno omezit místní práce stanice na nezbytné minimum, tak aby nedocházelo k omezení provozu vlaků osobní dopravy.
d) Při výluce dle bodu 3d) bude vlečka Tereos TDD a.s. Závod Lihovar Kojetín obsluhována pouze přes přerovské zhlaví, po dobu 26 dnů.

Stavební postup č.2 (11.03.2024 - 23.06.2024, 105 dnů):

ŽST Kojetín, lichá kolejová skupina. Lověšický podjezd v ŽST Přerov.
Pozn.: V tomto stavebním postupu je třeba dodržet pořadí prací spojených s odstraněním stávající lávky pro pěší v km 73,673 v ŽST Kojetín. Tato může být snesena až po zprovoznění podjezdu v km 72,553 (silnice II/436) pro pěší. Až následně je možné dokončit nový podchod v km 71,995 (respektive dobudovat chodník) a železniční spodek a svršek v místě lávky.

1. Rozsah prací

<u>Práce v ŽST Kojetín</u>:

a) Snesení kusé koleje za výhybkou č.L1 (v místě výstupu nového podchodu). Snesení výhybky č.L1 a kusé koleje za touto výhybkou, snesení koleje mezi výhybkami č.L1 a 12, koleje č.9, výhybek č.12, 11, 10, 9, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Snesení části traťové koleje směrem na Přerov po km 74,250.

b) Práce na podchodu v km 71,955 pod lichou kolejovou skupinou. Výstupní chodník na jižním výstupu z podchodu prozatím nebudován, bude dokončen **po snesení stávající lávky** pro pěší nad kolejištěm v km 73,673.
c) Dokončení **kabelovodu** v liché kolejové skupině.
d) Odstranění železničního přejezdu P7202 a zahájení prací na novém silničním podjezdu v km 72,553 (silnice II/436). Po jeho dokončení a zprovoznění pro pěší bude moci být **stávající lávka** pro pěší snesena a kolejiště dokončeno.
e) Zrušení silničního podjezdu v km 73,764.
f) Práce na propustku v km 74,002 (v novém staničení 72,834) pod oběma budoucími kolejemi.
g) Práce na trakčních podpěrách.
h) Zřízení nového ostrovního nástupiště mezi kolejemi č.1, 3.
i) Zemní práce, práce za železničním spodku včetně odvodnění a nových kabelových tras. Provedení první vrstvy štěrkového lože (cca 10 cm).
j) Pokládka částí nových kolejí č.1, 3, 5, 7, 9.
k) Dokončení podjezdu v km 72,553 (silnice II/436), **snesení stávající lávky** pro pěší nad kolejištěm v km 73,673.
l) Pokládka zbývajících částí nových kolejí č.1, 3, 5, 7, 9, 9a, výhybek č.**15x**, **14x**, **12x**, **10x**, **9x**, koleje č.3a, výhybek č.**6x**, **5x**, **4x**, **2x**, **3x**. Výhybka č.1x napojena na již dokončenou traťovou kolej Kojetín-Kroměříž, výhybka č.3x provizorně propojena se stávající částí traťové koleje Kojetín-Přerov v km 74,250 (dle původní kilometráže).

Práce v traťovém úseku Kojetín-Kroměříž:
m) Snesení části traťové koleje směr Kroměříž od výhybky č.2 po cca km 2,400 a od km 1,20 po km 2,28 (rozsah dle dokumentace).
n) Dokončení propustků v km 0,638 a v km 1,312.
o) Práce na železničních přejezdech P7231 v km 1,108 a P7232 v km 1,469.
p) Po položení výhybky č.1x pokládka traťové koleje směrem na Kroměříž, směrová a výšková úprava koleje, osazení výstroje trati, zprovoznění.

Práce v traťovém úseku Kojetín-Přerov:
q) Výstavba násypu, železničního spodku budoucí koleje č.2 úseku **Kojetín-Přerov** v úseku km 74,100-79,500. V km 79,500-86,100 provádění pouze přípravných zemních prací (skrývka ornice, nový přísyp, hutnění, apod.)
r) Práce na mostním objektu v km 74,188 pod kolejí č.2.
s) Pokračování prací na nových silničních nadjezdech nad tratí silnic II/436, III/4348, III/4349.

Práce v ŽST Přerov:
t) Práce na Lověšickém podjezdu pod kolejemi č.101 a 91. Budou snesena kolejová pole v potřebné délce.
u) Pokládka kolejového pole nad Lověšickým podjezdem v koleji 91 a 101, zprovoznění kolejí.
v) Po dokončení prací položení výhybky č.**151x**.

Obecně:
w) Výstavba nových technologických zařízení (spínací stanice, technologické budovy v ŽST Kojetín, ŽST Chropyně, ŽST Věžky).

2. Délka stavebního postupu

105 dnů.

3. Vyloučené koleje

a) Traťová kolej Kojetín-Chropyně nepřetržitě na 105 dnů.
b) ŽST Kojetín, staniční koleje č.3 až 15 nepřetržitě na 105 dnů.
c) ŽST Kojetín, vlečka od výhybky č.L1 Tereos TTD a.s. Závod lihovar Kojetín nepřetržitě na 105 dnů, obsluha přes výh.č.L9.

d) ŽST Přerov, staniční kolej mezi výhybkami č.104 (mimo) a č.122 (mimo) nepřetržitě na 105 dnů.

4. Výluky TV

a) Traťové koleje Kojetín-Chropyně vypnuto na 105 dnů.
b) ŽST Kojetín, staničních kolejí č.3 až 15 vypnuto na 105 dnů.
c) ŽST Přerov, staničních kolejí mezi výhybkami č.104 (mimo) a č.122 (mimo) vypnuto na 105 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst V=max 40-50 km/hod, pravidelný provoz zastaven.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V ŽST Kojetín v činnosti mobilní provizorní SZZ v kontejnerech. Jinak zůstává v činnosti upravené stávající zabezpečovací zařízení. Provizorní PZS se vypínají z činnosti.

7. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) pravidelní osobní i nákladní doprava v úseku Kojetín – Chropyně zastavena po dobu 105 dnů nepřetržitě.
b) Při výluce dle bodu 3b) a 3c) nebude možná jízda vlaků na staniční dopravní koleje č. 3 – 15 v ŽST Kojetín po dobu 105 dní nepřetržitě, současně nebude možná obsluha vlečky Tereos TDD a.s. Závod Lihovar Kojetín přes přerovské zhlaví, po dobu 105 dnů. Navíc, při výluce dle bodu 3b) a 3c) bude pravidelní osobní i nákladní doprava v úseku Kojetín – Kroměříž zastavena po dobu 105 dnů nepřetržitě.
c) Při výluce dle bodu 3d) nebude možná jízda vlaků na staniční dopravní kolej mezi výhybkami č. 104 (mimo) a č. 122 (mimo) – staniční dopravní kolej č. 101 (včetně části spojovací koleje č. 91 v oblasti Lověšického podjezdu) v ŽST Přerov po dobu 105 dní nepřetržitě.

8. Dopravní opatření

a) Při výluce dle bodu 3a) budou vlaky osobní dopravy, jak regionální tak dálkové, nahrazeny NAD po dobu 105 dnů nepřetržitě. Pro přepravu cestujících bude použito celkem 27 autobusů NAD, které v součtu za jeden den výluky najedou 12 068 km. Za celou dobu výluky je to pak 1 267 140 km. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou vedeny v upravených relacích a to odklonovou trasou přes Břeclav, případně přes Českou Třebovou. Během trvání výluky nebude úsek Kojetín – Přerov využíván pravidelní nákladní dopravou. Obsluha ŽST Chropyně a ŽST Kojetín je v případě nutnosti možná.
b) Při výluce dle bodu 3b) a 3c) budou ve stanici pojížděné pouze staniční dopravní koleje č. 1, 2, 4,a 8a v ŽST Kojetín, všechny vybaveny stávajícím nástupištěm, po dobu 105 dní nepřetržitě, současně bude vlečka Tereos TDD a.s. Závod Lihovar Kojetín obsluhována pouze přes brněnské zhlaví, po dobu 105 dnů. Během výluky je s ohledem na rozsáhly zásah do kolejového řešení stanice doporučeno omezit místní práce stanice na nezbytné minimum, tak aby nedocházelo k omezení provozu vlaků osobní dopravy. Při výluce dle bodu 3b) a 3c) budou navíc vlaky osobní dopravy v úseku Kojetín – Kroměříž, jak regionální tak dálkové, nahrazeny NAD po dobu 105 dnů nepřetržitě. Pro přepravu cestujících bude použito celkem 3 autobusů NAD, které v součtu za jeden den výluky najedou 528 km. Za celou dobu výluky je to pak 55 440 km. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou vedeny v upravených odklonových/zkrácených relacích. Během trvání výluky nebude úsek Kojetín – Kroměříž využíván pravidelní nákladní dopravou. Obsluha ŽST Kojetín a ŽST Kroměříž je v případě nutnosti možná.

c) Při výluce dle bodu 3d) budou ve stanici pojížděné pouze průjezdné staniční dopravní koleje mimo staniční dopravní kolej č. 101 v ŽST Kojetín, po dobu 105 dní nepřetržitě.

Stavební postup č.3 (23.06.2024 - 19.12.2024, 180 dnů):
ŽST Kojetín, sudá kolejová skupina, traťové koleje č.1, 2 úseku Chropyně-Přerov. Lověšický podjezd v ŽST Přerov.

1. Rozsah prací

Práce v ŽST Kojetín:

a) Snesení kolejí č.1, 2, 4, 6a, části traťové koleje na Tovačov a výhybek č.8, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24, 25, 26, odstranění stávajících nástupišť u kolejí č.1, 2, 4, 6a.
b) Práce na podchodu v km 71,995 pod sudou kolejovou skupinou.
c) Práce na **kabelovodu** pod sudou kolejovou skupinou.
d) Zřízení nového ostrovního nástupiště v délce 350 m mezi kolejemi č.2, 4 a nového jednostranného nástupiště v délce 60 m u koleje č.6.
e) Odstranění části propustku v km 72,335, práce na podchodu v km 71,354 pod kolejí č.2, odstranění části železničního přejezdu P7201.
f) Práce na PHS 1, PHS 2, PHS 3.
g) Zemní práce, zřízení nového železničního spodku včetně nových kabelových tras a odvodnění.
h) Pokládka výhybek č.**30x**, **29x**, **27x**, **26x**, **22x**, **21x**, **20x**, **18x**, **17x**, **16x**, kolejí č.2, 4, 6, výhybek č.**13x**, **11x**, **8x**, **7x**, **1x**. Výhybka č.1 napojena na traťovou kolej č.2 Kojetín-Chropyně.

Pozn.: Z důvodu minimalizace výluky železničních vleček na trati Kojetín-Tovačov přednostně vybudován podchod v km 71,354, položeny výhybky č.30x, 29x, 27x, 26x, 22x, 21x, kolej mezi výhybkami č.21x a 18x a traťová kolej směr Tovačov. Výluka těchto je uvažována v trvání 90 dnů.

Práce v úseku Chropyně-Přerov:

i) Snesení stávající traťové koleje v úseku km 79,500-Přerov. Odstranění stávajícího nástupiště ŽST Věžky.
j) V úseku km 79,500-Přerov práce na dokončení násypového tělesa obou kolejí, dokončení propustků a mostních objektů tohoto úseku.
k) Zemní práce, zřízení nového železničního spodku včetně nových kabelových tras a odvodnění, zřízení části štěrkového lože.
l) Zřízení obou nástupišť v délce 140 m v zastávce Věžky.
m) Práce na PHS 5.
n) Pokládka nových traťových kolejí č.1, 2 včetně výhybek č.**1x**, **2x**, **3x**, **4x** odbočky Bochoř.

Práce v ŽST Přerov:

o) Zřízení pažení mezi kolejemi č.104 a 106 v místě Lověšického podjezdu.

Fáze A

p) Snesení traťové koleje od Chropyně po výhybku č.121, snesení výhybek č.121, 112, 110, 106, 120, 119.
q) Zřízení **provizorního propojení** výhybky č.128 a 111, výhybka č.111 uzamčena do odbočného směru. Trakční sloupy č.134, 136, 138 ponechány.
r) Práce na Lověšickém podjezdu kolejemi č.104, 102 (cca 105 dnů).
s) Zemní práce, zřízení nového železničního spodku včetně nových kabelových tras a odvodnění, zřízení části štěrkového lože.
t) Pokládka koleje č.200, 108, výhybek č.**95x**, **100x**, **106x**, **110x**, **121x**, **153x**.
u) Práce na PHS 6.

Fáze B

v) Odstranění **provizorního propojení** výhybky č.128 a 111, snesení výhybky č.111.

w) Zemní práce, zřízení nového železničního spodku včetně nových kabelových tras a odvodnění, zřízení části štěrkového lože.
x) **Pokládka výhybek č.120, 119 (vrácení). Přednostně položeny výhybky 111x, 112x pro umožnění jízd z kolejí č.401, 402 do svazku kolejí č.200-230**.
y) Práce na Lověšickém podjezdu pod kolejemi č.106 a 240c.
z) Pokládka výhybek č.**118x**, **154x**, **296x**, **295x** a koleje č.200a.
aa) Směrová a výšková úprava kolejí v rozsahu dle projektu.

Obecně:

bb) Výstavba nových technologických zařízení (spínací stanice, technologické budovy v ŽST Kojetín, ŽST Chropyně, ŽST Věžky).
cc) Směrová a výšková úprava koleje, osazení výstroje trati, zprovoznění.
dd) Dokončení Lověšického podjezdu.

2. Délka stavebního postupu

180 dnů.

3. Vyloučené koleje

a) Traťová kolej Kojetín-Tovačov nepřetržitě na 90 dnů, **před zahájením realizace výluky trati Kojetín-Tovačov požadují společnosti TOPOS PREFA Tovačov s.r.o.** a **Českomoravský štěrk a.s. Štěrkopískovna Tovačov, aby byly informovány minimálně 3 měsíce před jejím zahájením**.
b) ŽST Kojetín, sudá kolejová skupina nepřetržitě na 128 dnů.
c) Traťová kolej Chropyně-Přerov nepřetržitě na 133 dnů.
d) Jízda z traťových kolejí č.401, 402 do svazku kolejí č.200-230 neumožněna (zřízení provizorní propojky výhybek č.128 a 111) na 14 dnů.
e) ŽST Přerov, fáze A, staniční kolej č.102 mezi výhybkami č.92 (mimo) a 128 (mimo) nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV.
f) ŽST Přerov, fáze A staniční kolej č.104 mezi výhybkami č.85 (mimo) a 121 (mimo) nepřetržitě na 105 dnů včetně vypnutí TV.
g) ŽST Přerov, fáze A, staniční koleje č.106, 108 mezi výhybkami č.78 (mimo) a 111 (mimo) 35 dnů včetně vypnutí TV.
h) 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.111x, 112x a SVÚ výhybek č.306, 309, 311, 312) na 14 dnů.
i) ŽST Přerov, výtažná kolej č.240c (v novém značení č.200a) od výhybky č.318 nepřetržitě na 75 dnů.

4. Výluky TV

a) Traťové koleje Chropyně-Přerov vypnuto na 133 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst V=max 40-50 km/hod, pravidelný provoz zastaven.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V ŽST Kojetín a v ŽST Chropyně v činnosti mobilní provizorní SZZ v kontejnerech. Na odbočce Bochoř se před zahájením postupu aktivuje definitivní SZZ. V traťových úsecích mezi Kojetínem a Přerovem se před zahájením stavebního postupu aktivují provizorní automatická hradla. V ŽST Přerov se provedou drobné úpravy SZZ pro kolejový přesmyk u lověšického podjezdu, s ukončením stavebního postupu se provede výměna software SZZ v Přerově.

7. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) pravidelní nákladní doprava v úseku Kojetín – Tovačov zastavena po dobu 90 dnů nepřetržitě.

b) Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda vlaků na stávající staniční dopravní koleje č. 1, 2 a 4 v ŽST Kojetín po dobu 128 dní nepřetržitě.
c) Při výluce dle bodu 3c) pravidelní osobní i nákladní doprava v úseku Chropyně – Přerov zastavena po dobu 133 dnů nepřetržitě.
d) Při výluce dle bodu 3d) nebude možná jízda vlaků do svazku kolejí č. 200 – 230 v obvodu přednádraží v ŽST Přerov po dobu 14 dní nepřetržitě.
e) Při výluce dle bodu 3e), 3f), 3g), (Fáze A – přednádraží ŽST Přerov) postupně nebude možná jízda vlaků na průjezdných staničních dopravních kolejích č.102 a 104 (jižní zhlaví + kolej) – 105 dnů nepřetržitě, v souběhu č. 106 a 108 (jižní zhlaví + kolej) – 35 dní nepřetržitě.
f) Při výluce dle bodu 3h) nebude možná jízda vlaků do svazku kolejí č. 200 – 230 v obvodu přednádraží v ŽST Přerov po dobu 14 dní nepřetržitě.
g) Při výluce dle bodu 3i), (Fáze B – přednádraží ŽST Přerov) nebude možná obsluha svážného pahrbku přes výtažnou kolej č. 240c (v novém značení 200a) nepřetržitě na 75 dnů.

8. Dopravní opatření

a) Při výluce dle bodu 3a) nebudou vlaky osobní dopravy nahrazeny NAD – pravidelná osobní doprava zastavena. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou odřeknuty, společnosti TOPOS PREFA Tovačov s.r.o. a Českomoravský štěrk a.s. Štěrkopískovna Tovačov požaduji informování o zahájení výluky tři měsíce předem.
b) Při výluce dle bodu 3b) budou ve stanici pojížděné pouze nové staniční dopravní koleje č. 1, 3, 5, 7 a 9 v ŽST Kojetín, včetně nových nástupišť u kolejí č. 1, 3 a 9, po dobu 128 dní nepřetržitě. Během výluky je s ohledem na rozsáhly zásah do kolejového řešení stanice doporučeno omezit místní práce stanice na nezbytné minimum, tak aby nedocházelo k omezení provozu vlaků osobní dopravy.
c) Při výluce dle bodu 3c) budou vlaky osobní dopravy, jak regionální tak dálkové, nahrazeny NAD po dobu 133 dnů nepřetržitě. Pro přepravu cestujících bude použito celkem 27 autobusů NAD, které v součtu za jeden den výluky najedou 12 068 km. Za celou dobu výluky je to pak 1 605 044 km. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou vedeny v upravených relacích a to odklonovou trasou přes Břeclav, případně přes Českou Třebovou. Během trvání výluky nebude úsek Kojetín – Přerov využíván pravidelní nákladní dopravou. Obsluha ŽST Chropyně je v případě nutnosti možná.
d) Při výluce dle bodu 3d) bude jízda vlaků do svazku koleji č. 200 – 230 v obvodu přednádraží ŽST Přerov možná pouze přes střední zhlaví, po dobu celkem 14 dní. Během výluky je s ohledem na rozsáhly zásah do kolejového řešení stanice doporučeno omezit místní práce stanice na nezbytné minimum, tak aby nedocházelo k omezení provozu vlaků osobní dopravy (doprava na rameni Brno – Přerov zastavena).
e) Při výluce dle bodu 3e), 3f), 3g), (Fáze A – přednádraží ŽST Přerov) bude jízda vlaků možná pouze po průjezdných staničních dopravních koleji č. 101 a 103 – po dobu celkem 35 dnů, následně bude jízda vlaků možná po průjezdných staničních kolejích č. 101, 103, 102 a 104 (střední zhlaví po celou dobu výluky sjízdné). Během výluky je s ohledem na rozsáhly zásah do kolejového řešení stanice doporučeno omezit místní práce stanice na nezbytné minimum, tak aby nedocházelo k omezení provozu vlaků osobní dopravy (doprava na rameni Brno – Přerov zastavena).
f) Při výluce dle bodu 3h) bude jízda vlaků do svazku koleji č. 200 – 230 v obvodu přednádraží ŽST Přerov možná pouze přes střední zhlaví, po dobu celkem 14 dní. Během výluky je s ohledem na rozsáhly zásah do kolejového řešení stanice doporučeno omezit místní práce stanice na nezbytné minimum, tak aby nedocházelo k omezení provozu vlaků osobní dopravy (doprava na rameni Brno – Přerov zastavena).

g) Při výluce dle bodu 3i), (Fáze B – přednádraží ŽST Přerov) bude možná jízda na manipulační koleje obvodu přednádraží ŽST Přerov pouze přes střední zhlaví po dobu 75 dnů (výluka výtažné koleje, a z toho plynoucí výluka svážného pahrbku).

Stavební postup č.4 (01.04.2025 - 04.08.2025, 126 dnů):
Traťová kolej č.1 úseku Kojetín-Chropyně. Lichá kolejová skupina v ŽST Chropyně.

1. Rozsah prací

Práce v úseku Kojetín-Chropyně:

a) Snesení koleje v úseku km 74,250-ŽST Chropyně.
b) Práce na mostních objektech a propustcích.
c) Zemní práce, zřízení nového železničního spodku včetně nových kabelových tras a odvodnění, zřízení části štěrkového lože.
d) Pokládka traťové koleje v úseku 74,250-ŽST Chropyně.

Práce v ŽST Chropyně:

e) Zřízení provizorního přechodu od VB na dokončené nástupiště mezi kolejemi č.2, 4. Na dobu stavebního postupu bude ve stanici zřízen **dozorce přechodu** (kolej č.2 provozovaná).
f) Snesení kolejí č.1, 3, 5, 5a, 7, 7a, snesení výhybek č.1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14. Odstranění stávajících nástupišť u kolejí č.1, 3.
g) Demolice St.1, St.2.
h) Výstavba **kabelovodu** pod lichou kolejovou skupinou stanice.
i) Dokončení podchodu pod lichou kolejovou skupinou v km 77,115. práce na propustku v km 77,509 a na propustku v km 0,079.
j) Zřízení ostrovního nástupiště v délce 170 m mezi kolejemi č.1, 3.
k) Práce na PHS 4.
l) Zemní práce, zřízení nového železničního spodku včetně nových kabelových tras a odvodnění, zřízení části štěrkového lože.
m) Pokládka výhybek č.**2x**, **3x**, **4x**, **7x**, **8x**, **9x**, kolejí č.1, 3, 5, 5a, 5b, 7, výhybek č.**11x**, **12x**, **13x**, **14x**, **16x**, **18x**, **20x**, **21x**. Z důvodu minimalizace délky výluk železniční vlečky Energetika Chropyně, která může být nejvýše 35 dnů, budou přednostně položeny výhybky č.2x, 3x, 4x, 7x, 8x, 9x, 11x a příslušné staniční koleje.

Obecně:

n) Dokončení nových technologických zařízení (spínací stanice, technologické budovy v ŽST Kojetín, ŽST Chropyně, ŽST Věžky).
o) Směrová a výšková úprava koleje, osazení výstroje trati, zprovoznění.

2. Délka stavebního postupu

126 dnů.

3. Vyloučené koleje

a) Traťová kolej č.1 Kojetín-Bochoř nepřetržitě na 126 dnů.
b) ŽST Chropyně, lichá kolejová skupina nepřetržitě na 126 dnů.
c) ŽST Chropyně, žel.vlečka FATRA a.s. provozovna Chropyně nepřetržitě na 35 dnů.
d) ŽST Chropyně, žel.vlečka Skladový areál MR Chropyně Rasina nepřetržitě na 35 dnů.

4. Výluky TV

a) Traťové koleje Chropyně-Bochoř vypnuto na 126 dnů.
b) ŽST Chropyně, liché kolejové skupiny vypnuto na 126 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst V=max 40-50 km/hod, pravidelný provoz zastaven.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Po ukončení stavebních prací a dokončení ETCS se provizorní SZZ a TZZ vypnou z činnosti a následně se uvedou do provozu definitivní zabezpečovací zařízení.

7. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) pravidelní osobní i nákladní doprava v úseku Kojetín – Bochoř zastavena po dobu 126 dnů nepřetržitě.
b) Při výluce dle bodu 3b), 3c) a 3d) nebude možná jízda vlaků na staniční dopravní koleje č. 1, 3, 5 a 7 v ŽST Chropyně po dobu 126 dní nepřetržitě, současně nebude možná obsluha vleček Energetika Chropyně a Skladový Areál MR Chropyně Rasina, po dobu 35 dnů.

8. Dopravní opatření

a) Při výluce dle bodu 3a) budou vlaky osobní dopravy, jak regionální tak dálkové, nahrazeny NAD po dobu 126 dnů nepřetržitě. Pro přepravu cestujících bude použito celkem 27 autobusů NAD, které v součtu za jeden den výluky najedou 12 068 km. Za celou dobu výluky je to pak 1 520 568 km. Dotčené vlaky nákladní dopravy budou vedeny v upravených relacích a to odklonovou trasou přes Břeclav, případně přes Českou Třebovou. Během trvání výluky nebude úsek Kojetín – Přerov využíván pravidelní nákladní dopravou. Obsluha ŽST Kojetín a ŽST Chropyně je v případě nutnosti možná.
b) Při výluce dle bodu 3b), 3c) a 3d) budou ve stanici pojížděné pouze staniční dopravní koleje č. 2, a 4 v ŽST Chropyně, vybaveny novým ostrovním nástupištěm, po dobu 126 dní nepřetržitě, současně budou vlečky Energetika Chropyně a Skladový Areál MR Chropyně Rasina obsluhovány až po uplynutí přednostní výluky přerovského zhlaví v celkové době 35 dnů (výluka zhlaví konaná na začátku výluky liché kolejové skupiny – v jejím souběhu). Během výluky je s ohledem na rozsáhly zásah do kolejového řešení stanice doporučeno omezit místní práce stanice na nezbytné minimum, tak aby nedocházelo k omezení provozu vlaků osobní dopravy.

5.4 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 (8 dní), č. 1 (16 dní), č. 2 (105 dní), č. 3 (133 dní), č. 4 (126 dní). Náhradní autobusová doprava je tak zavedena po určitou dobu v každém stavebním postupu, celkem po dobu 388 dní.

V rámci stavebního postupu č. 0, kdy bude krátkodobě vyloučená traťová kolej v úseku Kojetín – Přerov po dobu 15x6 hodin, není náhradní autobusová doprava primárně uvažována. Výluku je z pohledu dopravní technologie doporučeno realizovat během nočních hodin, tedy v období dopravního sedla v časovém období 23:00 – 05:00. V rámci stavebního postupu č. 0, kdy bude vyloučená traťová kolej Kojetín – Přerov po dobu 5 a 3 dny nepřetržitě, je náhradní autobusová doprava uvažována po celou dobu trvání výluky, celkem 8 dní. V rámci stavebního postupu č. 0 můžou vzniknout další nároky na náhradní autobusovou dopravu v souvislosti se zřízením neutrálního pole v blízkosti ŽST Věžky (neutrální pole zřízené z důvodu budování silničního nadjezdu) - vlak veden v závislé trakci by při rozjezdu ze ŽST Věžky směr Přerov uvázl v neutrálním poli pod budoucím nadjezdem, z toho důvodu bude osobní vlak směr Přerov v době zřízení tohoto neutrálního pole veden přes ŽST Věžky pouze průjezdem, bez zastavění. Zabezpečení obslužnosti ŽST Věžky tedy může vyžadovat NAD v úseku Chropyně – Věžky (předpoklad postačování malého autobusu, nebo pouze mikrobusu, nebylo vyčísleno zvláště v nákladech NAD).

V rámci stavebního postupu č. 1, kdy bude vyloučená traťová kolej Němčice nad Hanou – Kojetín po dobu 16 dni nepřetržitě, je náhradní autobusová doprava uvažována po celou dobu trvání výluky, celkem 16 dní.

V rámci stavebního postupu č. 2, kdy bude vyloučená traťová kolej Kojetín – Chropyně po dobu 105 dni nepřetržitě, je náhradní autobusová doprava uvažována po celou dobu trvání výluky, celkem 105 dní. V rámci stavebního postupu č. 2, kdy bude navíc vyloučená traťová kolej Kojetín – Kroměříž po dobu 105 dni nepřetržitě, je náhradní autobusová doprava uvažována po celou dobu trvání výluky, celkem 105 dní.

V rámci stavebního postupu č. 3, kdy bude vyloučená traťová kolej Kojetín – Tovačov po dobu 90 dni nepřetržitě, není náhradní autobusová doprava uvažována z důvodu neprovozování pravidelné osobní dopravy. V rámci stavebního postupu č. 3, kdy bude vyloučená traťová kolej Chropyně – Přerov po dobu 133 dni nepřetržitě, je náhradní autobusová doprava uvažována po celou dobu trvání výluky, celkem 133 dní.

V rámci stavebního postupu č. 4, kdy bude vyloučená traťová kolej Kojetín – Bochoř po dobu 126 dni nepřetržitě, je náhradní autobusová doprava uvažována po celou dobu trvání výluky, celkem 126 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:

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

Navíc je v případě stavebního postupu č. 2 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:

Kojetín	– před nádražní budovou
Bezměrov	– v obci na autobusové zastávce
Postoupky	– v obci na autobusové zastávce
Kroměříž	– 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 vzdálenosti i časovou náročnosti:

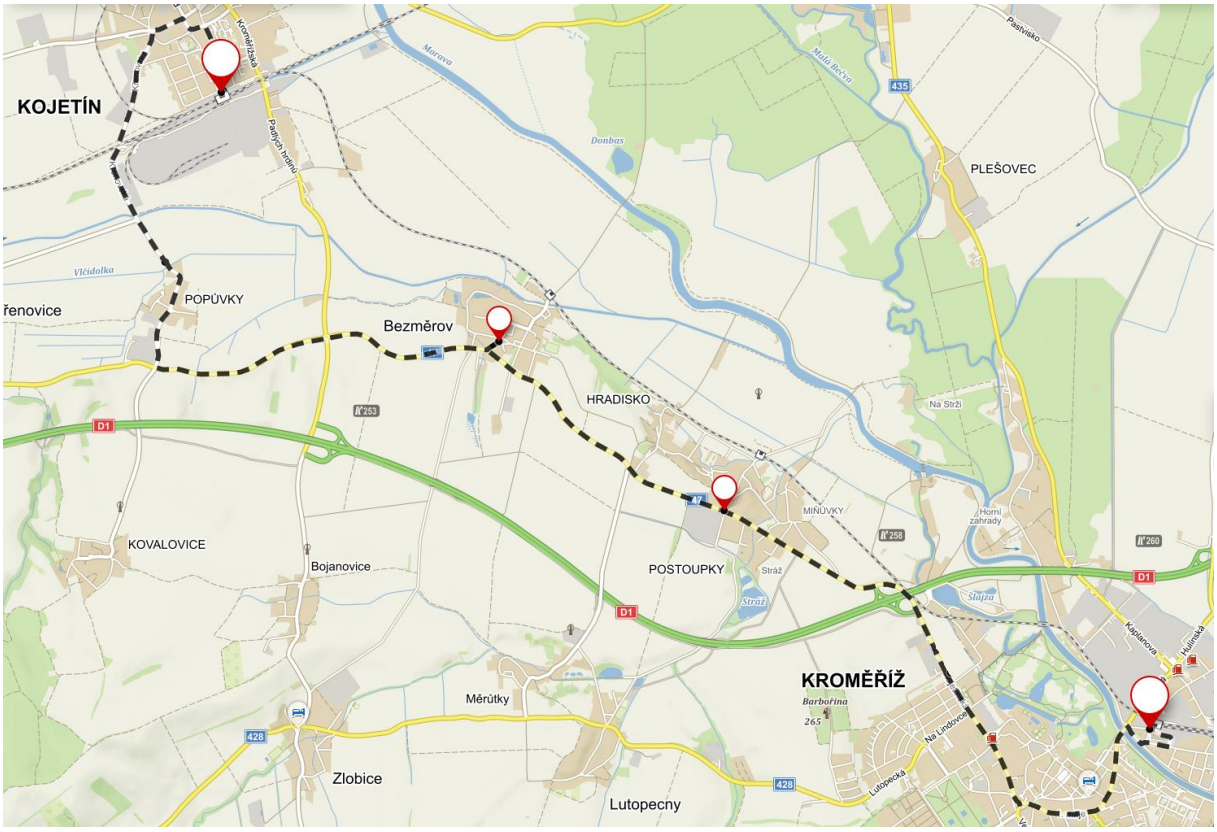
Druh linky NAD	Ujetá vzdálenost	Časová náročnost
NAD_Os_regio	15 km	21 min (0,35 hod)
NAD_Os	36 km	50 min (0,83 hod)
NAD_R_r	73 km	44 min (0,73 hod)
NAD_R_p	80 km	101min (1,68 hod)

Tabulka 24 - Linky náhradní autobusové dopravy

Linky náhradní autobusové dopravy jsou rozděleny do čtyř kategorií vzhledem k jejích 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 12 - Trasa linky NAD_Os_regio náhradní autobusové dopravy, mapy.cz

Pro potřeby pokrytí celkového rozsahu regionální osobní železniční dopravy v úseku Kojetín – Kroměříž je nutné zavést tři oběhy autobusů náhradní autobusové dopravy. V každém oběhu je jako náhrada soupravy osobního regionálního vlaku zahrnut jeden autobus. Linka NAD_Os_regio za den v součtu najede 660 km, při čekání na výkon 16 hodin. Za celou, 105 dní trvající výluku během stavebního postupu č. 2, pak linka NAD_Os_regio najede 69 300 kilometrů, při čekání na výkon 1 680 hodin.

NAD_Os_regio

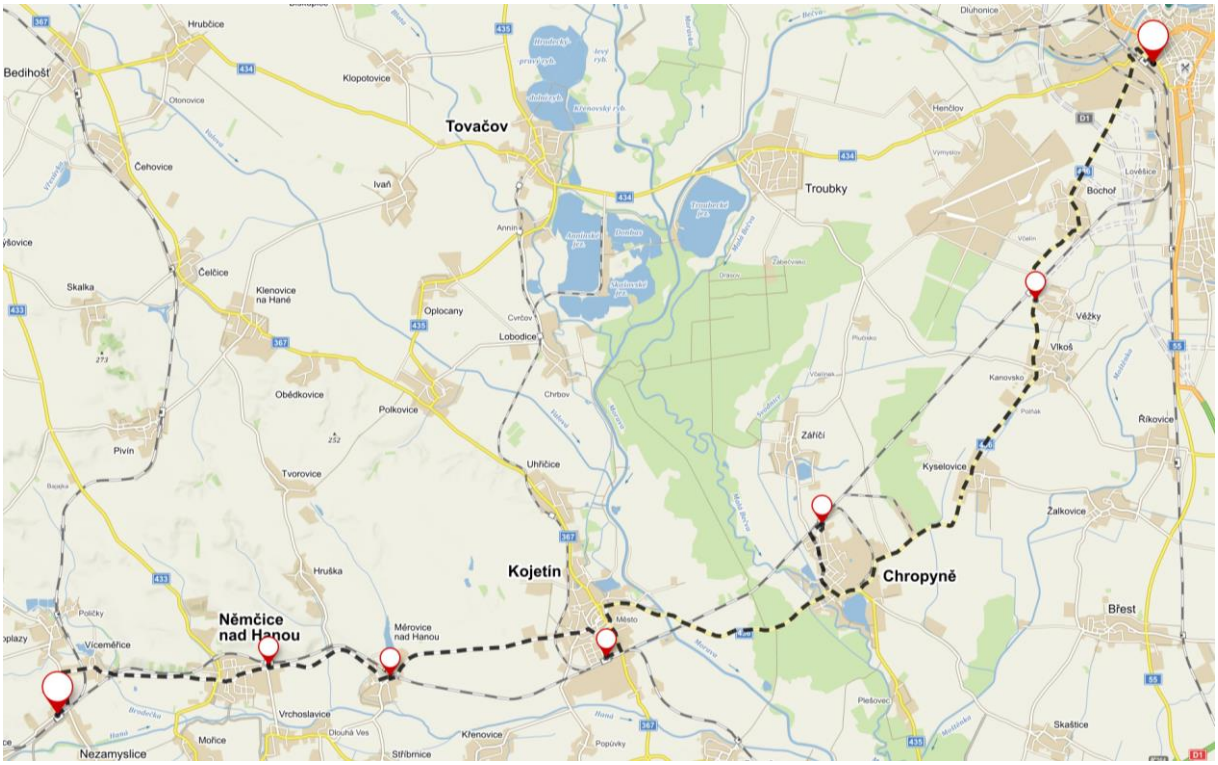
Kojetín Kroměříž			15 km (14,6 km) 21 min (0,35 hod)				
Linka	∑BUS	Počet jízd	∑jízd_BUS	∑jízdy /km/	∑jízdy /min/	∑jízdy /hod/	Doba
Autobus							
oběh Os_1	1	24	24	360	504	8,40	03:30 - 23:30
oběh Os_2	1	16	16	240	336	5,60	04:00 - 20:30
oběh Os_3	1	4	4	60	84	1,40	04:30 - 08:30
∑den	3	44	44	660	924	16,00	03:30 - 23:30
∑105dní	3	4620	4620	69300	97020	1680,00	-

čekáni na výkon			
380	minút	6,3	hodin
410	minút	6,8	hodin
120	minút	2,0	hodin
910	minút	16,0	hodin
353080	minút	6208,0	hodin

Tabulka 25 - Rozsah náhradní autobusové dopravy linky NAD_Os_regio

- 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 13 - Trasa linky NAD_Os náhradní autobusové dopravy, mapy.cz

Pro potřeby pokrytí celkového rozsahu regionální osobní železniční dopravy v úseku Nezamyslice – Kojetín – Přerov je nutné zavést čtyři oběhy autobusů náhradní autobusové dopravy. V každém oběhu je jako náhrada soupravy osobního regionálního vlaku zahrnut jeden autobus. Linka NAD_Os za den v součtu najede 1 260 km, při čekání na výkon 18 hodin. Za celou, 388 dní trvající výluku během stavebního postupu č. 0, č. 1, č. 2, č. 3 a č. 4, pak linka NAD_Os najede 488 880 kilometrů, při čekání na výkon 6 984 hodin.

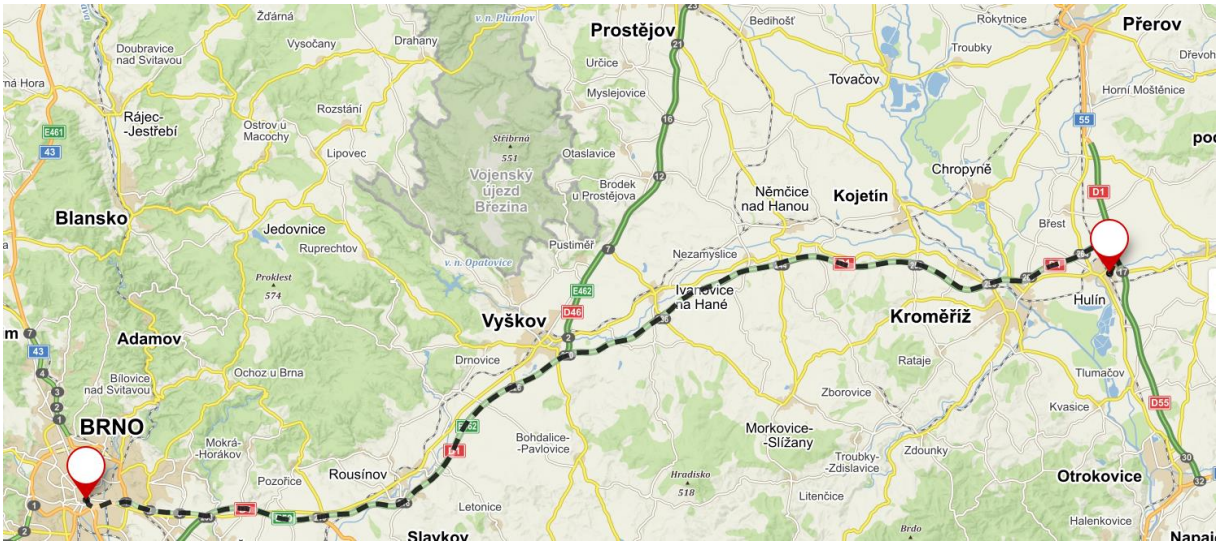
NAD_Os

Nezamyslice			36 km (35,3 km)								
Přerov			50 min (0,83 hod)								
Linka	∑BUS	Počet jízd	∑jízd_BUS	∑jízdy /km/	∑jízdy /min/	∑jízdy /hod/	Doba	čekáni na výkon			
Autobus											
oběh Os_1	1	11	11	396	550	9,17	04:10 - 23:30	320	minút	5,3	hodin
oběh Os_2	1	9	9	324	450	7,50	05:10 - 21:50	310	minút	5,2	hodin
oběh Os_3	1	11	11	396	550	9,17	04:40 - 20:20	90	minút	1,5	hodin
oběh Os_4	1	4	4	144	200	3,33	05:20 - 15:50	330	minút	5,5	hodin
∑den	4	35	35	1260	1750	30,00	04:10 - 23:30	1050	minút	18,0	hodin
∑388dní	4	13580	13580	488880	679000	11640,00	-	407400	minút	6984,0	hodin

Tabulka 26 - Rozsah náhradní autobusové dopravy linky NAD_Os

- 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 nahrazovany 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 zajíždí 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 neobsluhuje žádné oblasti, je určená 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 zajíždění vlakových souprav linky R8 z Přerova do Hulína.).



Obrázek 14 - Trasa linky NAD_R_r náhradní autobusové dopravy, mapy.cz

Pro potřeby pokrytí celkového rozsahu dálkové osobní železniční dopravy v úseku Nezamyslice – Kojetín - Přerov je nutné zavést čtyři oběhy autobusů náhradní autobusové dopravy. V každém oběhu jsou jako náhrada soupravy osobního dálkového vlaku zahrnuté dva autobusy. Náhradní autobusová doprava dálkové osobní dopravy linkou NAD_R_r je vykonávaná v součinnosti s linkou NAD_R_p (+3 autobusy). Linka NAD_R_r za den v součtu najede 4 088 km, při čekání na výkon 15 hodin. Za celou, 388 dní trvající výluku během stavebního postupu č. 0, č. 1, č. 2, č. 3 a č. 4, pak linka NAD_R_r najede 1 586 144 kilometrů, při čekání na výkon 5820 hodin.

NAD_R_r

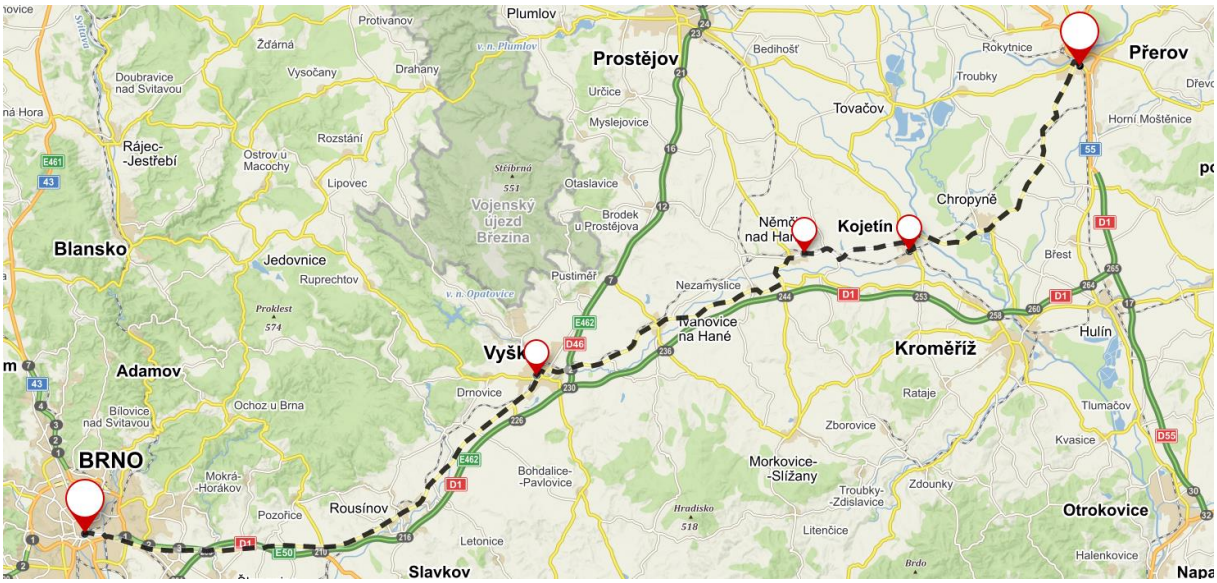
Brno			73 km (73 km)								
Hulín			44 min (0,73 hod)								
Linka	∑BUS	Počet jízd	∑jízd_BUS	∑jízdy /km/	∑jízdy /min/	∑jízdy /hod/	Doba	čekáni na výkon			
Autobus											
oběh R_r_1	2	10	20	1460	880	14,67	05:00 - 22:30	290	minút	4,8	hodin
oběh R_r_2	2	10	20	1460	880	14,67	05:30 - 22:00	180	minút	3,0	hodin
oběh R_r_3	2	6	12	876	528	8,80	06:00 - 19:30	330	minút	5,5	hodin
oběh R_r_4	2	2	4	292	176	2,93	09:30 - 12:50	90	minút	1,5	hodin
∑den	8	28	56	4088	2464	42,00	05:00 - 22:30	890	minút	15,0	hodin
∑388dní	8	10864	21728	1586144	956032	16296,00	-	345320	minút	5820,0	hodin

Tabulka 27 - Rozsah náhradní autobusové dopravy linky NAD_R_r

- 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 určená 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 15 - Trasa linky NAD_R_p náhradní autobusové dopravy, mapy.cz

Pro potřeby pokrytí celkového rozsahu dálkové osobní železniční dopravy v úseku Nezamyslice – Kojetín - Přerov je nutné zavést pět oběhů autobusů náhradní autobusové dopravy. V každém oběhu jsou jako náhrada soupravy osobního dálkového vlaku zahrnutý tři autobusy. Náhradní autobusová doprava dálkové osobní dopravy linkou NAD_R_p je vykonávaná v součinnosti s linkou NAD_R_r (+ 2autobusy). Linka NAD_R_p za den v součtu najede 6 720 km, při čekání na výkon 16 hodin. Za celou, 388 dní trvající výluku během stavebního postupu č. 0, č. 1, č. 2, č. 3 a č. 4, pak linka NAD_R_p najede 2 607 360 kilometrů, při čekání na výkon 6 208 hodin.

NAD_R_p

Nezamyslice Přerov			80 km (80 km) 101 min (1,68 hod)					čekáni na výkon			
Linka	∑BUS	Počet jízd	∑jízd_BUS	∑jízdy /km/	∑jízdy /min/	∑jízdy /hod/	Doba				
Autobus											
Linka NAD1	3	7	21	1680	2121	35,35	05:00 - 22:50	100	minút	1,7	hodin
Linka NAD2	3	7	21	1680	2121	35,35	05:30 - 23:30	260	minút	4,3	hodin
Linka NAD3	3	6	18	1440	1818	30,30	06:00 - 22:00	100	minút	1,7	hodin
Linka NAD4	3	4	12	960	1212	20,20	06:30 - 19:50	270	minút	4,5	hodin
Linka NAD5	3	4	12	960	1212	20,20	07:00 - 19:30	220	minút	3,7	hodin
∑den	15	28	84	6720	8484	141,40	05:00- -23:30	950	minút	16,0	hodin
∑388dní	15	10864	32592	2607360	3291792	54863,20	-	368600	minút	6208,0	hodin

Tabulka 28 - Rozsah náhradní autobusové dopravy linky NAD_R_p

5.5 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, které v součtu za jeden den výluky najedou celkem 12 728 km, při čekání na výkon 49 hodin. Za celou, 388 dní trvající výluku během stavebního postupu č. 0, č. 1, č. 2, č. 3 a č. 4, pak autobusy náhradní autobusové dopravy spolu v součtu najedou 4 751 684 kilometrů, při čekání na výkon 19 012 hodin.

NAD CELKOM	∑BUS	Počet jízd	∑jízd_BUS	∑jízdy /km/	∑jízdy /min/	∑jízdy /hod/	Doba
∑den	30	135	219	12728	13622	229,4	-
∑388dní	30	39928	72520	4751684	5023844	84479,2	-

čekáni na výkon			
2890,00	minút	49,00	hodin
1121320,0	minút	19012,00	hodin

Tabulka 29 - Rozsah náhradní autobusové dopravy celkem

Koncepce dopravních opatření během jednotlivých stavebních postupů, zvláště pak koncepce a opatření náhradní autobusové dopravy během stavebních postupů přímo nabízí možnost zkoordinování 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 touto koordinaci dále intenzivně zabývat.

- v průběhu realizace stavby dojde k výluce dopravy pod dobu celkem 388 dní, nejvíc však 133 dní nepřetržitě (8 + 16 + 105 + 133 + 126 dní),
- dopravní opatření jsou navrhovaná na JŘ 2019, je nutno je brát orientačně a pro období vlastní stavby přizpůsobit skutečnému GVD,
- nutnou podmínkou reálnosti navržené etapizace je důsledné dodržování GVD, tak aby nedocházelo ke zpožďování vlaků,
- dílčí 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,
- cílem opatření dopravní technologie je omezit provoz osobní dopravy co nejméně, práce, které je možné konat v nočních hodinách, budou proto takto konány,
- náhradní autobusová doprava v době trvání celkové výluky úseku Nezamyslice - Kojetín je uvažována v úseku (Brno –) Nezamyslice – Kojetín – Přerov/Hulín, navíc v době trvání výluky úseku Kojetín – Kroměříž je náhradní autobusová doprava zvažována v úseku Kojetín Kroměříž,
- z pohledu dopravní technologie je doporučeno se intenzivně zaobírat koordinaci stavební a výlukové činnosti v rámci 5. stavby Kojetín – Přerov a 4. stavby Nezamyslice – Kojetín.

Předložené stavební postupy dokladují, že je možno stavbu „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov“ provést.

V Brně, duben 2019, Ing. František Kováč

DOKLADOVÁ ČÁST

Seznam dokladů:

Doklad 01: Vyjádření Ministerstva dopravy ČR tykající se výhledového rozsahu dálkový osobní dopravy a její organizace

Doklad 02: Vyjádření Ministerstva dopravy ČR tykající se koncepce zastavování vlaků dálkové dopravy v ŽST Chropyně

Doklad 03: Vyjádření Ministerstva dopravy ČR tykající se koncepce zastavování vlaků dálkové dopravy v ŽST Přerov

Doklad 04: Vyjádření KIDSOK tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace

Doklad 05: Vyjádření ŽESNAD.CZ tykající se výhledového rozsahu nákladní dopravy a její organizace

Doklad 01: Vyjádření Ministerstva dopravy ČR tykající se výhledového rozsahu dálkový osobní dopravy a její organizace

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Moravia Consult Olomouc a.s.
Ing. Ondřej Pokorný
vedoucí střediska 233
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

DS

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
stř. 230 A
26 -10- 2017
ev.č. 03424 ověřil: K
přiděleno I: 233
přiděleno D: 233

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
158-2017-233/25.9.2017	**107/2017-190-VD/2**	**Snopek Jan, Mgr. / 225131173**	**24.10.2017**

Věc: Výhledový rozsah dopravy na trati Brno - Přerov

Vážený pane vedoucí,

dne 26. září jsme obdrželi Váš dopis týkající se výhledového rozsahu dálkové dopravy na trati Brno – Přerov. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme, že v současnosti předpokládaný výhledový rozsah dálkové dopravy v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu v objednávce Ministerstva dopravy plně odpovídá výhledovému rozsahu, který již byl Ministerstvem poskytnut pro zpracování Studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov" schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 1. září 2015.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

JUDr. Ondřej Michalčík
Ministerstvo dopravy ČR
Elektronicky podepsáno:26.10.2017 10:39:07
T=ministerský rada, SERIALNUMBER=P22038, G=Ondřej, SN=Michalčík, CN=JUDr. Ondřej Michalčík, OU=6462, OU=Odbor veřejné dopravy, O=Ministerstvo dopravy, I=66003008,

Doklad 02: Vyjádření Ministerstva dopravy ČR tykající se koncepce zastavování vlaků dálkové dopravy v ŽST Chropyně

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Moravia Consult Olomouc a.s.
Ing. Ondřej Pokorný
vedoucí střediska 233
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
27-02-2018
ev.č. 00426 ověřit:
přiděleno I.: 235
přiděleno D.:

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
021-2018-233/**12.02.2018**	**26/2018-190-VD/2**	**Snopek Jan, Mgr. / 225131173**	**26.02.2018**

Věc: Koncepce zastavování vlaků dálkové dopravy v žst. Chropyně

Vážený pane řediteli,

dne 13. února obdrželo Ministerstvo dopravy Váš dopis týkající se výhledové koncepce zastavování vlaků dálkové dopravy v žst. Chropyně, kterou Ministerstvo dopravy využije po dokončení modernizace trati Brno – Přerov. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme následující informace.

Ministerstvo dopravy v současné době na trati Brno – Přerov objednává vlaky dálkové dopravy linky R8 Brno – Ostrava – Bohumín, které železniční stanicí Chropyně projíždějí. V krátké a střednědobé perspektivě předpokládá Ministerstvo dopravy v relaci Brno – Přerov zachování stávajícího modelu dopravní obsluhy vlaky dálkové dopravy včetně využívání souprav sestavených z vozů klasické stavby a koncepce zastavování vlaků linky R8.

Po dokončení modernizace trati Brno – Přerov, tj. v dlouhodobé perspektivě po roce 2025, předpokládá Ministerstvo dopravy mezi Brnem a Ostravou zavedení vlaků expresního segmentu, což lince R8 umožní zajištění detailnější dopravní obsluhy území, včetně železniční stanice Chropyně. V tomto období, nejpozději však od začátku platnosti jízdního řádu 2027/2028 (zahájení plnění nabídkového řízení linky R8) již budou v rámci linky R8 vedeny moderní elektrické jednotky s kapacitou cca 400 osob a rychlostí minimálně 160 km/h. Délka soupravy bude činit přibližně 130 – 150 metrů. Přesný typ elektrické jednotky, který bude na lince R8 nasazen, není prozatím znám.

Nasazení delších souprav proto Ministerstvo dopravy nepředpokládá, popř. jen za výjimečných okolností, neboť kapacita 400 osob je dle dopravního modelu SP „Modernizace trati Brno – Přerov" dostatečná i pro pokrytí ranních a odpoledních špiček. Nárůst poptávky během týdenních špiček budou pokrývat především vlaky expresního segmentu Brno – Ostrava.

Vážený pane řediteli, věříme, že informace uvedené v tomto dopise přispějí ke zpracování dokumentace stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov".

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

JUDr. Ondřej Michalčík
Ministerstvo dopravy ČR
Elektronicky podepsáno:27.02.2018 08:19:40
SERIALNUMBER=P2203B, G=Ondřej, SN=Michalčík, CN=JUDr. Ondřej Michalčík, OU=6462, O=Ministerstvo dopravy [IČ 66003008], OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, C=CZ

Doklad 03: Vyjádření Ministerstva dopravy ČR tykající se koncepce zastavování vlaků dálkové dopravy v ŽST Přerov (1/2)

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
19 -04- 2018
ev.č. 01266 ověřil: OR
přiděleno L: 231
přiděleno D: Jaculka, dotoč

Moravia Consult Olomouc a.s.
Ing. Marcela Dubská
zástupce vedoucího střediska 233
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
029-2018-233/13.03.2018	49/2018-190-VD/2	Snopek Jan, Mgr. / 225131173	20.03.2018

Věc: Koncepce zastavování vlaků dálkové dopravy v žst. Přerov

Vážená paní inženýrko,

dne 14. března jsme obdrželi Váš dopis týkající se koncepce zastavování vlaků dálkové dopravy v žst. Přerov ve střednědobém (po roce 2025) a dlouhodobém (po roce 2040) horizontu. Uvádíte, že uvedená problematika není v podkladové studii *„Modernizace trati Brno – Přerov"* dostatečně popsána. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme následující skutečnosti.

Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy zpracoval pro potřeby již schválené *„Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov"* tři horizonty výhledového rozsahu dopravy. Prvním je horizont krátkodobý, který v případě trati Brno – Přerov počítá se stávající infrastrukturou. Druhým je horizont střednědobý, který se týká období po roce 2025, tj. pro stav, kdy již bude možné počítat s modernizovanou tratí Brno – Přerov. Konečně třetí horizont se zabývá obdobím po roce 2040, kdy již bude k dispozici vysokorychlostní trať Bohumín – Přerov.

S ohledem na informace týkající se výhledového rozsahu dálkové železniční dopravy je nicméně nutné doplnit, že zatímco v perspektivě horizontu 2025 lze s velkou pravděpodobností předpokládat, že většina vlaků dálkové dopravy vedených přes Přerov bude objednávaná Ministerstvem dopravy, v perspektivě roku 2040+ již jsou podmínky poněkud odlišné. Model objednávání vysokorychlostních vlaků se bude výrazně lišit od současného modelu objednávky nejen z provozního, ale i z právního a strukturního hlediska. Finanční rámce ani přesný model objednávky nejsou známy, pouze se předpokládá realizace tzv. „koncesního modelu". Vedle toho není možné vyloučit vlaky *open access*, na jejichž provozování nemá Ministerstvo dopravy přímý vliv. Se zřetelem na tuto skutečnost je nutné výhledový rozsah dopravy v horizontu 2040+ vnímat.

Horizont 2025

V perspektivě výhledového rozsahu dopravy cca po roce 2025, tj. po dokončení modernizace trati Brno – Přerov lze uvést, že Ministerstvo dopravy předpokládá zastavování vlaků všech předmětných linek v železniční stanici Přerov. Jedná se tedy o následující linky:

1. expresy Brno – Ostrava ve špičkovém intervalu (60´),
2. Ex4 Warszawa – Ostrava – Břeclav – Budapest/Wien v rozsahu asi 5-6 párů spojů denně,
3. R8 Brno – Ostrava – Bohumín ve špičkovém intervalu (60´),
4. R13 Brno – Břeclav – Olomouc (interval 120´) a
5. R18 Praha – Olomouc – Luhačovice (interval 120´).

Doklad 03: Vyjádření Ministerstva dopravy ČR tykající se koncepce zastavování vlaků dálkové dopravy v ŽST Přerov (2/2)

49/2018-190-VD/2

Horizont 2040+

V horizontu 2040+ jsou na trati Brno – Přerov předpokládány rovněž vlaky využívající rychlá spojení, tj. uzlem Přerov procházejí linky:

1. Ex1 Praha – Brno – Ostrava (špičkový interval 30´),
2. Ex4 A/B expresní vlaky Wien/Bratislava – Břeclav – Brno/Otrokovice – Ostrava – *Polsko* (v předpokládaném intervalu 60´),
3. R8 Brno – Ostrava – Bohumín ve špičkovém intervalu (60´) a
4. R13 Brno – Břeclav – Olomouc (interval 60´).

Vedle toho nelze vyloučit provoz *open access* vlaků a vlaků v objednávce jednotlivých krajů. Vzhledem k tomu, že tento horizont výrazně překračuje plánovací období dopravní obslužnosti, lze vnímat počet vlaků a jejich intervaly jen jako předpokládané. Přes Přerov provoz linky Praha – Zlín neuvádíme za předpokladu využití trasy rychlého spojení Praha – VRT – Brno, pokud však toto spojení nebude vybudováno nebo bude přetíženo (např. vlaky open access), nelze vyloučit, že vlaky této linky budou využívat trať přes Olomouc a Přerov v intervalu 120´.

Ve Vašem dopise se výslovně dotazujete na skutečnost, zda některé vlaky budou vedeny mimo žst. Přerov po tzv. *„železničním obchvatu Přerova"*. Z hlediska odboru veřejné dopravy je důležité zachovat vysokou kvalitu dopravní obsluhy vlaky dálkové dopravy v Přerově s ohledem na středomoravské sídelní oblasti (Zlín-Otrokovice, Olomouc) i v horizontu 2040+. Střední Morava bude sice obsluhována samostatnou linkou, je ale důležité, aby určité vlaky linky Ex1 jejichž počet není zatím vymezen, mohly v této oblasti zastavit a zajistit výstup a nástup cestujících. Vzhledem k tomu navrhujeme zpracovat dokumentaci stavby Brno – Přerov tak, aby z přepravních důvodů i vlaky linek Ex1 a Ex4 A/B mohly v prostoru přerovské sídelní oblasti zastavit a zajistit přestup na další dopravní služby. Zda bude tento přestup zajištěn v rámci současné žst. Přerov, či zvoleno jiné řešení, není součástí žádných nám známých plánovacích dokumentů v gesci odboru veřejné dopravy.

Vážená paní inženýrko, věříme, že podklady uvedené v tomto dopise přispějí k úspěšnému zpracování dokumentace stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov".

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

2/2

Doklad 04: Vyjádření KIDSOK tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace (1/4)

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
stř. 230 A
06 -09- 2017
ev.č. 02816 ověřil:
přiděleno L: 231
přiděleno D: 231

Dopis značky / ze dne	1369-2017-231 / 24. 8. 2017
Naše sp. zn. / č. j.	KIDSOK 1331/2017
Vyřizuje / Telefon	Ing. Konečný/587336660
V Olomouci dne	4. 9. 2017

MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.
Vážený pan
Ing. Jiří Parma
Vedoucí střediska 231
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

Informace o objednávaných vlacích na trati č. 300

Vážený pane inženýre,

k Vašemu dotazu ohledně výhledového vozidlového parku na trati 300 ze dne 24. 8. 2017 sdělujeme následující.

V krátkodobém horizontu předpokládáme současný vozidlový park, tj. klasická souprava tvořená lokomotivou a třemi čtyřnápravovými vozy řady Bdt nebo čtyřvozová jednotka řady 460.

Ve střednědobém horizontu předpokládáme současný vozidlový park nebo moderní elektrické jednotky ekvivalentní řadě 640, tj. třídílné jednotce RegioPanter, rychlost 160 km/h, dvousystémová, nízkopodlažní (550 mm nad TK), délka cca 80-85 m.

V dlouhodobém časovém horizontu předpokládáme pouze moderní elektrické jednotky ekvivalentní řadě 640.

Děkujeme za spolupráci.

S pozdravem

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE
Jeremenkova 40b, 779 11 Olomouc
www.kidsok.cz

Mgr. Jaroslav Tomík
ředitel

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE, P. O.
Jeremenkova 40b, 779 11 Olomouc | IČ: 72556064 | tel.: +420 587 33 66 55 | kidsok@kidsok.cz | www.kidsok.cz

Doklad 04: Vyjádření KIDSOK tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace (2/4)

Fwd: Žádost o informaci Modernizace trati Brno - Přerov

Od: Radek Kubec <kubecradek@gmail.com>
Komu: Kubec Radek <kubec@moravia.cz>
Datum: 2.10.2017 8:37

---------- Přeposlaná zpráva ----------
Od: **Konečný Martin** <konecny@kidsok.cz>
Datum: 2. října 2017 7:58
Předmět: RE: Žádost o informaci Modernizace trati Brno - Přerov
Komu: Radek Kubec <kubecradek@gmail.com>

Dobrý den,

dne 27. 9. 2017 jsme obdrželi Vaši žádost o poskytnutí plánovaného rozsahu dopravy pro účely zpracování přípravné dokumentace k Modernizaci trati Brno – Přerov, konkrétně ke 4. stavbě Nezamyslice (mimo) – Kojetín (mimo) a 5. stavbě Kojetín – Přerov (mimo), k čemuž Vám sdělujeme následující.

Vycházíme s platných koncepčních materiálů Olomouckého kraje, jako jsou Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji a Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje.

Krátkodobý horizont (cca do roku 2020, bez kolejových úprav):

- linka Os Olomouc – Přerov – Nezamyslice v cca 1hod intervalu,
    - vozba lokomotiva + 3 vozy Bdt nebo 4vozová jednotka ř. 460 ČD,
    - 17 párů denně v pracovní dny
    - 12 párů denně v soboty, neděle a svátky
- linka Sp Brno – Nezamyslice – Kojetín – Kroměříž (– Frenštát pod Radhoštěm)
    - vozba lokomotiva + 4 vozy Bdt
    - zastavuje pouze v žst. Kojetín a Nezamyslice
    - 1 spoj v soboty směr Kroměříž (– Frenštát pod Radhoštěm)
    - 1 spoj v neděle směr Brno

Střednědobý horizont (cca do roku 2030, dokončena modernizace trati Brno – Přerov alespoň v úseku Nezamyslice – Přerov)

- linka Os Olomouc – Přerov – Nezamyslice – Vyškov v 1hod intervalu,
    - vozba lokomotiva + 3 vozy Bdt nebo 4vozová jednotka ř. 460 ČD nebo 3vozová elektrická jednotka ekvivalentní ř. 640 ČD, konstrukční rychlost 160 km/h,

Doklad 04: Vyjádření KIDSOK tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace (3/4)

dvousystémová, nízkopodlažní, délka cca 80-85 m.

- 18 párů denně v pracovní dny
- 13 párů denně v soboty, neděle a svátky

· linka Sp Brno – Nezamyslice – Kojetín – Kroměříž (– Frenštát pod Radhoštěm)

- vozba lokomotiva + 4 vozy Bdt
- zastavuje pouze v žst. Kojetín a Nezamyslice
- 1 spoj v soboty směr Kroměříž (– Frenštát pod Radhoštěm)
- 1 spoj v neděle směr Brno

Dlouhodobý horizont (cca po roce 2030, dokončená trať RS Praha – Brno, dokončena modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice včetně Němčické spojky, dokončena modernizace a elektrizace trati Kojetín – Kroměříž – Hulín)

· linka Os Olomouc – Přerov – Nezamyslice – Vyškov v 1hod intervalu, ve špičkách v 30min intervalu

- vozba 3vozová elektrická jednotka ekvivalentní ř. 640 ČD, konstrukční rychlost 160 km/h, dvousystémová, nízkopodlažní, délka cca 80-85 m.
- 23 párů denně v pracovní dny
- 13 párů denně v soboty, neděle a svátky

· za předpokladu realizace tzv. Němčické spojky v rámci stavby Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice bude poptávána linka Os (Kouty nad Desnou –) Olomouc – Prostějov – Kojetín – Kroměříž (– Zlín) v 1hod intervalu,

- vozba 3vozová elektrická jednotka ekvivalentní ř. 640 ČD, konstrukční rychlost 160 km/h, dvousystémová, nízkopodlažní, délka cca 80-85 m.
- 18 párů denně v pracovní dny,
- 9 párů denně v soboty, neděle a svátky

V případě, že bude provozována linka (Kouty nad Desnou –) Olomouc – Prostějov – Kojetín– Kroměříž (– Zlín), nebude ve špičkách pracovních dnů objednáno 5 posilových párů vlaků Nezamyslice – Přerov.

Toto vyjádření je výhradně názorem koordinátora v jeho kompetenční úrovni, který nebyl projednán v Radě Olomouckého kraje.

P.S.: pokud bude potřeba toto vyjádření zaslat dopisem pro dokladování, pak je to možné nejdříve v pátek.

S pozdravem

25.10.2017 7:11

Doklad 04: Vyjádření KIDSOK tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace (4/4)

-

Ing. Martin KONEČNÝ

specialista v dopravě

odbor dopravy a dopravních systémů

tel: +420 587 336 660

mobil: +420 602 583 087

e-mail: konecny@kidsok.cz

K této e-mailové zprávě se vztahuje PROHLÁŠENÍ. Úplné znění PROHLÁŠENÍ si můžete přečíst na http://www.kidsok.cz/prohlaseni.html

This e-mail and its attachments are subject to a disclaimer. You can read this at http://www.kidsok.cz/prohlaseni.html

Doklad 05: Vyjádření ŽESNAD.CZ tykající se výhledového rozsahu nákladní dopravy a její organizace

ŽESNAD.CZ

Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ
Podleská 926/5,
CZ-104 00 Praha 10
Tlf.: +420 603 463 484
info@zesnad.cz
www.zesnad.cz

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
	69/2017	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 24.10.2017

Vážený pan
Bc. Radek Kubec
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
středisko Brno
Mezírka 1, 602 00 Brno

Věc: Výhledový rozsah dopravy na trati 300

Vážený pane Kubče,

k Vašemu dotazu e-mailem ze dne 6.10.2017 ohledně výhledového rozsahu nákladní dopravy na trati Brno – Přerov Vám sdělujeme, že pro tuto trať předpokládáme do budoucna přiměřený nárůst nákladní dopravy, což znamená nárůst řádově v jednotkách vlaků za den. Obdobný nárůst (ze 7 párů vlaků v roce 2016 na 11 párů v roce 2040) je uveden ve studii proveditelnosti, tudíž jej nerozporujeme.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek
Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky
ŽESNAD.CZ

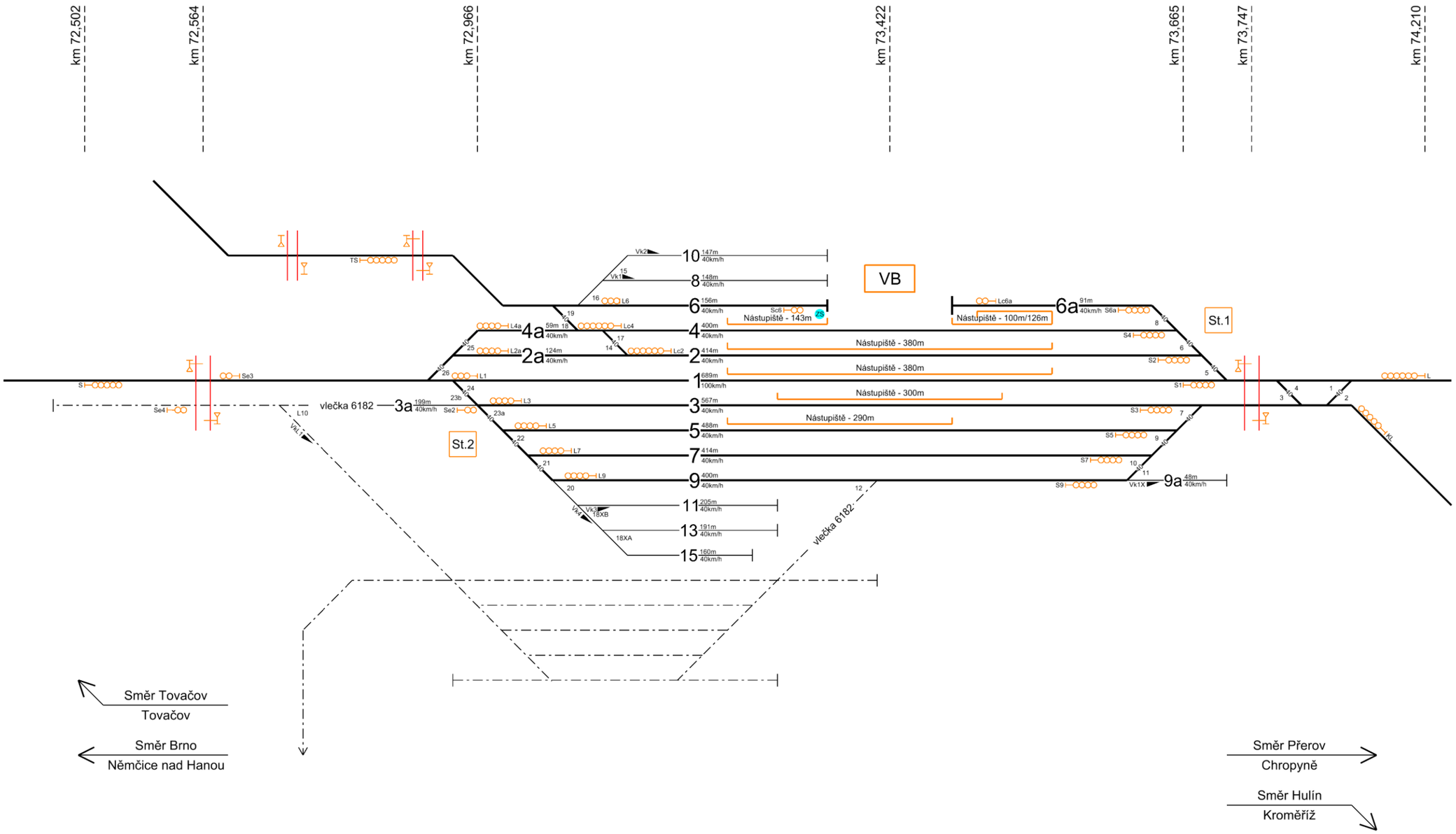
VÝKRESOVÁ ČÁST

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: Dopravní schéma přechodného stavu ŽST Kojetín
Výkres 06: Dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Kojetín
Výkres 07: Dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Chropyně
Výkres 08: Dopravní schéma navrhovaného stavu odb. Bochoř, zast. Věžky
Výkres 09: Dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Přerov - obvod přednádraží
Výkres 10: Výhledový grafikon vlakové dopravy základní forma
Výkres 11: Výhledový grafikon vlakové dopravy podrobní forma
Výkres 12: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí ŽST Kojetín, ŽST Chropyně

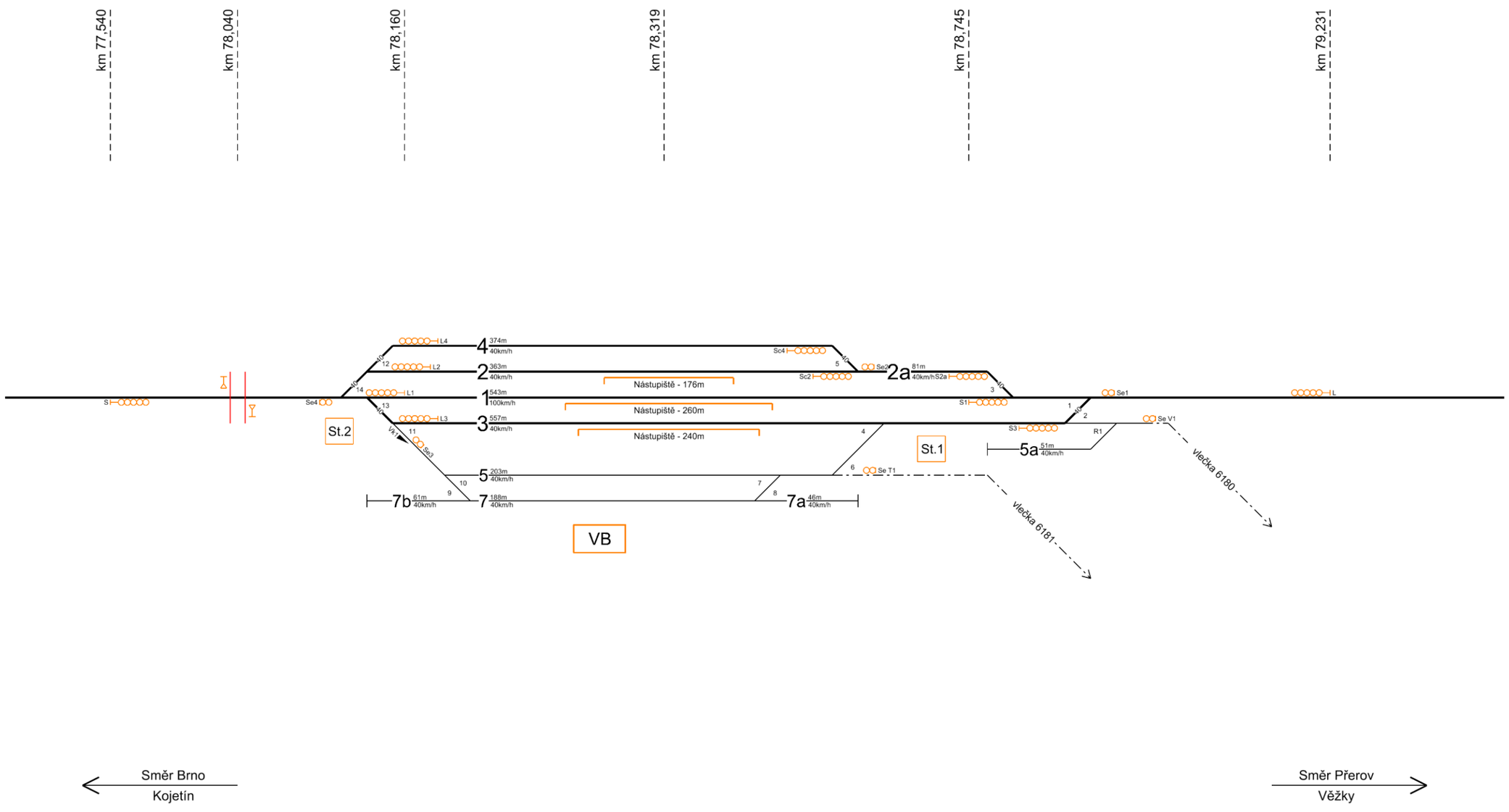
Výkres 01: Dopravní schéma stávajícího stavu – ŽST Kojetín

ŽST Kojetín - stávající stav



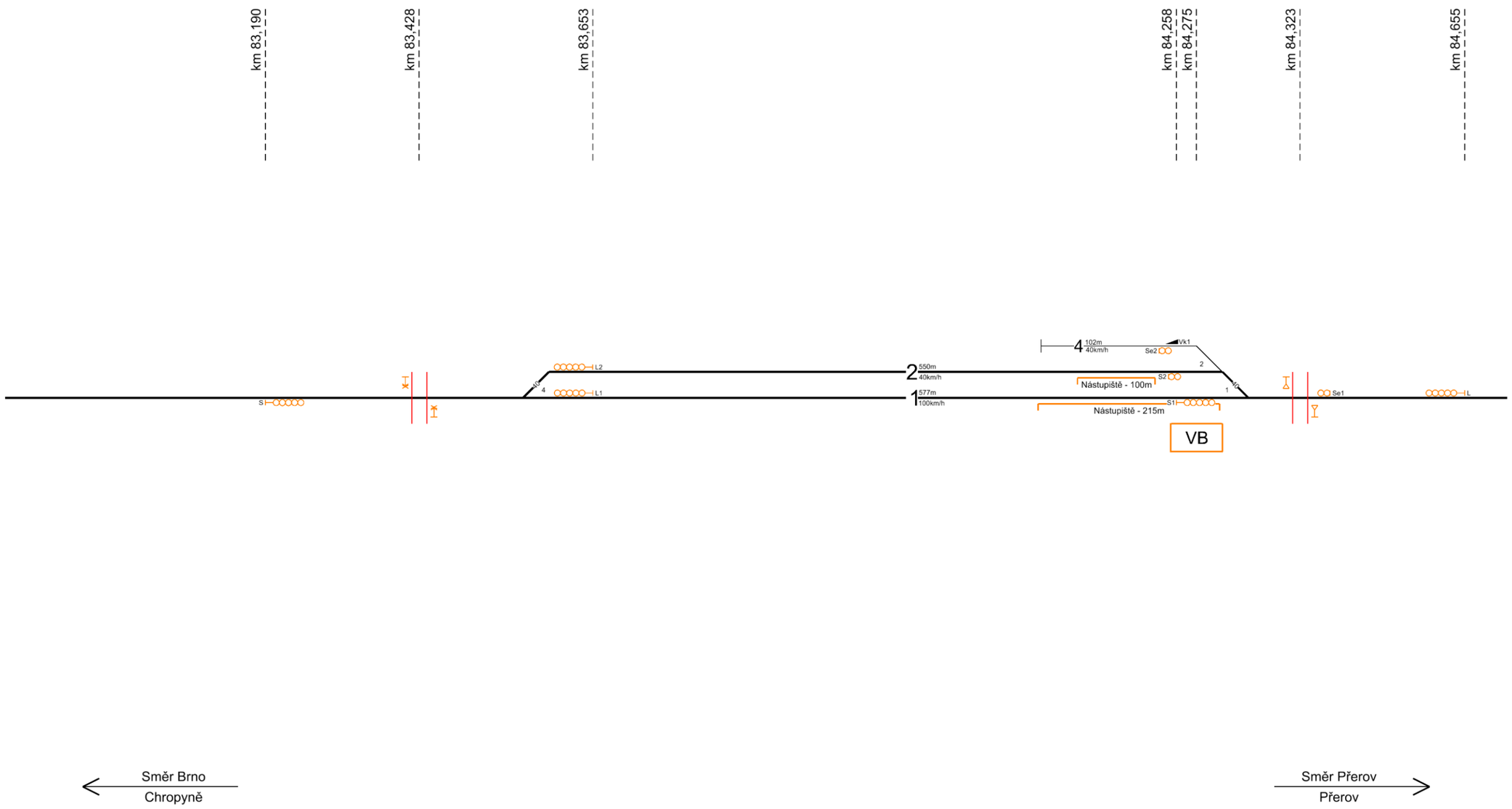
Výkres 02: Dopravní schéma stávajícího stavu – ŽST Chropyně

ŽST Chropyně - stávající stav



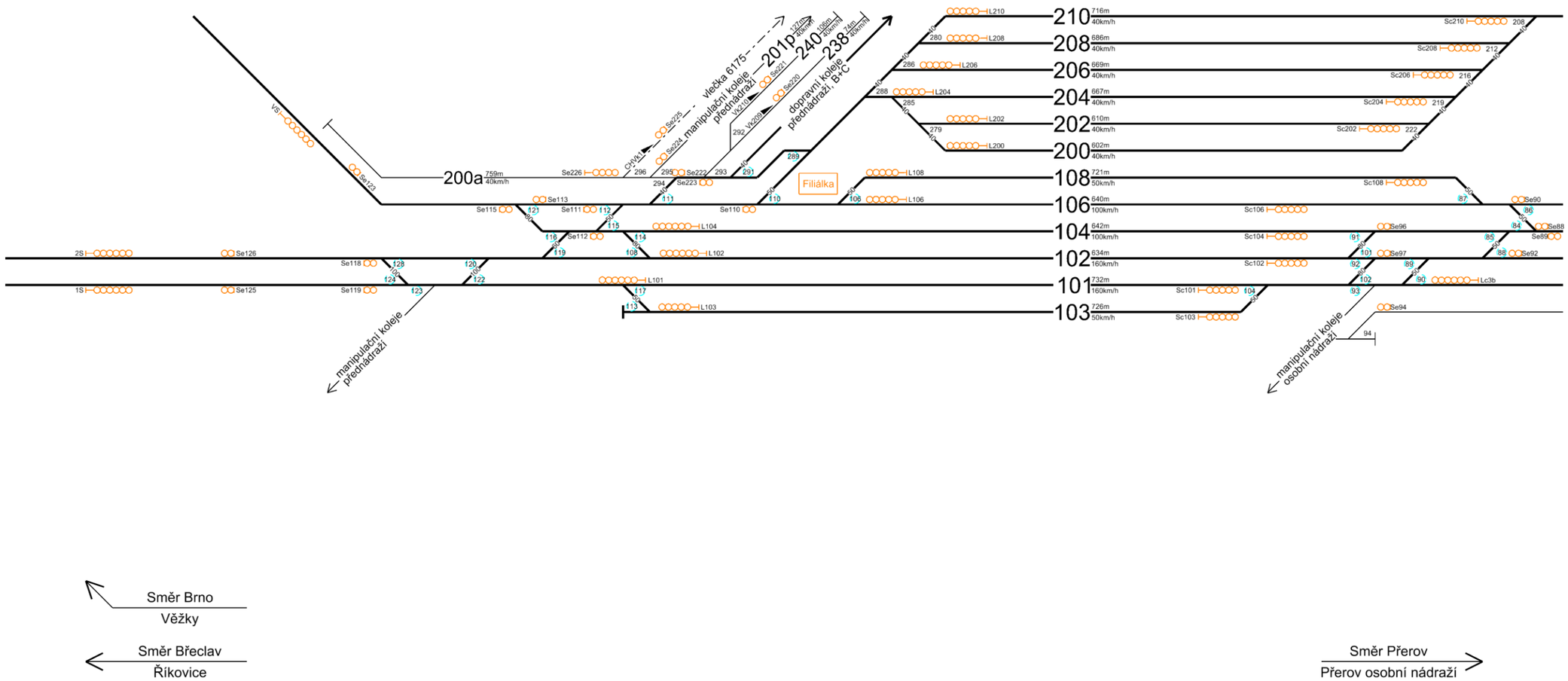
Výkres 03: Dopravní schéma stávajícího stavu - ŽST Věžky

ŽST Věžky - stávající stav



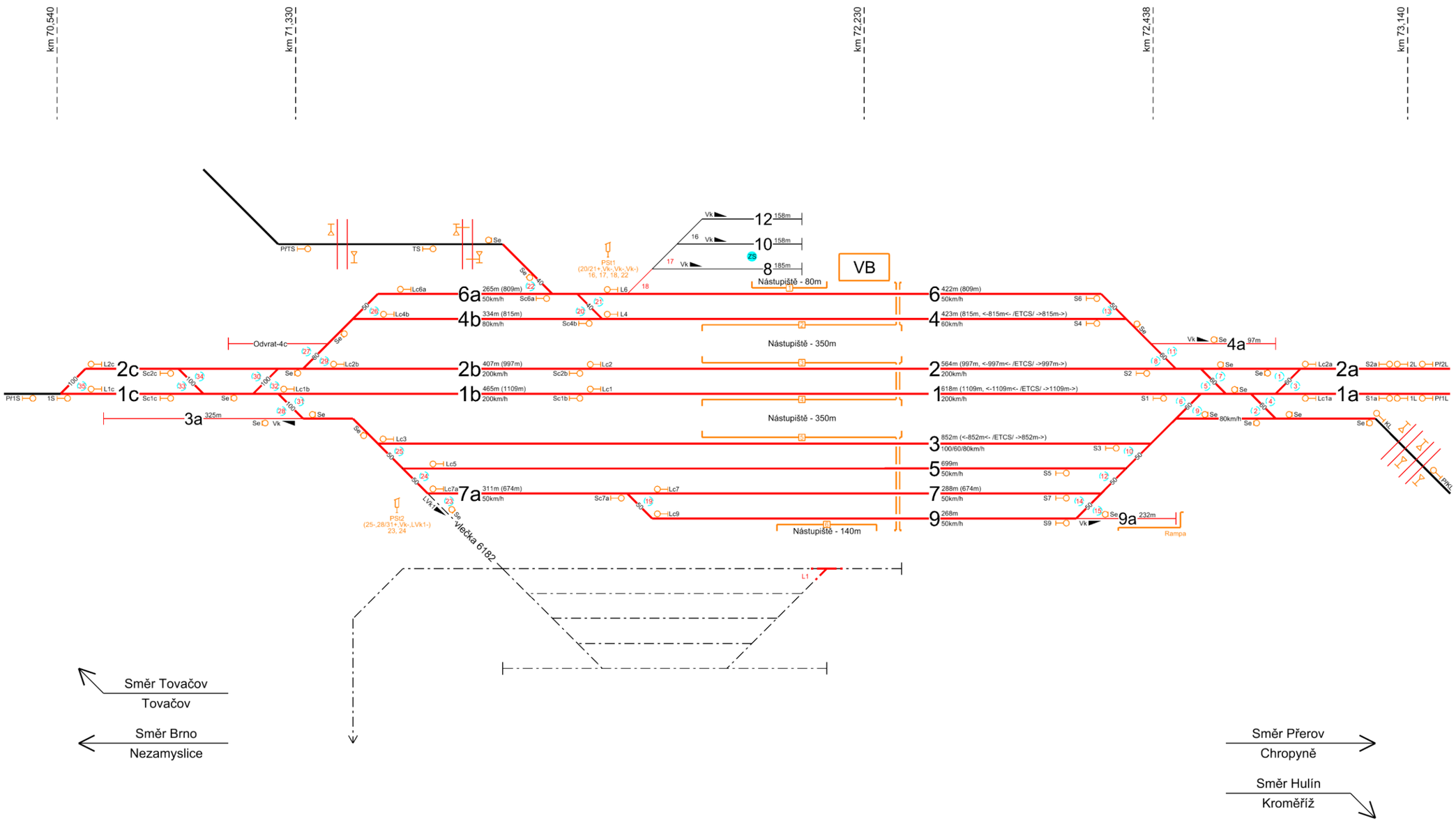
Výkres 04: Dopravní schéma stávajícího stavu - ŽST Přerov - obvod přednádraží

ŽST Přerov - přednádraží - stávající stav



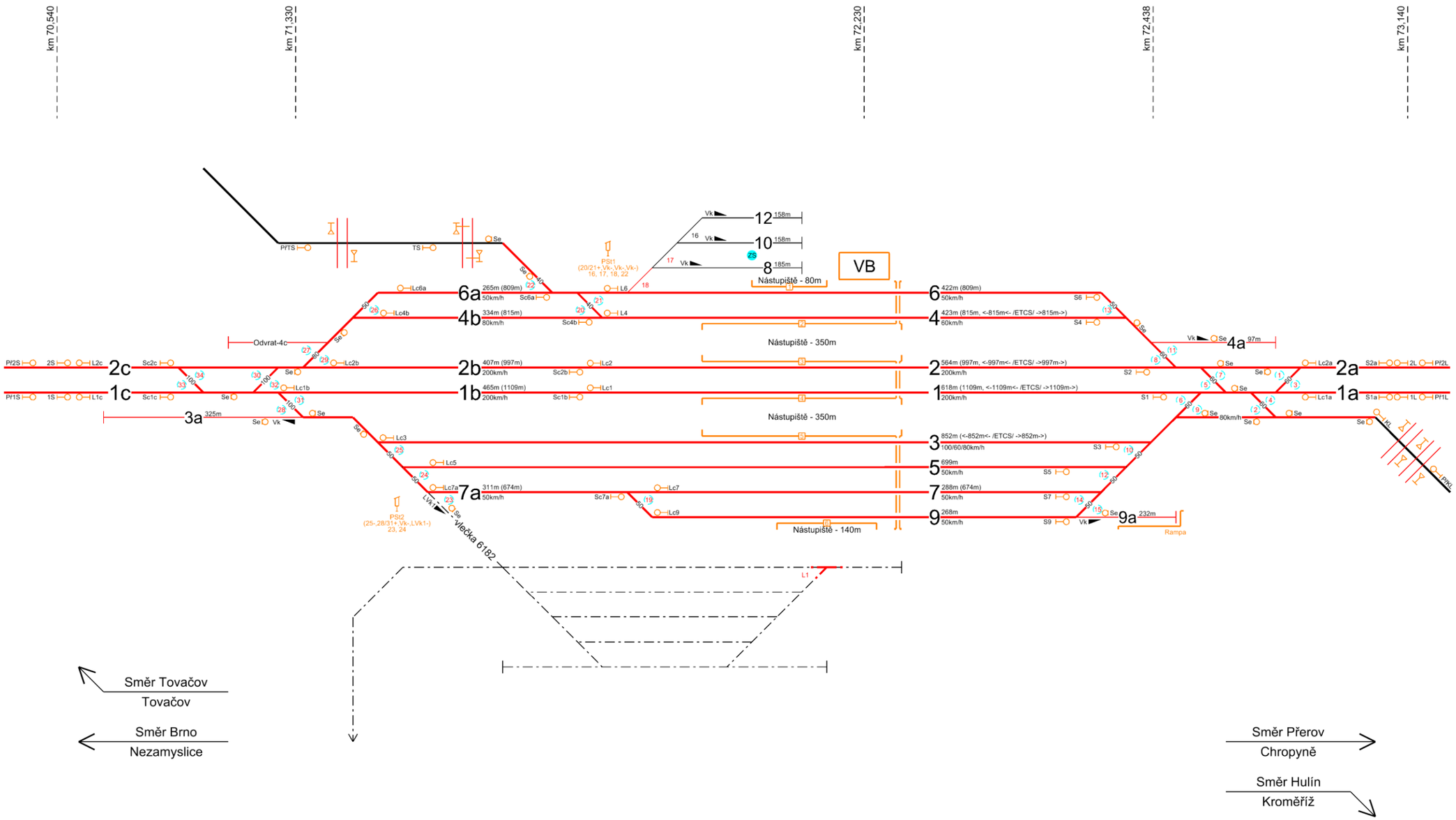
Výkres 05: Dopravní schéma přechodného stavu - ŽST Kojetín

ŽST Kojetín - přechodný stav



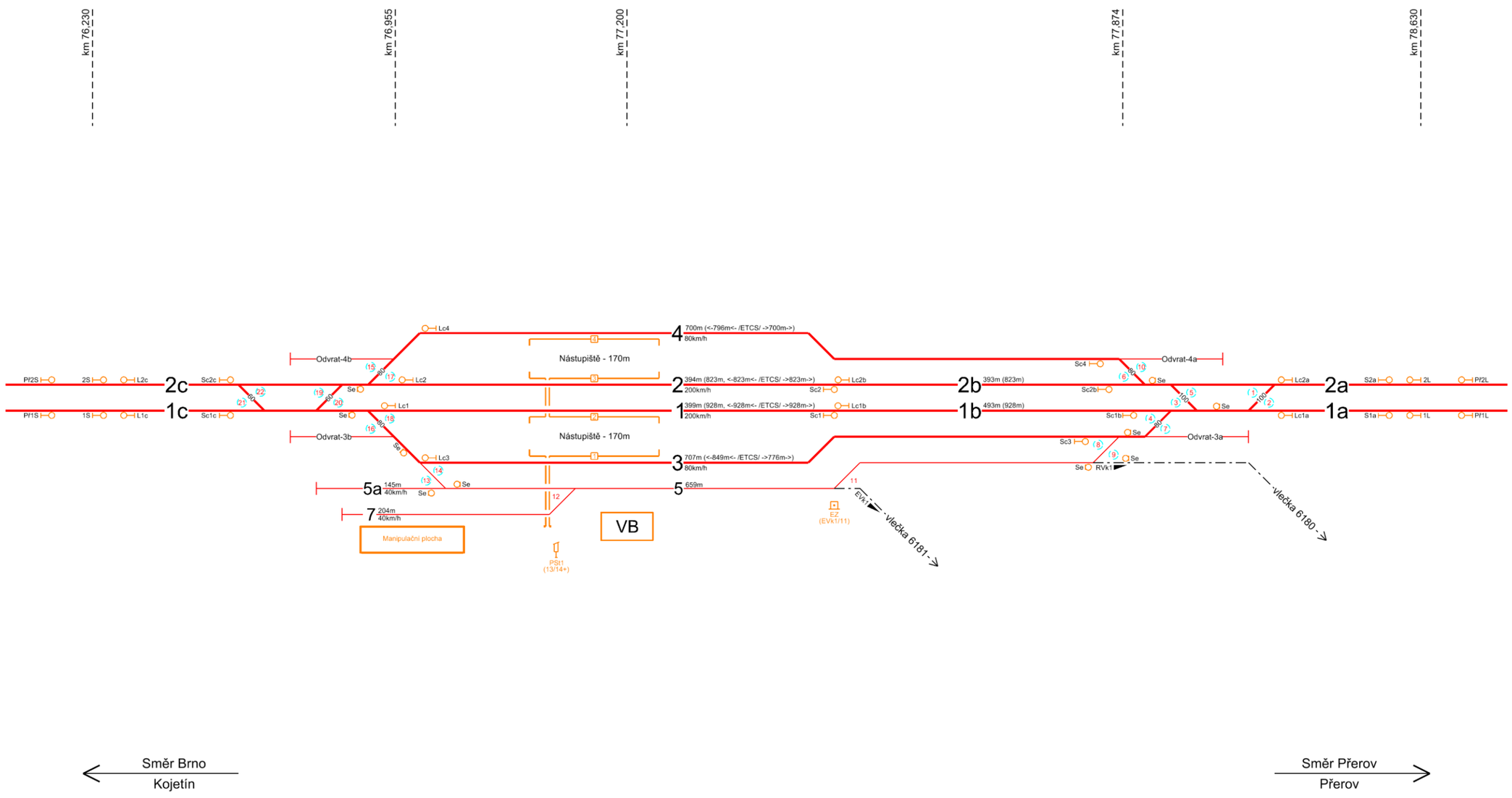
Výkres 06: Dopravní schéma navrhovaného stavu - ŽST Kojetín

ŽST Kojetín - navrhovaný stav



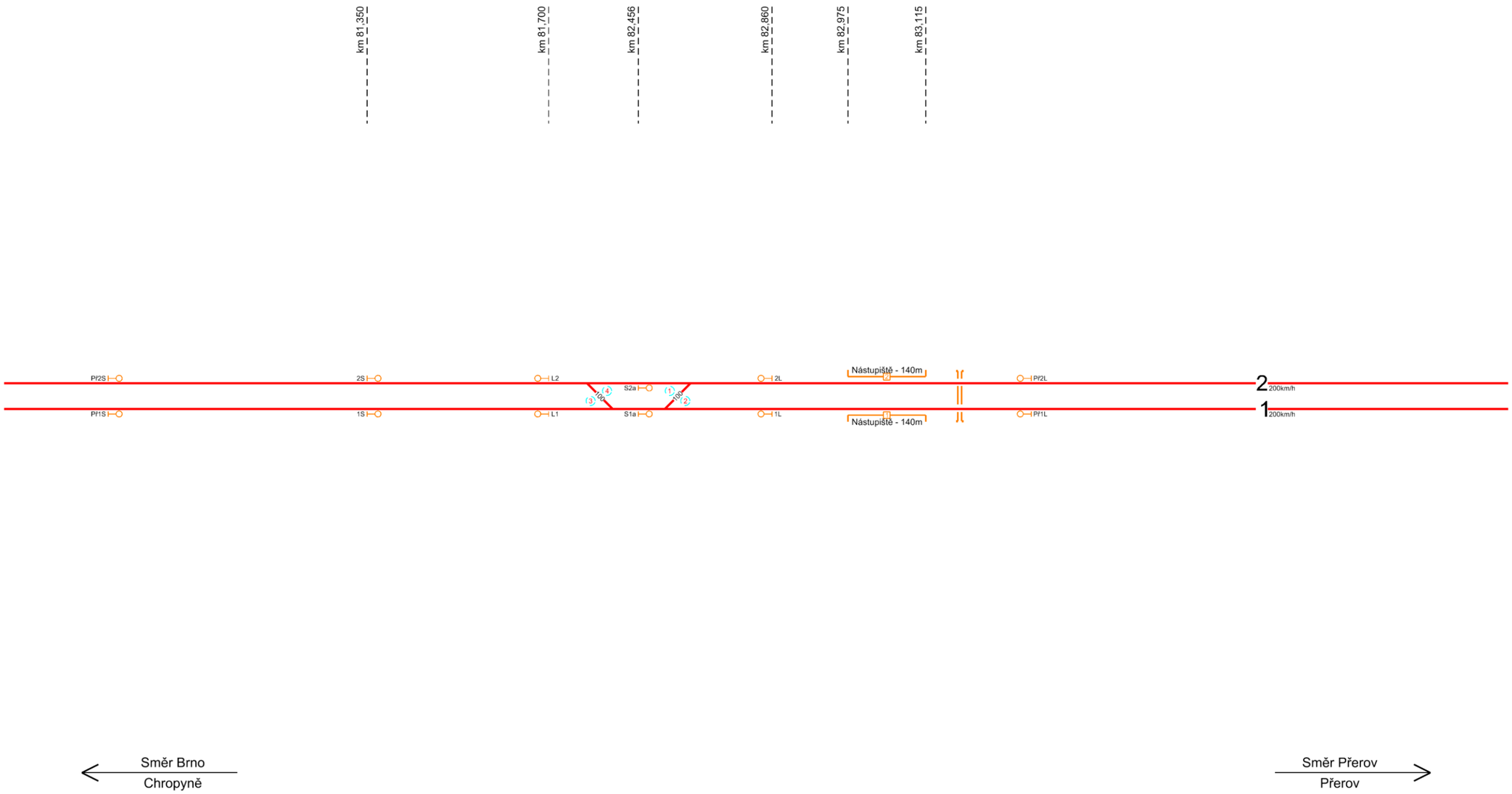
Výkres 07: Dopravní schéma navrhovaného stavu - ŽST Chropyně

ŽST Chropyně - navrhovaný stav



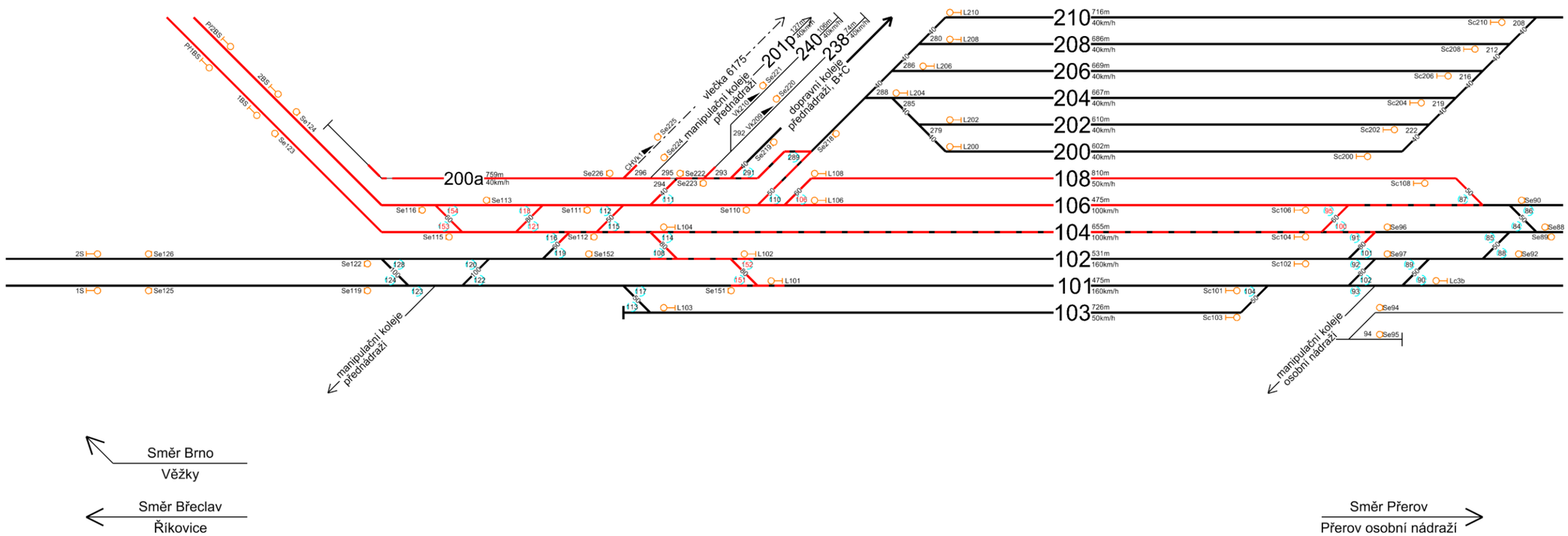
Výkres 08: Dopravní schéma navrhovaného stavu - odb. Bochoř, zast. Věžky

odb. Bochoř, zast. Věžky - navrhovaný stav

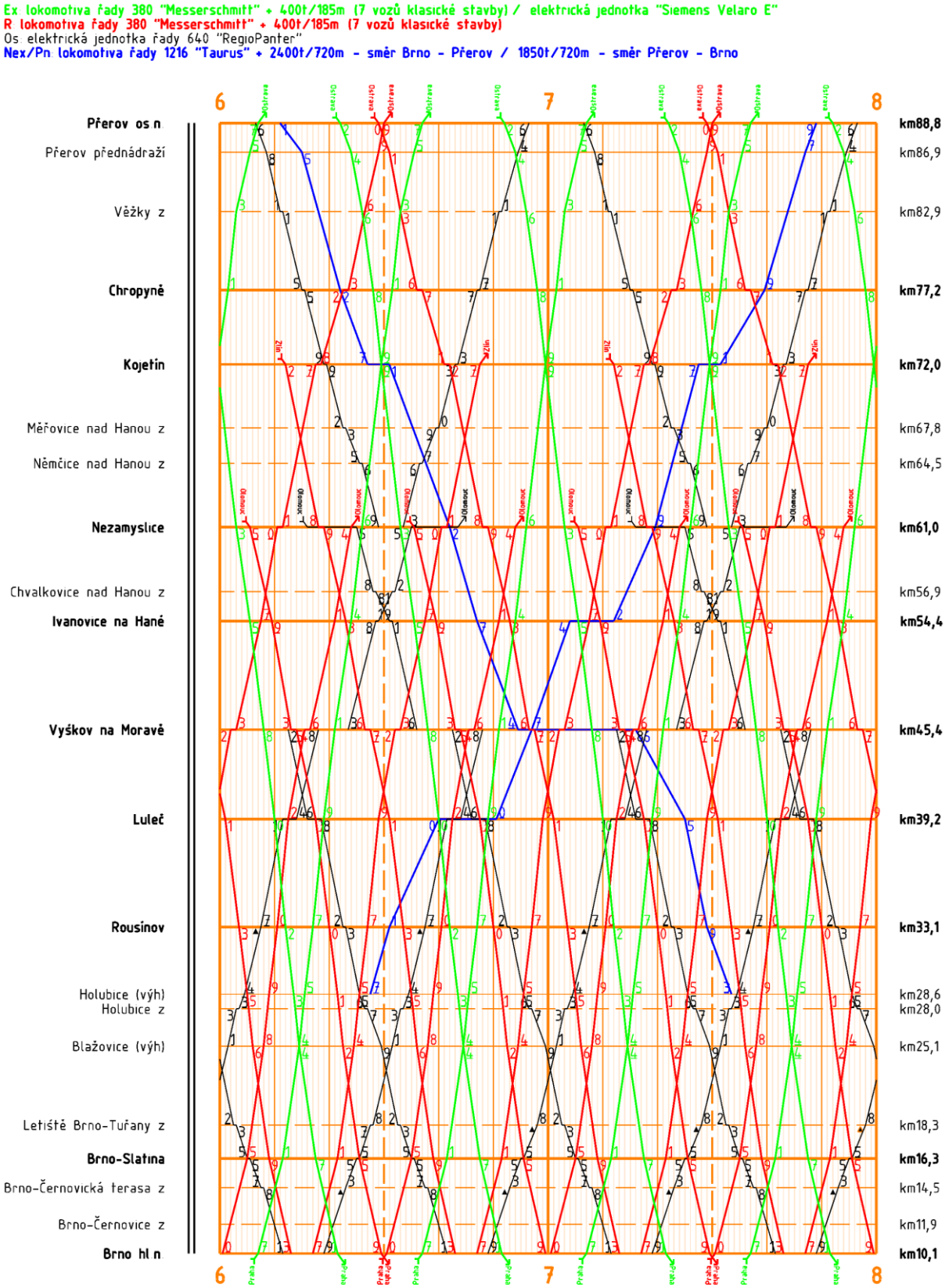


Výkres 09: Dopravní schéma navrhovaného stavu - ŽST Přerov - obvod přednádraží

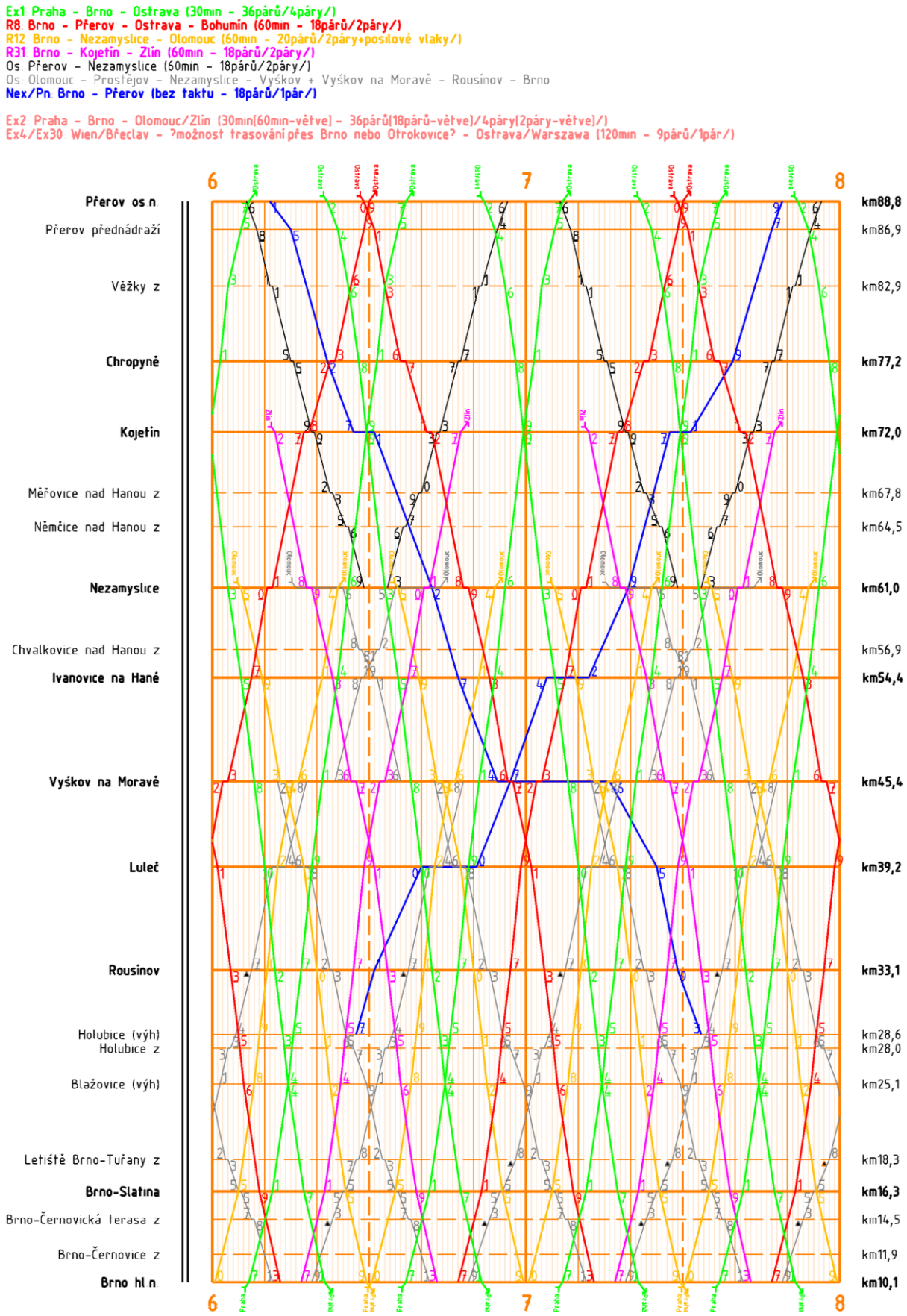
ŽST Přerov - přednádraží - navrhovaný stav



Výkres 10: Výhledový grafikon vlakové dopravy – základní forma



Výkres 11: Výhledový grafikon vlakové dopravy – podrobní forma

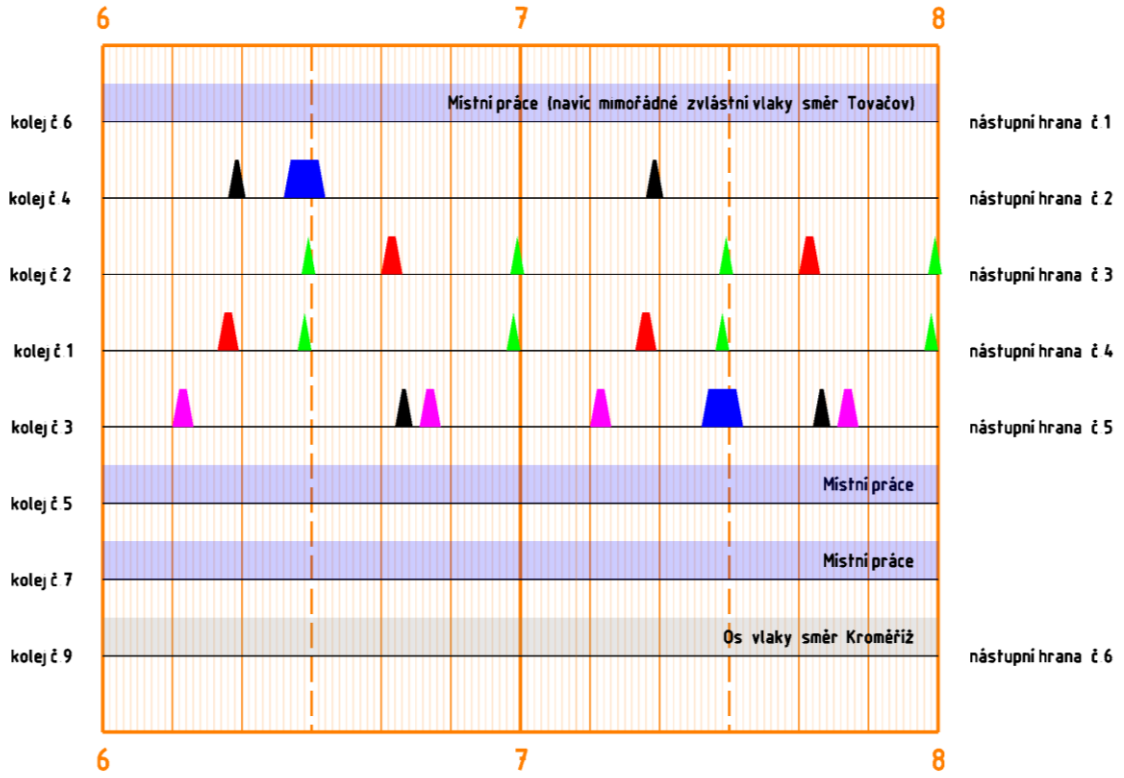
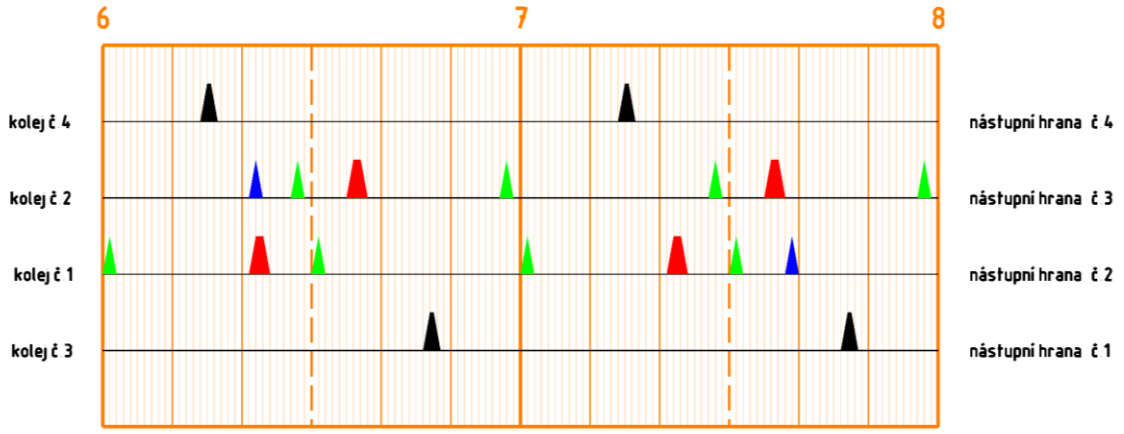


Výkres 12: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí – ŽST Kojetín, ŽST Chropyně

Ex1 Praha - Brno - Ostrava (30min - 36párů/4páry/)
R8 Brno - Přerov - Ostrava - Bohumín (60min - 18párů/2páry/)
R12 Brno - Nezamyslice - Olomouc (60min - 20párů/2páry+posilové vlaky/)
R31 Brno - Kojetín - Zlín (60min - 18párů/2páry/)
Os Přerov - Nezamyslice (60min - 18párů/2páry/)
Os Olomouc - Prostějov - Nezamyslice - Vyškov + Vyškov na Moravě - Rousínov - Brno
Nex/Pn Brno - Přerov (bez taktu - 18párů/1pár/)

Ex2 Praha - Brno - Olomouc/Zlín (30min(60min-větve) - 36párů(18párů-větve)/4páry(2páry-větve)/)
Ex4/Ex30 Wien/Břeclav - ?možnost trasování přes Brno nebo Otrokovice? - Ostrava/Warszawa (120min - 9párů/1pár/)

ŽST Kojetín



ŽST Chropyně