


			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

OBJEDNAVATEL:	SŽDC, S.O., DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1 STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD (ORGANIZAČNÍ JEDNOTKA)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	11 KOLEJE	VEDOUČÍ PROF. SKUPINY ING. PETR ROTSCHEIN	GENERÁLNÍ ŘEDITEL ING. KAMIL CHMELA	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY ING. KAMIL CHMELA	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO ING. MIROSLAV PÖSEL 	NAVRHL, VYPRACOVAL ING. MIROSLAV PÖSEL 	KONTROLOVAL BC. DAVID LASÁK 	
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: OTROKOVICE, ZLÍN, VIZOVICE		STUPEŇ: DSP	
MODERNIZACE A ELEKTRIZACE TRATI OTROKOVICE - VIZOVICE			ZAK. ČÍSLO 18030-01-1219	ARCH. ČÍSLO
			MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ
			DATUM: 09/2019	
Provozní a dopravní technologie			ČÁST DOKUM. B.4.1	PŘÍLOHA

OBSAH

1	VSTUPNÍ ÚDAJE	2
1.1	Identifikační údaje o stavbě	2
1.2	Základní údaje o účelu dokumentace.....	2
1.3	Výchozí podklady	2
1.4	Seznam zkratk.....	3
2	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU	5
2.1	Současný stav železniční dopravní cesty.....	5
2.1.1	Vymezení řešené oblasti	5
2.1.2	Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci.....	5
2.1.3	Charakteristika traťových úseků	6
2.1.4	Charakteristika stanic a zastávek	12
2.1.5	Charakteristika zabezpečovacího zařízení	23
2.2	Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu	25
2.2.1	Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2018/2019.....	25
2.2.2	Traťová technologie trati Vizovice – Otrokovice	27
2.2.3	Jízdní doby vlaků v GVD 2018/2019	28
2.2.4	Posouzení traťové propustnosti.....	30
2.3	Charakteristika nákladní přepravy na řešeném úseku	31
2.4	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání	32
3	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU	33
3.1	Koncepce řešení.....	33
3.1.1	Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické	33
3.1.2	Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické	35
3.2	Drážní doprava, traťová a staniční technologie v navrhovaném stavu	36
3.2.1	Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie	36
3.2.2	Výhledové jízdní doby.....	46
3.2.3	Fragment nákrešného jízdního řádu.....	48
3.2.4	Výhledová staniční technologie	51
3.3	Navrhované úpravy železniční dopravní cesty.....	70
3.3.1	Charakteristika traťových úseků	70
3.3.2	Charakteristika stanic a zastávek v navrhovaném stavu.....	70
3.3.3	Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku	83
3.3.4	Dopady ETCS na užitečné délky kolejí a délky nástupišť	94
3.4	Zhodnocení přínosů stavby	97
3.4.1	Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu	97
3.4.2	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu.....	98
	ZÁVĚR.....	99

1 VSTUPNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje o stavbě

Název dokumentace:	Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice dokumentace pro stavební povolení (DSP)
Řešený úsek:	Vizovice (včetně) – Otrokovice (včetně)
Kraj:	Zlínský
Pořizovatel dokumentace:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

1.2 Základní údaje o účelu dokumentace

Předmět stavby:

Předmětem zakázky je zpracování dokumentace pro stavební povolení stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“.

Základním cílem stavby je dosáhnout moderního kapacitního a bezpečného železničního napojení krajského města Zlín na kapacitní železniční infrastrukturu. Stávající železniční trať Otrokovice – Zlín střed – Vizovice je jednokolejná s traťovou rychlostí 60 km/h.

Realizací stavby dojde k modernizaci celé trati a zvýšení rychlosti až na 100 km/h. Dosažení hlavního cíle, tj. převedení části dopravních proudů ze silnice na železnici, bude kromě zvýšení rychlosti a komfortu cestujících a odstranění přestupů při jízdě do vzdálenějších destinací provedeno i zkapacitnění trati. Trať je totiž ve velké míře využívána i nákladní dopravou, ve které převažuje doprava kontejnerů do překladiště Lípa nad Dřevnicí a doprava teplárenského uhlí do centrální teplárny Zlín.

1.3 Výchozí podklady

Jako výchozí podklady byly použity následující dokumenty:

- Přípravná dokumentace „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ (SUDOP Brno, spol. s r. o., 2017),
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2019, které vydává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
- služební pomůcky jízdního řádu pro období platnosti 2018/2019,
- platné Tabulky traťových poměrů,
- předpisy provozovatele dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,

- podklady získané od jednotlivých projektantů příslušných stavebních objektů,
- vyjádření Ministerstva dopravy uvedené v dokladové části,
- vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje uvedené v dokladové části,
- vyjádření Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, O26, uvedené v dokladové části,
- vyjádření nákladních dopravců uvedené v dokladové části,
- vyjádření společnosti Metrans, a. s., uvedené v dokladové části,
- vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky ŽESNAD.CZ uvedené v dokladové části,
- záznamy z porad a jednání uvedené v dokladové části,
- místní šetření a pochůzky na řešeném úseku trati.

1.4 Seznam zkratek

Seznam ostatních použitých značek a zkratek

<i>Zkratka</i>	<i>Plný název</i>
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČD Cargo	České dráhy Cargo, a. s.
ČSN	Česká státní norma
DK	dopravní kolej/dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
EOV	elektrický ohřev výhybek
EPZ	elektrické předtápěcí zařízení
ETCS	Evropský systém vlakového zabezpečovače
EZ	elektromagnetický zámek
GŘ	Generální ředitelství
GVD	grafikon vlakové dopravy
IDS	integrovaný dopravní systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje
MD	Ministerstvo dopravy
MSK	Moravskoslezský kraj
NAD	náhradní autobusová doprava
OCÚ	Oblastní centrum údržby

Odb.	odbočka
OŘ	Oblastní ředitelství
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PS	Provozní soubor
PSt	pomocné stavědlo
RCP	Regionální centrum řízení provozu
ROC	Regionální obchodní centrum
SK	staniční kolej
SO	stavební objekt
SP	stavební postup
SŘ	staniční řád
SSV	Stavební správa východ
ST	Správa tratí
St.	stavědlo
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TEN-T	Transevropská železniční síť pro nákladní dopravu
TK	traťová kolej
TK	temeno kolejnice
TNŽ	Technická norma železnic
TO	Traťový okrsek
TRS	Traťový rádiový systém
TSI	Technické specifikace interoperability
TTP	Tabulky traťových poměrů
TÚ	traťový úsek
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
VNVK	všeobecně nakládková vykládková kolej
ŽDC	železniční dopravní cesta
ŽESNAD.CZ	Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky
ŽST	železniční stanice

2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Současný stav železniční dopravní cesty

2.1.1 Vymezení řešené oblasti

Z hlediska dopravní technologie je řešená trať stanovena v souladu se zadaným traťovým úsekem Vizovice – Otrokovice, jehož délka je vymezena staničeními výpravních budov a která činí 24,639 km. Podle služebních pomůcek SŽDC (TTP) se jedná o trať číslo 316B Vizovice – Otrokovice a podle knižního jízdního řádu pro veřejnost o trať číslo 331 Vizovice – Otrokovice.

Řešenou trať můžeme rozdělit do dvou částí. Traťový úsek Vizovice – Zlín střed patří do kategorie regionální drah a podle platného prohlášení o dráze se jedná o trať číslo 815 00 Vizovice – Zlín střed, traťový úsek Zlín střed – Otrokovice je dráhou celostátní a podle platného prohlášení o dráze se jedná o trať číslo 814 00 Zlín střed – Otrokovice.

Organizování a provozování drážní dopravy zde probíhá podle předpisu SŽDC D3 v úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí a podle předpisu SŽDC D1 v úseku Lípa nad Dřevnicí – Otrokovice.

Odbočná stanice Otrokovice, jejíž stavební úpravy jsou rovněž předmětem řešení, je součástí dvoukolejné elektrizované celostátní dráhy zařazené do sítě TEN-T. Podle služebních pomůcek SŽDC se jedná o trať číslo 305F Přerov – Nedakonice a dle knižního jízdního řádu pro cestující o trať číslo 330 Přerov – Břeclav. Podle platného prohlášení o dráze se jedná o trať číslo 800 00 Přerov – Břeclav.

Organizování a provozování drážní dopravy zde probíhá podle předpisu SŽDC D1. Trať je dálkově ovládána z CDP Přerov.

2.1.2 Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci

Vlastníkem výše uvedené dráhy Vizovice – Otrokovice je Česká republika, kterou zastupuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC). Provozuschopnost zajišťuje SŽDC, Oblastní ředitelství Olomouc.

Provozovatelem dráhy je SŽDC. Řízení provozu zajišťuje opět Oblastní ředitelství Olomouc. Organizace jsou železniční stanice na řešených úsecích začleněny do Provozního obvodu (dále jen PO) Valašské Meziříčí.

České dráhy, a. s., jsou na této trati jediným dopravcem vlaků osobní dopravy. Organizační složkou zajišťující osobní drážní dopravu je Generální ředitelství, Odbor provozu osobní dopravy (O11). Regionální osobní drážní dopravu ve Zlínském kraji zajišťuje Regionální obchodní centrum (dále jen ROC) Zlín.

Nejvýznamnějším nákladním dopravcem na trati je ČD Cargo, a. s. Organizační složkou zajišťující pravidelnou nákladní dopravu je rovněž ČD Cargo, Provozní jednotka Brno, Provozní pracoviště Otrokovice. V nákladní dopravě na řešené trati operují podle potřeby další licencovaní dopravci.

2.1.3 Charakteristika traťových úseků

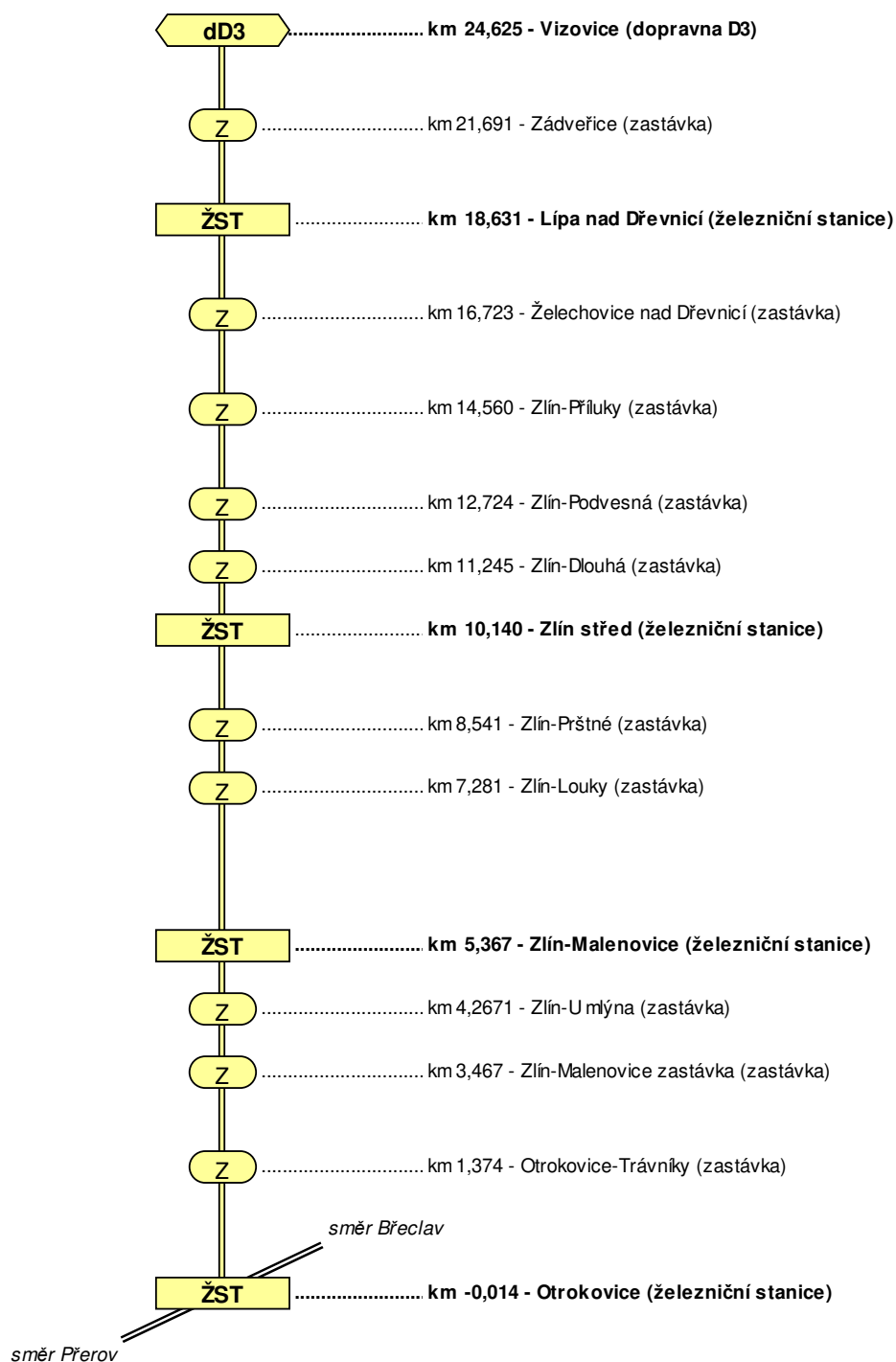
Trat' 316B Vizovice – Otrokovice

Začátek trati:	Vizovice (km 24,861)
Konec trati:	Otrokovice (km 154,942)
Kategorie dráhy:	Vizovice - Zlín střed - regionální Zlín střed - Otrokovice - celostátní
Zábrzdna vzdálenost:	400 m
Největší délka vlaku osobní dopravy (dálkové):	90 m
Největší délka vlaku osobní dopravy (zastávkové):	85 m
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	183 m
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 10 ‰	Od konce k začátku trati: 10 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	nezávislá
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	SŽDC D3 Vizovice - Lípa nad Dřevnicí SŽDC D1 Lípa nad Dřevnicí - Otrokovice
Traťový rádiový systém:	SRD (TRS)
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Vizovice - Otrokovice	60 km/h
Traťová třída na jednotlivých úsecích:	
Vizovice - Otrokovice	C4

Trat' 305F Přerov – Nedakonice

Začátek trati:	Přerov (km 183,483)
Konec trati:	Nedakonice (km 132,005)
Kategorie dráhy:	celostátní, součást sítě TEN-T
Zábrzdna vzdálenost:	1 000 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	350 m
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	653 m
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 4 ‰	Od konce k začátku trati: 4 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	3 kV ss
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	SŽDC D1
Traťový rádiový systém:	GSM-R
Největší traťová rychlost na úseku:	
	160 km/h Přerov - Otrokovice 150 km/h Otrokovice - Napajedla 160 km/h Napajedla - Nedakonice
Traťová třída na jednotlivých úsecích:	
Přerov - Nedakonice	D4

Blokové schéma současného stavu



Vysvětlivky:

dD3 – dopravna D3

Z – zastávka

ŽST – železniční stanice

Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem zadání.

Šedě a černě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem zadání.

Přejezdy a přejezdová zabezpečovací zařízení

Km poloha	Zkratky	Stanoviště	Km poloha	Km poloha	Poznámka
1	2	3	4	5	6
Vizovice					
24,404; ÚK	k				
P 8262					
23,839; MK	k				
P 8261					
23,594; III./0496	PZS 3SBI	Lípa nad Dřevnicí DK			(23,594)
P 8260					
23,297; ÚK	k				
P 8259					
22,256; ÚK	k				
P 8258					
21,752; III./0495	PZS 3SBI	Lípa nad Dřevnicí DK			(21,752)
P 8257					
Zádveřice z.					
21,294; MK	k				
P 8256					
21,046; ÚK	k				
P 8255					
20,420; ÚK	k				
P 8254					
18,949; MK	PZS 1SNI	Lípa nad Dřevnicí DK			(18,949)
P 8253					
Lípa nad Dřevnicí					
17,731; III./4918	PZS 3SNI	Lípa nad Dřevnicí DK			(17,725)
P 8252					
17,427; ÚK	k				
P 8251					
Želechovice n.Dř. z.					
16,530; MK	k				
P 8250					
16,004; ÚK	k				
P 8249					
Zlín-Přiluky z.					
14,557; MK	PZS 3SBI	Zlín stř. DK			(14,557)
P 8248					
14,083; ÚK	k				
P 8247					
13,438; ÚK	PZS 3SNI	Zlín stř. DK			
P 8246					
12,938; MK - přechod	k				
P 8245					
12,743; MK	PZS 3SBI	Zlín stř. DK			(12,743)
P 8244					
Zlín-Podvesná z.					
12,340; MK - přechod	k				
P 8243					
12,006; MK	PZS 3SNI	Zlín stř. DK			(12,006)
P 8242					
11,535; MK - přechod	k				
P 8241					
11,311; MK	PZS 3SNI	Zlín stř. DK			(11,311)
P 8240					

Km poloha	Zkratky	Stanoviště	Km poloha	Km poloha	Poznámka
1	2	3	4	5	6
Zlín-Dlouhá					
11,189; MK - přechod P 8239	k				
10,729; MK - přechod P 8238	k				
10,423; MK - přechod P 8237	PZS 3SNI	Zlín stř. DK			(10,423) *) ↓↑
Zlín stř.					
9,609; ÚK P 8236	PZS 3SNI	Zlín stř. DK			(9,609) *) ↓↑
8,673; MK P 8235	PZS 3SBI	Zlín stř. DK			(8,673)
Zlín-Prštné z.					
8,004; MK - přechod P 8234	k				
Zlín-Louky z.					
7,270; MK P 8233	PZS 3SBI	Zlín-Malenovice DK			(7,270)
6,557; ÚK P 8232	PZS 3SBI	Zlín-Malenovice DK			(6,557)
5,846; MK - přechod P 8231	k				
Zlín-Malenovice					
5,133; MK - přechod P 8230	PZS 3SNI	Zlín-Malenovice DK			(5,135) *) ↓↑
4,789; III./43829 P 8229	PZS 3ZBI	Zlín-Malenovice DK			(4,789) *) ↓
Zlín-U mlýna z.					
3,895; MK - přechod P 8228	PZS 3SBI	Zlín-Malenovice DK			(3,898)
3,571; ÚK P 8398	PZS 3ZBI	Zlín-Malenovice DK			(3,571)
Zlín-Malen. z.					
3,393; MK - přechod P 8227	PZS 3SBI	Zlín-Malenovice DK			(3,392)
2,682; ÚK P 8226	PZS 3ZBI	Zlín-Malenovice DK			(2,677)
Otrokovice-Trávn. z.					
1,286; MK P 8224	k				
0,624; I./55 P 8223	PZS 3SBI	Otrokovice DK			(0,624)
0,214; MK - přechod P 8222	k				
Otrokovice					

Vysvětlivky:

Sloupec 1 – km poloha určeného zařízení, tj. přejezdu, přejezdníku a opakovacího přejezdníku a druh pozemní komunikace

Sloupec 2 – použité zkratky:

PK – přejezdník. Za zkratkou se doplní pomlčka a označení přejezdníku např. PK-X60 a ve sloupci 6 se uvede číslicí počet přejezdů pro které přejezdník platí

OPK – opakovací přejezdník. Za zkratkou se doplní pomlčka a označení opakovacího přejezdníku např. OPK-OX60 a ve sloupci 6 se uvede číslicí počet přejezdů pro které opakovací přejezdník platí

PAK – přejezdník (se symbolem hudební noty – akustický přejezdník). Za zkratkou se doplní pomlčka a obvyklé označení přejezdníku např. PAK-X60)

k – přejezd zabezpečený výstražnými kříži

kd – přejezd zabezpečený výstražnými kříži s doplněním (kůl, otočný kříž, svodné zábradlí)

PZM 1 – mechanické závory bez světelné výstrahy obsluhované na dálku

PZM 1S – mechanické závory se světelnou výstrahou obsluhované na dálku

PZM 2 – mechanické závory bez světelné výstrahy obsluhované na místě

PZM 2S – mechanické závory se světelnou výstrahou obsluhované na místě

PZM 3 – mechanické závory bez světelné výstrahy obsluhované kombinovaně

PZM 3S – mechanické závory se světelnou výstrahou obsluhované kombinovaně

Je-li je informace o stavu zařízení předávána strojvedoucímu přímo na hnací vozidlo (přejezdníkem), doplní se za označení způsobu zabezpečení písmeno „L“ (např. „PZM 1SL“).

PZS 1 – světelné přejezdové zabezpečovací zařízení bez závislostí

PZS 2S – světelné přejezdové zabezpečovací zařízení s jednoduchými závislostmi bez závor

PZS 2Z – světelné přejezdové zabezpečovací zařízení s jednoduchými závislostmi se závorami

PZS 3S – světelné přejezdové zabezpečovací zařízení s úplnými závislostmi bez závor

PZS 3Z – světelné přejezdové zabezpečovací zařízení s úplnými závislostmi se závorami

Je-li je informace o stavu zařízení předávána strojvedoucímu přímo na hnací vozidlo, doplní se za označení způsobu zabezpečení písmeno „L“, je-li je informace předávána obsluhujícímu zaměstnanci doplní se písmeno „I“, v případě kombinace obou způsobů předávání informace doplní se písmena, LI (např. „PZS 2ZI“, „PZS 3SLI“ apod.).

Sloupec 3 – obsluhuje stanoviště (umístění ovládacích a kontrolních prvků)

Sloupec 4 – km poloha návěstí (Zapněte-ZČZ, vypněte-VČZ čistící zařízení – Drhlík) pro směr od začátku ke konci trati.

Sloupec 5 – km poloha návěstí (Zapněte-ZČZ, vypněte-VČZ čistící zařízení – Drhlík) pro směr od konce trati k začátku trati.

Sloupec 6 – poznámky

*) - přejezdové zabezpečovací zařízení závislé na návěstidle

Traťová rychlost a její omezení

	rychl R příp. jiné omezení	rychl N	rychl 3	<40 km.h ⁻¹		<40 km. h ⁻¹	rychl 3	rychl N	rychl R příp. jiné omezení	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	(z kol.č.1)	(60)			Vizovice					
I/6	∩	50			24,400 22,140 18,957			40 60 50	v bez z ∩	0/VI
	v bez z	40			18,941					
					Lípa nad Dřevnicí					
II/0I	rychl.R, nákladní vlaky	60 30 60			18,550 18,050 17,433 17,196 16,520 13,430			40 60 40 30 60	v bez z přej. rychl.R, nákladní vlaky	10/VI
	∩, přej. ∩	50 40			13,400 10,456			50	∩, přej.	
					Zlín stř.					
I/5		60			9,591 9,520			40	∩	0/IV
					Zlín Malenovice					

Vysvětlivky:

sl. 1 + 11 – rozhodný spád/třída sklonu od Z do K trati

sl. 2 + 10 – důvod omezení rychlosti

sl. 3 + 9 – rychlost pro skupiny přechodnosti 1 a 2 v km/h

sl. 4 + 8 – rychlost pro skupiny přechodnosti 3 v km/h

sl. 4 + 7 – rychlost přes výhybky menší než 40 km/h

sl. 6 – stanice, výhybna, odbočka, doprava D3 nebo km širé trati

Rozhodný spád a třída sklonu

Traťový úsek Vizovice - Otrokovice	směr →		← směr	
	rozhodný spád [%]	třída sklonu	rozhodný spád [%]	třída sklonu
Vizovice - Lípa nad Dřevnicí a opačně	9	I	0	VI
Lípa nad Dřevnicí - Zlín střed	10	II	10	VI
Zlín střed - Zlín-Malenovice	5	I	0	IV
Zlín-Malenovice - Otrokovice	10	II	5	VI

Přechodnost hnacích vozidel

Přechodnost hnacích vozidel podle svislých účinků na železniční svršek je stanovena v tabulce 1j předpisu SŽDC D2/1. Na této trati nejsou přechodná hnací vozidla řady: 715, 770, 771, 775, 781.

Postrková služba

Začátek postrku/začátek zákazu PMD	Konec postrku/konec zákazu PMD	Povolení jízdy postrku	Posun mezi dopravními zakázán	Poznámka
Platí pro kolej: traťovou				
1	2	3	4	5
Otrokovice	Vizovice	1 z		
Otrokovice	km 4,400	1 n		vrací se do Otrokovic

Vysvětlivky:

1z – dovolen jeden zavěšený postrk

1n – dovolen jeden nezavěšený postrk

2 – dovoleny dva postrky

2.1.4 Charakteristika stanic a zastávek

Dopravna D3 Vizovice

Umístění a charakteristika dopravní:

Dopravna D3 Vizovice leží v km 24,625 regionální dráhy Vizovice – Zlín střed.

Organizování drážní dopravy se zde provádí dirigováním. Dirigující stanicí je ŽST Lípa nad Dřevnicí.

Sídlem přednosty PO je železniční stanice Valašské Meziříčí.

Dopravna není z pohledu předpisu SŽDC D33 Vojenská přeprava zájmovou železniční stanicí.

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka č. 5333 „Milan Křupala Vizovice“ je zaústěna do dráhy výhybkou č. 4 do koleje č. 3. Vlečka nemá platné úřední povolení a není provozována.

Nástupiště:

- Nástupiště č. 1 o délce 98 m je úrovněvé, 200 mm nad TK.

Příchod pro cestující a východ je podél služební budovy. Nástupiště je bezbariérově přístupné pro bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V dopravě Vizovice je přes kolej č. 2 v úrovni vchodu do výpravní budovy přechod ke koleji č. 1.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	183 m	námeznyky výhybek č. 2 a 5	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, s nástupištěm, ve správě SŽDC
3	172 m	námeznyky výhybek č. 2 a 4	kolej vjezdová a odjezdová pro nákladní vlaky, ve správě SŽDC
Manipulační koleje			
1a	113 m	začátek výhybky č. 1 – ukončení koleje	kusá vykládková a nakládková kolej, ve správě SŽDC
2	195 m	začátek výhybky č. 3 – Vk1	vykládková a nakládková kolej, ve správě SŽDC
2a	66 m	námeznyk výhybky č. 3 – zarážedlo	kusá vykládková a nakládková kolej, ve správě SŽDC

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

Zastávka Zádveřice

Umístění a charakteristika zastávky:

Leží v km 21,683 mezi dopravnou D3 Vizovice a dirigující stanicí Lípa nad Dřevnicí. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovněvé nástupiště s pevnou nástupní hranou z betonových panelů o délce 100 metrů, 300 mm nad TK, jenž je osvětleno 6 stožáry ovládanými z veřejného osvětlení obce. Potřebám cestujících slouží krytý přístřešek. Přístup (bezbariérový) je k zastávce po místní komunikaci.

ŽST Lípa nad Dřevnicí

Umístění a charakteristika stanice:

Leží v km 18,631 regionální dráhy Vizovice – Zlín střed.

Je přednostní pro směr Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed a dirigující, dispoziční pro trať D3 Vizovice – Lípa nad Dřevnicí. Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosty PO je železniční stanice Valašské Meziříčí.

Železniční stanice není z pohledu předpisu SŽDC D33 Vojenská přeprava zájmovou železniční stanicí.

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka č. 5329 „Vlečka METRANS a. s.“ je do dráhy regionální zaústěna v ŽST Lípa nad Dřevnicí do koleje č. 1a výhybkou č. 6 v km 18,071 a do koleje č. 2 výhybkou č. 3 v km 18,688. Návest Hranice provozovatele dráhy (návestidlo hraničník) je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 3 a v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 6.
- Vlečka č. 5330 „Lukrom, spol. s r. o.“ je zaústěna do dráhy vlečkou „Metrans, a. s.“ výhybkou č. V4a/b.
- Vlečka č. 5331 „Metrans Moravia II“ je zaústěna do dráhy vlečkou „Lukrom, spol. s r. o.“ výhybkou č. A1.
- Vlečka č. 5332 „Paramo, a. s.“ je zaústěna do dráhy vlečkou „Metrans, a. s.“ výhybkou č. V1.

Nástupiště:

Ve stanici jsou dvě nástupiště:

- Nástupiště č. 1 o délce 107 m je úrovnňové, jednostranné, s pevnou nástupní hranou, 200 mm nad TK,
- nástupiště č. 2 o délce 90 m je úrovnňové, jednostranné, sypané, 200 mm nad TK.

K nástupišťům jsou zřízeny dva přechody:

- přes kolej č. 3 v úrovni východu z dopravní kanceláře,
- přes koleje č. 3 a 1 v úrovni přístupové cesty ke stanici.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	188 m	konec vlakové cesty výhybek č. 2 – 4	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, s nástupištěm, ve správě SŽDC
2	219 m	konec vlakové cesty výhybek č. 1 – 4	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, s nástupištěm, ve správě SŽDC
1a	385 m	začátek výhybky č. 5 – námezník výhybky č. 6	hlavní vjezdová a odjezdová kolej pro všechny vlaky, umístěna na zlínském zhlaví, bez nástupiště, ve správě SŽDC
Manipulační koleje			
3	253 m	výkolejky Vk1 – Vk2	vykládková a nakládková kolej, ve správě SŽDC

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

Zastávka Želechovice nad Dřevnicí

Umístění a charakteristika zastávky:

Leží v km 16,756 mezi stanicemi Lípa nad Dřevnicí a Zlín střed. Zastávka je neobsazena. Cestující jsou odbavováni ve vlaku. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovňové nástupiště s pevnou nástupní hranou o délce 202 metrů, 200 mm nad TK. Potřebám cestujících slouží krytý přístřešek. Zastávka je bezbariérově nepřístupná a není neosvětlená.

Zastávka Zlín-Příluky

Umístění a charakteristika zastávky:

Leží v km 14,614 mezi stanicemi Lípa nad Dřevnicí a Zlín střed. Zastávka je neobsazena. Cestující jsou odbavováni ve vlaku. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovňové nástupiště s pevnou nástupní hranou z betonové desky o délce 94 m, 200 mm nad TK. Potřebám cestujících slouží krytý přístřešek. Zastávka je bezbariérově přístupná a není neosvětlená.

Zastávka Zlín-Podvesná

Umístění a charakteristika zastávky:

Leží v km 12,665 mezi stanicemi Lípa nad Dřevnicí a Zlín střed. Zastávka je neobsazena. Cestující jsou odbavováni ve vlaku. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovňové nástupiště s pevnou nástupní hranou o délce 90 m, 250 mm nad TK. Potřebám cestujících slouží krytý přístřešek. Zastávka je bezbariérově nepřístupná a není neosvětlená.

Zastávka Zlín-Dlouhá

Umístění a charakteristika zastávky:

Leží v km 11,248 mezi stanicemi Lípa nad Dřevnicí a Zlín střed. Zastávka je neobsazena. Cestující jsou odbavováni ve vlaku. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovňové nástupiště s pevnou nástupní hranou z betonové desky o délce 85 m, 300 mm nad TK. Potřebám cestujících slouží krytý přístřešek,

jenž ovšem není majetkem SŽDC, s. o. Zastávka je bezbariérově přístupná. Její osvětlení je ovládáno spínacími hodinami.

ŽST Zlín střed

Umístění a charakteristika stanice:

Leží v km 10,140 celostátní dráhy Zlín střed – Otrokovice. Je obsazená výpravčím. Stanice je přednostní pro směr Zlín střed – Zlín-Malenovice. Sídlem přednosty PO je železniční stanice Valašské Meziříčí.

Železniční stanice není z pohledu předpisu SŽDC D33 Vojenská přeprava zájmovou železniční stanicí.

Vlečky odbočující ve stanici:

- Vlečka č. 5328 „Svit“ je zaústěna do dráhy výhybkou č. 13 do koleje č. 3, výhybkou č. 11 do koleje č. 4 a výhybkou č. 8 do koleje č. 6.

Nástupiště:

Ve stanici jsou dvě nástupiště:

- Nástupiště č. 1 u koleje č. 1, o délce 130 m je úrovnňové, jednostranné, s pevnou nástupní hranou z betonové desky, 300 mm nad TK,
- nástupiště č. 2 u koleje č. 3, o délce 130 m je úrovnňové, jednostranné, sypané, 300 mm nad TK.

Přístup k nástupišťům je v úrovni východu z vestibulu a na konci přístřešku směrem k ŽST Lípa nad Dřevnicí. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	406 m	S1 – L1	hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, ve správě SŽDC
2	305 m	S2 – L2	vjezdová a odjezdová pro vlaky bez přepravy cestujících, ve správě SŽDC
3	459 m	S3 – L3	vjezdová, odjezdová pro všechny vlaky, ve správě SŽDC
4	274 m	S4 – L4	vjezdová a odjezdová pro nákladní vlaky, odevzdávková pro vlečku, ve správě SŽDC
5	161 m	S5 – výkolejka Vk2	odjezdová pro vlaky bez přepravy cestujících, nákladková a vykládková kolej, ve správě SŽDC
Manipulační koleje			

5	279 m	Vk2 – km 10,117	nakládková a vykládková kolej, ve správě SŽDC
6	198 m	Se4 – začátek výhybky č. 8	pro vozidla připravená k odvozu, ve správě SŽDC
7	262 m	Vk3 – zarážedlo	kusá nákladková a vykládková kolej, boční a čelní rampa, ve správě SŽDC
2a	180 m	Se2 – zarážedlo	odstavná kusá kolej – místní název „Chemická“, ve správě SŽDC
3a	240 m	Se6 – zarážedlo	odstavná kusá kolej – místní název „Chemická“, ve správě SŽDC
6a	74 m	Se3 – zarážedlo	odstavná kusá kolej, ve správě SŽDC

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

Zastávka Zlín-Prštne

Umístění a charakteristika zastávky:

Je umístěna v km 8,578 mezi stanicemi Zlín střed a Zlín-Malenovice. Zastávka je neobsazena. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovněvé nástupiště s pevnou nástupní hranou o délce 158 m, 300 mm nad TK. Potřebám cestujících slouží přístřešek. Zastávka je bezbariérově přístupná a není osvětlená.

Zastávka Zlín-Louky

Umístění a charakteristika zastávky:

Je umístěna v km 7,335 mezi stanicemi Zlín střed a Zlín-Malenovice. Zastávka je neobsazena. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovněvé nástupiště s pevnou nástupní hranou z betonové desky o délce 103 m, 250 mm nad TK. Potřebám cestujících slouží přístřešek. Zastávka je bezbariérově přístupná. Její osvětlení je napojeno z rozvodu E. ON a ovládáno spínacími hodinami.

ŽST Zlín-Malenovice

Umístění a charakteristika stanice:

Leží v km 5,367 celostátní dráhy Zlín střed – Otrokovice.

Je přednostní pro směr Zlín-Malenovice – Otrokovice. Sídlem přednosty PO je železniční stanice Valašské Meziříčí.

Železniční stanice není z pohledu předpisu SŽDC D33 „o vojenské přepravě“ zájmovou železniční stanicí.

Vlečky odbočující ve stanici:

Nejsou zřízeny.

Nástupiště:

Ve stanici jsou dvě nástupiště:

- Nástupiště č. 1 u koleje č. 3, o délce 134 m je zvýšené panelové, 250 mm nad TK,
- nástupiště č. 2 u koleje č. 1, o délce 134 m je zvýšené sypané, 200 mm nad TK.

Východ z nádraží je vpravo od výpravní budovy. V úrovni východu z dopravní kanceláře je přechod přes kolej č. 1 a přechod přes kolej č. 2 pro přecházení cestujících a pro jízdu ručních vozíků na jednotlivá nástupiště. Nástupiště je pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace bezbariérově přístupné z místní komunikace.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	409 m	S1 – L1	hlavní staniční kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, ve správě SŽDC
3	458 m	S3 – L3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro všechny vlaky, ve správě SŽDC
Manipulační koleje			
2	326 m	zarážedlo – Se2	vykládková a nakládková kusá kolej, ve správě SŽDC

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

Zastávka Zlín-U mlýna

Umístění a charakteristika zastávky:

Je umístěna v km 4,269 mezi stanicemi Zlín-Malenovice a Otrokovice. Zastávka je neobsazena. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovněvé nástupiště s pevnou nástupní hranou z betonové desky o délce 90 m, 300 mm nad TK. Zastávka je bezbariérově přístupná. Její osvětlení je napojeno z rozvodu E.ON a ovládáno spínacími hodinami.

Vlečka č. 5327 „ZPS-Transport, a. s.“

Umístění a charakteristika vlečky:

Vlečka č. 5326 „ZPS – Transport a. s.“ je do dráhy celostátní zaústěna do širé trati mezi ŽST Zlín-Malenovice a Otrokovice výhybkou č. Z1 v km 4,051. Návěst Hranice provozovatele dráhy (návěstidlo hraničník) je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. Z1.

Zastávka Zlín-Malenovice zastávka

Umístění a charakteristika zastávky:

Je umístěna v km 3,467 mezi stanicemi Zlín-Malenovice a Otrokovice. Zastávka je neobsazena. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovněvé nástupiště s pevnou nástupní hranou z betonové desky o délce 133 m, 300 mm nad TK. Potřebám cestujících slouží přístřešek. Zastávka je bezbariérově přístupná a není osvětlená.

Zastávka Otrokovice-Trávníky

Umístění a charakteristika zastávky:

Je umístěna v km 1,334 mezi stanicemi Zlín-Malenovice a Otrokovice. Zastávka je neobsazena. Nachází se v ní vnější, jednostranné, úrovněvé nástupiště s pevnou nástupní hranou z betonové desky o délce 85 m, 300 mm nad TK. Zastávka je bezbariérově přístupná. Její osvětlení je napojeno z rozvodu E.ON a ovládáno spínacími hodinami.

ŽST Otrokovice

Umístění a charakteristika stanice:

Leží v km 154,942 dvoukolejně elektrizované trati celostátní dráhy Přerov – Nedakonice a zároveň v km -0,014 trati Vizovice – Otrokovice.

Je přednostní pro směr Otrokovice – Tlumačov po první traťové koleji a po druhé traťové koleji pro směr Otrokovice – Napajedla. Odbočnou pro trať Vizovice – Otrokovice v km 0,158.

Stanice je obsazena pohotovostním výpravčím a ovládána z CDP Přerov.

Sídlem přednosta PO je železniční stanice Valašské Meziříčí.

Železniční stanice není z pohledu předpisu SŽDC D33 Vojenská přeprava zájmovou železniční stanicí.

Vlečky a účelová kolejiště odbočující ve stanici:

- Vlečka č. 5307 „Barum Continental, spol. s r. o.“ je z celostátní dráhy na přerovském zhlaví zaústěna do vlečky „Toma, a. s.“ přes její výhybky č. 102a/b a z koleje č. 14 výhybkou č. 104a/b, na břeclovském zhlaví odbočuje ze spojovací koleje (pokračováním dopravní koleje č. 14) koncem výhybky č. 109.
- Vlečka č. 5309 „TOMA, a. s.“ je do dráhy celostátní zaústěna na břeclovském zhlaví z koleje č. 14 výhybkou č. 26 v km 154,735. Na přerovském zhlaví z kolejové spojky výhybkou č. 102a/b v km 155,319 a z koleje č. 14 výhybkou č. 104a/b v km 155,279. Hraničník je umístěn v místě koncového styku odbočné větve výhybky č. 26, koncového styku výhybky č. 104a, koncového styku výhybky č. 102b.
- Vlečka č. 5308 „PSG, a. s.“ je do dráhy celostátní zaústěna do koleje č. 3 výhybkou č. 33 v km 154,526. Hraničník je umístěn v místě koncového styku přímé větve výhybky č. 33.
- Vlečka č. 5412 „DKV Olomouc, PP Otrokovice“ je do dráhy celostátní zaústěna do koleje č. 5 výhybkou č. 15 v km 155,338. Hraničník je umístěn v místě koncového styku přímé větve výhybky č. 15 (kolej č. 5a) a v místě koncového styku odbočné větve výhybky č. 15 (kolej č. 7a).
- Účelové kolejiště SŽDC odbočuje ve stanici z vlečkové koleje č. 122 výhybkou č. 106 v km 155,143.

Nástupiště:

Ve stanici jsou čtyři nástupiště:

- Nástupiště č. 1 o délce 120 m je vnější, úrovnňové, jednostranné, 200 mm nad TK,
- nástupiště č. 2 o délce 350 m je vnitřní, úrovnňové, jednostranné, 250 mm nad TK,
- nástupiště č. 3 o délce 350 m je vnitřní, úrovnňové, jednostranné, 250 mm nad TK,
- nástupiště č. 4 o délce 350 m je ostrovní, částečně kryté, 550 mm nad TK, se vstupem do podchodu a s výtahem.

Na všech nástupištích je povrch z betonového prefabrikátu a betonové dlažby. V délce celé výpravní budovy je u 1. nástupiště krytý prostor se vstupem do výtahu a podchodu procházejícího pod celým kolejištěm.

Pro příchod cestujících k vlakům jsou zřízeny 4 úroňové přechody přes kolej č. 5b ke koleji č. 3 a dále 6 úroňových přechodů přes kolej č. 3 ke koleji č. 1.

U budovy SSZT je přes staniční koleje č. 5b, 3, 1 a 2 úroňový přechod na ostrovní nástupiště. Tento přechod lze používat jen při poruše výtahu.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	743 m	S1 – L1	hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, nástupiště, TV v celé délce
2	754 m	S2 – L2	hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, nástupiště, TV v celé délce
3	381 m	S3 – Lc3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, nástupiště, TV v celé délce
3a	184 m	Se17 – L3a	vjezdová od Tlumačova, odjezdová do Napajedel a průjezdná kolej, TV v celé délce
4	703 m	S4 – L4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, nástupiště, TV v celé délce
4a	43 m	Se20 – Se21	na břeclavském zhlaví, TV v celé délce
5	147 m	S5 – Lc5	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
5b	107 m	Sc5b – Lc5b	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, nástupiště, TV v celé délce
5c	105 m	Se19 – L5c	vjezdová od Tlumačova, odjezdová do Napajedel a průjezdná kolej, TV v celé délce
6	517 m	S6 – L6	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
7b	69 m	Se18 – L7b	vjezdová od Tlumačova, odjezdová do Zlína-Malenovic a průjezdná kolej, na zlínském záhlaví, TV do km 0,274
8	475 m	S8 – L8	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
10	449 m	S10 – L10	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
12	394 m	S12 – L12	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
14	360 m	S14 – L14	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, rychlost max 25 km/h
116	395 m	S116 – L116	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro odevzdávku vozů, TV trvale vypnuto, správa provozovatel vlečky, rychlost max 25 km/h

118	438 m	S118 – Lc118	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro odevzdávku vozů, TV trvale vypnuto, správa provozovatel vlečky, rychlost max 25 km/h
Manipulační koleje			
3b	74 m	Se22 – SeP1	vlečková kolej mezi stanicí a odevzdávkovými kolejemi, bez TV, ve správě provozovatele vlečky
5a	50 m	vrata – Se11	účelová kolej DKV Olomouc, bez TV
6a	386 m	zarážedlo – Se5	výtažná kolej pro posun, TV v celé délce
6b	108 m	Se6 – Se8	kolej na přerovském zhlaví, TV v celé délce
7	116 m	Se13 – Se16	kolej k deponování osobních souprav a přístavbě správkových vozů, TV v celé délce
7a	59 m	zarážedlo – Se10	účelová kolej DKV Olomouc, bez TV
9	91 m	Se14 – Se15	skladištní kolej s boční rampou, bez TV
9a	136 m	zarážedlo – Se12	kusá nakládková a vykládková kolej, bez TV
116a	35 m	zarážedlo – začátek výhybky č. 109	kusá kolej, bez TV, ve správě provozovatele vlečky
120	460 m	Se104 – námezník výhybky č. 107	kolej pro odevzdávku vozů, TV trvale vypnuto, správa provozovatel vlečky, rychlost max 25 km/h
122	411 m	Se105 – námezník výhybky č. 107	kolej pro odevzdávku vozů, TV trvale vypnuto, správa provozovatel vlečky, rychlost max 25 km/h
301	253 m	zarážedlo – Se103	účelová kolej SŽDC, kolej napájecí stanice, bez TV, dělená bránou

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava 3kV.

EOV:

Elektrickým ohřevem výměn jsou vystrojeny výhybky č. 1 až 10, 12, 13, 14, 16, 17, 22, 23, 24, 31 až 39.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

2.1.5 Charakteristika zabezpečovacího zařízení

SZZ Vizovice

Dopravna D3 je s mechanickým zabezpečovacím zařízením. Výhybky a výkolejky přestavuje a uzamyká doprovod vlaků. Klíče od nich se nachází v soupravě hlavních klíčů.

TZZ v úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí

V úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí se řízení drážní dopravy provádí dirigováním dle předpisu D3 SŽDC, jelikož trať není vybavena zabezpečovacím zařízením.

SZZ železniční stanice Lípa nad Dřevnicí

Ve stanici je zabezpečovací zařízení 1. kategorie se světelnými vjezdovými návěstidly. Odjezdová návěstidla nejsou zřízena. Vjezdová návěstidla nenávěští rychlost, pouze dovolují nebo zakazují jízdu vlaku.

Výhybky a výkolejky jsou vybavené uzamykatelnými zámky, jsou stavěny ručně a nejsou závislé na návěstidlech, kromě výhybek č. 1sv a 4sv, které jsou závislé na vjezdových návěstidlech (proto nemusí být vybaveny zábleskovým světlem) a opatřeny samovratnými přestavníky s přednostní polohou u výhybky č. 1sv na kolej č. 2 a u výhybky č. 4sv na kolej č. 1 s kontrolou základní polohy v dopravní kanceláři.

Klíče od výhybek a výkolejek jsou zavěšovány na tabuli, která je umístěna v uzamykatelné skřínce v dopravní kanceláři.

TZZ v úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed

V úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed není traťové zabezpečovací zřízeno. Jízda vlaků se zde zajišťuje telefonickým dorozumíváním.

SZZ železniční stanice Zlín střed

Ve stanici je zabezpečovací zařízení 3. kategorie ESA 11 elektronického typu ovládaným z jednotného obslužného pracoviště (JOP), jenž se nachází v dopravní kanceláři ve výpravní budově. Ve stole výpravčího se nachází deska nouzových obsluh s pomocnými tlačítky.

TZZ v úseku Zlín střed – Zlín-Malenovice

V úseku Zlín střed – Zlín-Malenovice je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo AH 88 bez oddílových návěstidel s vlečkou odbočující z tratě, s počítačem náprav ACS pro zjištění volnosti trati.

SZZ železniční stanice Zlín-Malenovice

Ve stanici je zabezpečovací zařízení 2. kategorie TEST 14 s ústředním stavědlem a rychlostní návěstní soustavou světelných návěstidel. Na boku ovládacího stolu je umístěn EMZ s klíčem od výhybky č. P3, kterou odbočuje neprovozovaná vlečka na trati. Kolej č. 3 není vybavena kolejovým obvodem a její obsazení na ovládacím stole provádí výpravčí ručně nevratným tlačítkem.

TZZ v úseku Zlín-Malenovice – Otrokovice

V úseku Zlín-Malenovice – Otrokovice je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo AH 88 bez oddílových návěstidel s přenosovým zařízením MUZA bez oddílových návěstidel s vlečkou odbočující z tratě, s počítačem náprav Alcatel pro zjištění volnosti trati. Ovládání AH je umístěno na ovládacím stole ústředního stavědla v dopravní kanceláři.

Zabezpečovací zařízení a postup obsluhy vlečky č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“

Odbočná výhybka vlečky č. Z1 je v základní poloze uzamčena výměnovým zámkem do přímého směru v závislosti na kontrolním zámku výhybky č. Z2. Klíč od kontrolního výměnového zámku výhybky č. Z2 je v době, kdy není prováděna obsluha vlečky, uzamčen v elektromagnetickém zámku (EMZ „Odjezd z vlečky“, klíč Z1t/Z1/Z2), který je umístěn v domku na vlečce poblíž výhybky č. Z2.

Na vlečce je zabezpečovací zařízení 1. kategorie – mechanické zabezpečovací zařízení.

Před odjezdem vlečkového vlaku požádá úsekový dispečer, popř. pohotovostní výpravčí ŽST Otrokovice o souhlas k jízdě vlečkového vlaku výpravčího ŽST Zlín-Malenovice. Souhlas může být udělen pouze při uděleném traťovém souhlasu do ŽST Otrokovice.

Před odjezdem vlečkového vlaku předá pohotovostní výpravčí ŽST Otrokovice vedoucímu obsluhy vlaku traťový klíč. Po příjezdu vlaku do km 4,053 uzamkne vedoucí obsluhy vlaku traťový klíč v zámku s označením „Vlečkový klíč“ a požádá úsekového dispečera, popř. pohotovostního výpravčího telekomunikačním zařízením o souhlas k jízdě na vlečku. Poté vedoucí obsluhy vlečkového vlaku vyjme z EMZ označeného „Odjezd z vlečky“ klíč a odemkne a přestaví výhybky č. Z2 a Z1 pro jízdu na vlečku.

S uvolněním traťové koleje: Vedoucí obsluhy vlečkového vlaku přestaví a uzamkne výhybky č. Z1 a Z2 do základní polohy a výsledný klíč uzamkne do EMZ s označením „Odhláška z vlečky“.

Bez uvolnění traťové koleje: Vedoucí obsluhy vlečkového vlaku ponechá výhybky č. Z1 a Z2 přestaveny v poloze pro jízdu z vlečky.

SZZ železniční stanice Otrokovice

Stanice je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie ESA 11 obsluhované z JOP DOZ (CDP Přerov) s možností předání obsluhy na místní řízení. Přenos kódu vlakového zabezpečovače na hnací

vozidlo je v dopravních kolejích č. 1, 2, 3-3a, 4-4a. Volnost všech dopravních kolejí je v celé stanici kontrolována kolejovými obvody o frekvenci 275Hz. Pro místní posun zde bylo zřízeno PSt1 a EMZ 1.

TZZ v úseku Tlumačov – Otrokovice

V mezistaničním úseku Tlumačov – Otrokovice je TZZ 3. kategorie – elektronický obousměrný trojznakový automatický blok AB-E1 s přenosem kódu vlakového zabezpečovače na hnací vozidlo v obou směrech. Mezistaniční úsek je rozdělen na 4 prostorové oddíly. Volnost v mezistaničním úseku je kontrolována kolejovými obvody.

TZZ v úseku Otrokovice – Napajedla

V mezistaničním úseku Otrokovice – Napajedla je TZZ 3. kategorie – elektronický obousměrný trojznakový automatický blok AB-E1 s přenosem kódu vlakového zabezpečovače na hnací vozidlo v obou směrech. Mezistaniční úsek je rozdělen na 3 prostorové oddíly. Volnost v mezistaničním úseku je kontrolována kolejovými obvody.

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení

Dopravna/Úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Vizovice	1.			mechanické
Vizovice - Lípa nad Dřevnicí	1.			řízení dopravy se provádí dirigováním podle předpisu SŽDC D3
Lípa nad Dřevnicí	1.			mechanické
Lípa nad Dřevnicí - Zlín střed				telefonické dorozumívání
Zlín střed			3.	elektronické stavědlo ESA 11
Zlín střed - Zlín-Malenovice			3.	automatické hradlo
Zlín-Malenovice		2.		TEST 14
Zlín-Malenovice - Otrokovice			3.	automatické hradlo
Otrokovice			3.	elektronické stavědlo ESA 11, obsluha z JOP DOZ (CDP Přerov)
Tlumačov - Otrokovice			3.	elektronický obousměrný trojznakový automatický blok AB-E1
Otrokovice - Napajedla			3.	elektronický obousměrný trojznakový automatický blok AB-E1

2.2 Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu

2.2.1 Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2018/2019

Počet všech vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou zakresleny v GVD 2018/2019, udává následující tabulka. Vzhledem k omezení jízdy vlaků na určité dny v týdnu a řadu vlaků rušících je skutečný rozsah dopravy za běžný pracovní nebo nepracovní den obecně nižší než uvedené hodnoty.

Rozsah vlakové dopravy na traťovém úseku Vizovice – Zlín střed – Otrokovice

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Vizovice Lípa nad Dřevnicí	1	T	prav				23						23	23	0	0	23	25	46	0	0	46
			pp								2		2	0	2	0	2		0	4	0	4
		Z	prav				23						23	23	0	0	23	25				50
			pp								2		2	0	2	0	2					
Lípa nad Dřevnicí Zlín střed	1	T	prav				23		1	1	1		26	23	3	0	26	26	46	7	0	53
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
		Z	prav				23		1	1	2		27	23	4	0	27	27				53
			pp										0	0	0	0	0					
Zlín střed Zlín-Malenovice	1	T	prav		1		29		1	2	1		34	30	4	0	34	34	59	9	0	68
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
		Z	prav		1		28		1	2	2		34	29	5	0	34	34				68
			pp										0	0	0	0	0					
Zlín-Malenovice Otrokovice	1	T	prav		1		29		1	2	1		34	30	4	0	34	34	59	9	0	68
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
		Z	prav		1		28		1	2	2		34	29	5	0	34	34				68
			pp										0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je ve Vizovicích, konec trati je v Otrokovících.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

Rozsah vlakové dopravy na traťovém úseku Tlumačov – Otrokovice – Napajedla

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Tlumačov Otrokovice	2	T	prav	10	21		24		30	9	3		97	55	42	0	97	99	108	81	0	189
			pp							2			2	0	2	0	2		0	3	0	3
	1	Z	prav	10	22		21		28	9	2		92	53	39	0	92	93				192
			pp							1			1	0	1	0	1					
Otrokovice Napajedla	2	T	prav	10	21		14		31	9	1		86	45	41	0	86	88	92	82	0	174
			pp							2			2	0	2	0	2		0	3	0	3
	1	Z	prav	10	22		15		29	11	1		88	47	41	0	88	89				177
			pp							1			1	0	1	0	1					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je ve Přerově (Tlumačově), konec trati je v Nedakonicích (Napajedlích).

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

2.2.2 Traťová technologie trati Vizovice – Otrokovice

Traťová technologie je vztažena k zahájení platnosti jízdního řádu 2018/2019.

Dálková osobní doprava

Dálková osobní doprava je v úseku Zlín střed – Otrokovice zastoupena denně jediným párem vlaků kategorie rychlík, které jsou vedeny v relaci Zlín střed – Praha-Smíchov a zpět. Tyto vlaky na řešeném úseku zastavují pro výstup a nástup v ŽST Zlín střed a Otrokovice.

Vlaky jsou vedeny lokomotivami řady 750.7 v úseku Zlín střed – Otrokovice a v úseku Otrokovice – Praha hl. n. lokomotivami řady 371. V úseku Zlín střed – Otrokovice je vlak tvořen 5 vozy. V Otrokovicích se k soupravě, která pokračuje dále do stanice Praha-Smíchov, přivěšuje další 2 až 3 vozů a dochází rovněž k přepřahu na vozidlo závislé trakce.

Dopravcem vlaků R 894/897 jsou České dráhy, a. s.

Regionální osobní doprava

Páteřními spoji na řešené trati jsou osobní vlaky. Základní relací je spojení Vizovice – Zlín střed – Otrokovice. Vybrané spoje jedou vedeny v relaci Vizovice – Otrokovice – Kroměříž, případně Vizovice – Otrokovice – Kroměříž – Kojetín a zpět.

V řešeném úseku je dopravní nabídka tvořena periodickou dopravou ve formě celodenního 60minutového intervalu, který je v období dopravních špiček pracovních dnů rozšířen proložením dalších spojů na 30minutový interval. Vlaky jsou zde provozovány v období mezi 3:20 a 23:00 večer.

Soupravy jsou vedeny motorovými vozy řady 844 „Regioshark“, případně motorovými jednotkami řady 814/914 Regionova. V období dopravních špiček jsou obvykle řazeny ve složení 1x 844, 2x 814/914, 1x 814/914 apod. Nejdelší soupravy jsou vedeny v pracovních dnech v ranní a odpolední špičce na osobních vlacích, nejdelší soupravy jedou v řazení 814/914 + 814/914.

Dopravcem všech vlaků jsou České dráhy, a. s.

Integrovaný dopravní systém

Trať Vizovice – Zlín střed – Otrokovice je součástí integrovaného dopravního systému. Zlínská integrovaná doprava (ZID) je zastoupena dvěma dopravními společnostmi: Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o., která provozuje linky městské autobusové a trolejbusové dopravy a České dráhy, a. s. Jízdní doklady jsou vydávány až pro čtyři zóny A, B, C, D, přičemž v zóně D (Zlín-Přiluky – Vizovice) provozují dopravu pouze České dráhy, a. s.

Nákladní doprava

Dálková nákladní doprava je zastoupena jedním párem nákladních expresů zajišťujících přepravu kontejnerů v relaci Česká Třebová – Lípa nad Dřevnicí a zpět. Vlaky jsou na řešeném úseku trati vedeny

lokomotivami nezávislé trakce řady 742, ve směru do Lípy se zavěšeným postrkem, v Otrokovicích dochází k přepřahu z a na lokomotivy závislé trakce řady 363.

Kontejnerové přepravě slouží i jeden pár vlaků kategorie Pn, které jsou vedeny v relaci Otrokovice – Lípa nad Dřevnicí a Lípa nad Dřevnicí – Česká Třebová.

Převahu uhlí pro potřeby teplárny ve Zlíně zajišťuje spojení párem Pn vlaku v relaci Bílina – Zlín střed, v opačném směru je vlak veden do ŽST Třebušice. Ložený vlak vede příprež lokomotiv řady 742, průběžný nákladní vlak vede lokomotiva řady 742 sólo. Vlaky jezdí převážně v topné sezóně.

Místní obsluhu zajišťují dva manipulační nákladní vlaky Otrokovice – Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí. V opačném směru jede pouze jediný manipulační nákladní vlak. V zátěži manipulačních nákladních vlaků má významný podíl přeprava zásilek kombinované přepravy (kontejnerů) z a do terminálu v Lípě nad Dřevnicí.

Na mezistaničním úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí a zpět jsou vedeny manipulační nákladní vlaky pouze podle potřeby v rozsahu dvou párů vlaků.

Obsluhu vlečky „ZPS Transport, a. s.“ v km 4,053 zajišťují vlečkové vlaky vedené z Otrokovic podle potřeby. V listu grafikonu nejsou uvedeny.

Všechny vlaky pravidelné nákladní dopravy zajišťují náležitosti dopravce ČD Cargo, a. s. Další vlaky nákladní dopravy mohou být zavedeny podle potřeby pro potřeby ČD Cargo, a. s., případně jiných licencovaných dopravců.

Přehled nákladních vlaků

Vlak	Relace	Dopravce	Komodita	Poznámky
Nex 61030	Lípa nad Dřevnicí - Otrokovice - Česká Třebová	ČD Cargo	kontejnery	-
Pn 61032	Lípa nad Dřevnicí - Otrokovice - Česká Třebová	ČD Cargo	kontejnery	nejede 6, 7
Pn 66010	Zlín střed - Otrokovice - Třebušice	ČD Cargo	prázdné od uhlí	-
Mn 82062	Lípa nad Dřevnicí - Otrokovice	ČD Cargo	směs	-
Nex 61031	Česká Třebová - Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí	ČD Cargo	kontejnery	-
Pn 61051	Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí	ČD Cargo	kontejnery	-
Pn 66011	Bílina - Otrokovice - Zlín střed	ČD Cargo	uhlí	-
Nex 82061	Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí	ČD Cargo	směs	-
Nex 82065	Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí	ČD Cargo	směs	jede x, 6

2.2.3 Jízdní doby vlaků v GVD 2018/2019

Jízdní doby vlaků osobní a nákladní dopravy prezentují charakteristiky typových vlaků provozovaných na řešených úsecích trati. Vzhledem k rozdílným jízdním dobám pro směr od začátku ke konci trati a pro směr opačný jsou uvedeny tabulky pro oba směry.

Jízdní doby - stávající stav												
Vizovice - Otrokovice												
Typový vlak	R 894		Os 14214				Nex 61030		Pn 66010		Mn 82062	
Řazení a normativ	750.7+R250 t		814+914				742+S1600 t		742+U700 t		742+S600 t	
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.			JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST Vizovice	-	-	*	*			-	-	-	-	-	-
Z Zádveřice	-	-	4,5	▲			-	-	-	-	-	-
ŽST Lipa nad Dřevnicí	-	-	4,5	0,5			*	*	-	-	*	*
Z Želechovice nad Dřevnicí	-	-	2,5	▲			l	l	-	-	l	l
Z Zlín-Přiluky	-	-	3,0	▲			l	l	-	-	l	l
Z Zlín-Podvesná	-	-	3,0	▲			l	l	-	-	l	l
Z Zlín-Dlouhá	-	-	2,5	▲			l	l	-	-	l	l
ŽST Zlín střed	*	*	2,0	9,5			16,0	l	*	*	16,0	36,0
Z Zlín-Prštné	l	l	2,5	▲			l	l	l	l	l	l
Z Zlín-Louky	l	l	2,0	▲			l	l	l	l	l	l
ŽST Zlín-Malenovice	6,0	l	2,5	0,5			6,0	l	7,0	l	8,0	14,0
Z Zlín-U mlýna	l	l	2,0	▲			l	l	l	l	l	l
Z Zlín-Malenovice zastávka	l	l	1,5	▲			l	l	l	l	l	l
Z Otrokovice-Trávníky	l	l	3,0	▲			l	l	l	l	l	l
ŽST Otrokovice	7,0	*	2,0	*			8,0	*	7,0	*	10,0	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	13,0	0,0	37,5	10,5			30,0	0,0	14,0	0,0	34,0	50,0
Cestovní doba (min)	13,0		48,0				30,0		14,0		84,0	

Délka trati (km)	10,154	24,639		18,645	10,154	18,645
Technická rychlost (km/h)	46,86	39,42		37,29	43,52	32,90
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	46,86	30,80		-	-	-

Jízdní doby - stávající stav												
Otrokovice - Vizovice												
Typový vlak	R 897		Os 14207				Nex 61031		Pn 66011		Mn 82061	
Řazení a normativ	750.7+R250 t		814+914				742+S1400 t+742		2x742+T4 2200 t		742+S600 t	
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.			JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST Otrokovice	*	*	*	*			*	*	*	*	*	*
Z Otrokovice-Trávníky	l	l	2,5	▲			l	l	l	l	l	l
Z Zlín-Malenovice zastávka	l	l	3,0	▲			l	l	l	l	l	l
Z Zlín-U mlýna	l	l	1,5	▲			l	l	l	l	l	l
ŽST Zlín-Malenovice	7,0	l	2,0	3,5			11,0	l	12,0	l	11,0	51,0
Z Zlín-Louky	l	l	2,5	▲			l	l	l	l	l	l
Z Zlín-Prštné	l	l	2,0	▲			l	l	l	l	l	l
ŽST Zlín střed	5,0	*	3,0	10,0			6,0	l	7,0	*	8,0	47,0
Z Zlín-Dlouhá	-	-	2,0	▲			l	l	-	-	l	l
Z Zlín-Podvesná	-	-	3,0	▲			l	l	-	-	l	l
Z Zlín-Přiluky	-	-	3,0	▲			l	l	-	-	l	l
Z Želechovice nad Dřevnicí	-	-	3,0	▲			l	l	-	-	l	l
ŽST Lipa nad Dřevnicí	-	-	3,0	0,5			16,0	*	-	-	16,0	*
Z Zádveřice	-	-	4,5	▲			-	-	-	-	-	-
ŽST Vizovice	-	-	4,0	*			-	-	-	-	-	-
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	12,0	0,0	39,0	14,0			33,0	0,0	19,0	0,0	35,0	98,0
Cestovní doba (min)	12,0		53,0				33,0		19,0		133,0	

Délka trati (km)	10,154	24,639		18,645	10,154	18,645
Technická rychlost (km/h)	50,77	37,91		33,90	32,07	31,96
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	50,77	27,89		-	-	-

Vysvětlivky:

* ... vlak vstupuje/vystupuje z řešeného úseku, případné pobyty se neudávají ▲ ... pobyt kratší než 0,5 minuty

- ... v daném úseku nejede

~ ... jede po jiné trati

+... vlak zastavuje pouze z dopravních důvodů

l ... vlak dopravnou nebo zastávkou projíždí

2.2.4 Posouzení traťové propustnosti

K dispozici jsou údaje o propustnosti, která udává SŽDC pro GVD 2018/2019. Propustnost traťových úseků je hodnocena pro úseky Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed a Zlín-Malenovice – Otrokovice.

Posouzení traťové propustnosti v omezujícím úseku Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed

Traťová propustnost n_m vztažená k požadované době mezer je dle předpisu SŽDC (ČSD) D24 pro traťovou kolej 5 vlaků za 24 hodin. Volná kapacita dosahuje 8 tras za 24 hodin. Špičková kapacita za denní období a dvouhodinovou špičku je plně vyčerpána, proto nelze vložit další vlakové trasy. Konkrétní hodnoty udává následující tabulka.

Úsek	kolej	t_{obs}	propustnost			S_o			K			volné trasy		
			n_{M1440}	n_{M900}	n_{M120}	1 440	900	120	1 440	900	120	1 440	900	120
Lípa nad Dřevnicí	1	15,25	50	31	-	0,44	0,54	-	84%	103%	-	8	0	-
Zlín střed														

Vysvětlivky:

n_{M1440} – propustnost vztažená k potřebné době mezer dle předpisu SŽDC (ČSD) D24 za období 1 440 minut

n_{M900} – propustnost vztažená k potřebné době mezer dle předpisu SŽDC (ČSD) D24 za období 900 minut

n_{M120} – propustnost vztažená k potřebné době mezer dle předpisu SŽDC (ČSD) D24 za období 120 minut

S_o – stupeň obsazení za období 1 440, 900 a 120 minut

K – koeficient praktické propustnosti za období 1 440, 900 a 120 minut

volné trasy za období 1 440, 900 a 120 minut

Posouzení traťové propustnosti v omezujícím úseku Zlín-Malenovice – Otrokovice

Traťová propustnost n_m vztažená k požadované době mezer je dle předpisu SŽDC (ČSD) D24 pro traťovou kolej 95 vlaků za 24 hodin a 9 vlaků za dvouhodinovou špičku. Volná kapacita dosahuje 34 tras za 24 hodin. Špičkovou volnou kapacitu za období dvou hodin tvoří 2 vlakové trasy. Konkrétní hodnoty udává následující tabulka.

Úsek	kolej	t_{obs}	propustnost			S_o			K			volné trasy		
			n_{M1440}	n_{M900}	n_{M120}	1 440	900	120	1 440	900	120	1 440	900	120
Zlín-Malenovice	1	9,40	95	59	9	0,40	0,48	0,53	64%	78%	71%	34	13	2
Otrokovice														

Vysvětlivky:

n_{M1440} – propustnost vztažená k potřebné době mezer dle předpisu SŽDC (ČSD) D24 za období 1 440 minut

n_{M900} – propustnost vztažená k potřebné době mezer dle předpisu SŽDC (ČSD) D24 za období 900 minut

n_{M120} – propustnost vztažená k potřebné době mezer dle předpisu SŽDC (ČSD) D24 za období 120 minut

S_o – stupeň obsazení za období 1 440, 900 a 120 minut

K – koeficient praktické propustnosti za období 1 440, 900 a 120 minut

volné trasy za období 1 440, 900 a 120 minut

2.3 Charakteristika nákladní přepravy na řešeném úseku

Podle sdělení dopravce ČD Cargo, a. s., bylo v letech 2013 až 2017 na kolejích všeobecné nakládky a vykládky dosaženo výkonů, které jsou uvedeny v následující tabulce.

Manipulační místo	2013		2014		2015		2016		2017		Průměr	
	N	V	N	V	N	V	N	V	N	V	N	V
ŽST Otrokovice												
Barum Continental spol. s r. o.	415	200	269	175	232	225	219	233	138	183	255	203
DKV Olomouc, PP Otrokovice	0	0	0	4	1	12	0	9	0	9	0	7
Kusá kolej č. 9	2	3	1	18	3	3	2	2	3	53	2	16
PSG a. s.	15	4	0	3	216	6	77	8	244	0	110	4
Složisti - DKV	0	9	0	4	0	0	0	0	0	0	0	3
Teplárna Otrokovice, a. s.	44	4 400	0	4 396	56	4 477	0	4 815	0	4 763	20	4 570
TOMA, a. s.	2 337	1 272	2 577	1 533	2 371	1 565	2 396	1 704	2 331	1 952	2 402	1 605
ZPS-TRANSPORT, a. s.	0	42	0	37	2	40	1	28	0	23	1	34
Celkem	2 813	5 930	2 847	6 170	2 881	6 328	2 695	6 799	2 716	6 983		
ŽST Zlín-Malenovice												
Smluvní místo Zlín-Malenovice	308	2	145	0	158	0	123	0	192	3	185	1
Celkem	308	2	145	0	158	0	123	0	192	3		
ŽST Zlín střed												
Smluvní místo Zlín střed	25	8	14	11	12	5	2	13	4	1	11	8
SVIT	251	3 367	212	3 040	255	2 667	164	2 700	71	2 762	191	2 907
Celkem	276	3 375	226	3 051	267	2 672	166	2 713	75	2 763		
ŽST Lípa nad Dřevnicí												
Lukrom, spol. s r. o.	174	0	275	0	331	0	220	0	180	0	236	0
Metrans a. s.	11 150	12 129	11 987	12 400	11 933	12 631	11 720	13 015	11 751	12 618	11 708	12 559
PARAMO, a. s.	5	11	36	25	9	5	10	3	1	1	12	9
VNVK Lípa nad Dřevnicí	216	2	196	3	138	5	129	2	169	6	170	4
Celkem	11 545	12 142	12 494	12 428	12 411	12 641	12 079	13 020	12 101	12 625		
Dopravná D3 Vizovice												
Milan Křupala Vizovice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Smluvní místo Vizovice	7	0	4	22	0	0	0	0	10	3	4	5
Celkem	7	0	4	22	0	0	0	0	10	3		

Doplňující komentář k výkonům železničních stanic, který sdělil dopravce ČD Cargo, a. s.:

ŽST Otrokovice

Podíl manipulací na koleji VNVK je zcela zanedbatelný.

ŽST Zlín-Malenovice

Nakládka se odehrává výhradně na manipulační koleji, vykládka je nulová.

ŽST Zlín střed

Nakládka i vykládka většiny zákazníků se realizuje na vlečce Svit, na manipulačních kolejích rozsah manipulací nepřekročil 5 % z celkového objemu vozů ve stanici, a to jak v nakládce, tak i ve vykládce.

ŽST Lípa nad Dřevnicí

Rozhodující rozsah výkonů v nakládce i vykládce se realizuje na vlečkách Metrans, Lukrom, Metrans Moravia II a Paramo.

Nakládka na manipulační koleji se dlouhodobě pohybuje na úrovni 5 % celkových výkonů stanice.

Vykládka na manipulační koleji je velmi výjimečná, a lze ji pominout.

ŽST Vizovice

Nakládka, která je minimální, se odehrává na manipulační koleji, vykládka je nulová.

2.4 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání

Podle sdělení PO Valašské Meziříčí je personální potřeba a obsazení dopraven s kolejovým větvením na řešeném úseku následující. Tabulka udává systematizovaná pracovní místa.

PO/CDP	Stanice a profese	Stav k 1. 9. 2018
PO Valašské Meziříčí	Vizovice	
	Neobsazena	0,000
	Lípa nad Dřevnicí	
	Výpravčí	4,812
	Zlín střed	
	Výpravčí	4,812
	Zlín-Malenovice	
	Výpravčí	4,830
	Otrokovice	
	Pohotovostní výpravčí	5,150
	Staniční dozorce	1,160
CDP Přerov	CDP Přerov (ve vztahu k trati 316B)	
	Dispečer DOZ	0,000
Celkem		20,764

Celková personální potřeba činí k 1. 9. 2018 celkem 20,764 zaměstnanců.

3 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU

3.1 Koncepce řešení

3.1.1 Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické

Z hlediska správce a provozovatele dráhy je cílem provést následující úpravy:

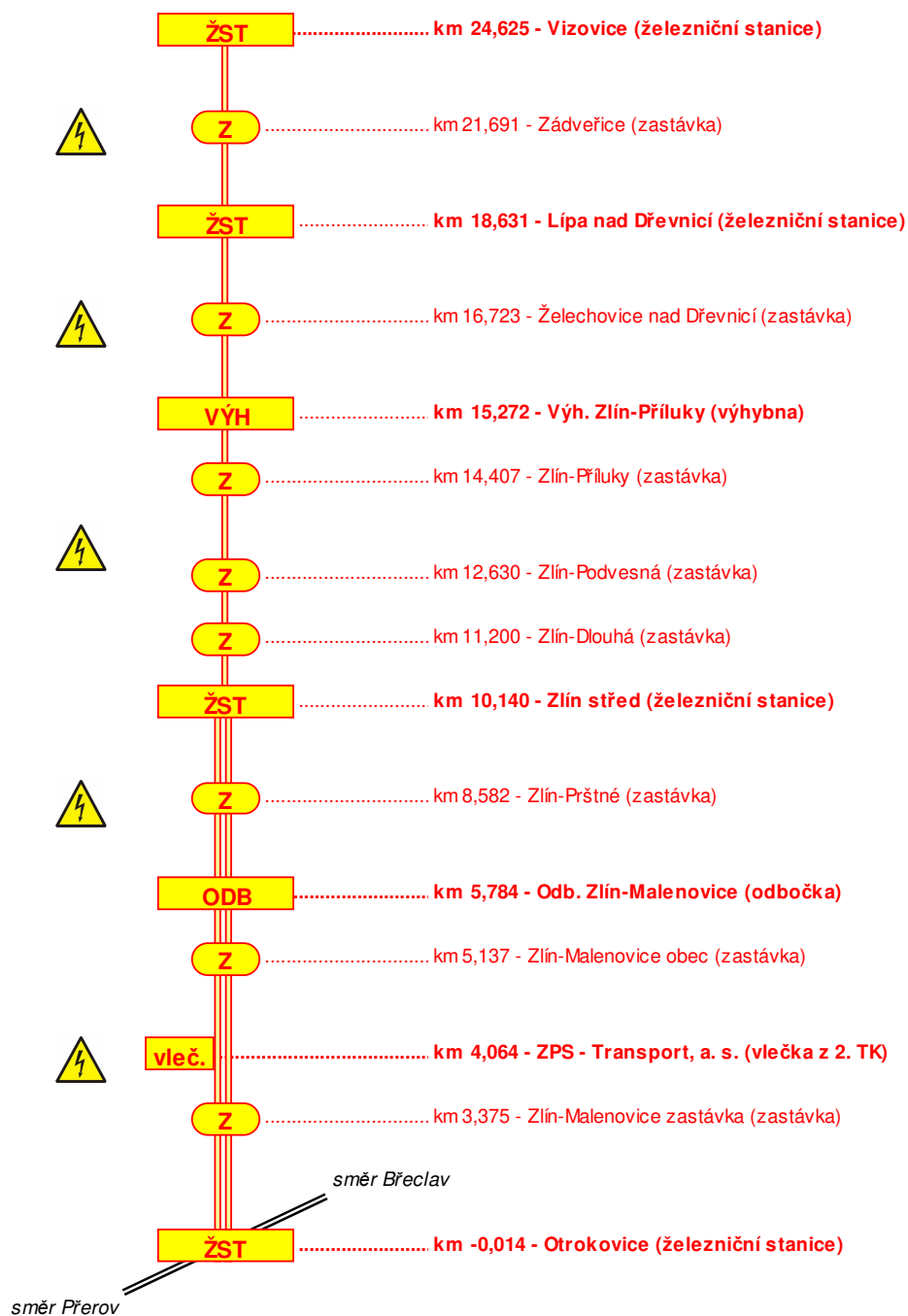
- Zlepšení technického stavu a parametrů trati č. 331 Vizovice – Zlín – Otrokovice,
- zvýšení konkurenceschopnosti regionálního páteřního spojení v ose Vizovice – Otrokovice,
- zefektivnění systému plošné dopravní obsluhy potenciální koordinací páteřních regionálních železničních a návazných obslužných autobusových linek,
- zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení,
- zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy,
- snížení negativních vlivů z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva,
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících,
- zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
- celkové zvýšení komfortu cestování.

Související stavby

Ze strany investora je požadována koordinace s následujícími stavbami a dokumenty:

- „Změna trakční soustavy na AC 25kV, 50Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“ (SUDOP Brno, 11/2016).
- „Úprava kolejíště kontejnerového terminálu METRANS v žst. Lípa nad Dřevnicí“ (PRODIN a. s., t. č. ve zpracování).

Blokové schéma tratí po realizaci stavby



Vysvětlivky:

Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem stavebních úprav.

Šedě a černě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem stavebních úprav.

3.1.2 Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické

Pro stanovení koncepce obsluhy řešeného území drážní dopravou byly osloveny organizace, které ob-
jednávají rozsah veřejné drážní dopravy, případně zajišťují dopravu nákladní dopravu.

Konkrétně se jedná o následující organizace:

- Ministerstvo dopravy předpokládá po elektrizaci trati Otrokovice – Vizovice zavedení nového modelu dopravní obsluhy dálkovou dopravou. Bude zavedena přímá linka vlaků kategorie Ex/R Brno – Vyškov – Kroměříž – Otrokovice – Zlín střed v základním dvouhodinovém taktu, který bude ve špičce posílen na hodinový. Na trati Přerov – Břeclav se v souvislosti se stavbou ne-
předpokládají změny stávajících linek a jejich rozsahu.

Koncept dálkové osobní dopravy byl potvrzen dopisem ze dne 8. 10. 2018.

- Zlínský kraj předpokládá po elektrizaci trati Otrokovice – Vizovice zavedení nového modelu do-
pravní obsluhy regionální dopravou. Základem dopravní nabídky bude 15minutový špičkový in-
terval v traťovém úseku Otrokovice – Zlín střed a 30minutový interval v traťovém úseku Zlín
střed – Vizovice. Budou zde vedeny vlaky relací Vizovice – Otrokovice – Přerov (– Olomouc),
Vizovice – Otrokovice – Hulín (– Kroměříž – Kojetín), Zlín střed – Uherské Hradiště a Zlín
střed – Otrokovice. Cílem je maximalizace vlaků vedených v závislé trakci moderními elektric-
kými jednotkami. Do doby elektrizace návazných úseků mohou být vybrané spoje vedeny mo-
derními motorovými jednotkami.
- Koncept regionální osobní dopravy byl potvrzen dopisem ze dne 26. 9. 2018.
- Dopravce ČD Cargo, a. s., sdělil prostřednictvím dopisu Sdružení železničních nákladních do-
pravců České republiky ŽESNAD.CZ ze dne 15. 10. 2018, že předpokládá oproti předchozímu
stupni dokumentace navýšení rozsahu nákladní dopravy s místní zátěží v relaci Otrokovice – Lí-
pa nad Dřevnicí o 1 pár vlaků na 4 páry vlaků denně. Požadovaná délka vlaků za ČD Cargo, a.
s., je 670 m (délka soupravy + hnací vozidlo).
- Dopravce a operátor terminálu kombinované dopravy Metrans, a. s., předpokládá růst rozsahu
dopravy ze stávajících dvou párů denně o 40 % do roku 2023. Obdobně předpokládá navýšení
parametrů nákladních vlaků, zejména normativu délky vlaku až na cílovou hodnotu 740 metrů
(vč. hnacích vozidel), aby byla umožněna jízda vlaků mezi terminály bez nutnosti přepracování
délky soupravy z důvodu změny počtu vozů. Dopravce předpokládá vedení vlaků výhradně mo-
derními elektrickými lokomotivami. Tento koncept byl potvrzen dopisem ze dne 3. 10. 2018.

3.2 Drážní doprava, traťová a staniční technologie v navrhovaném stavu

3.2.1 Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie

V rámci následujícího přehledu je uváděn maximální navrhovaný rozsah dopravy, který bude muset trať dopravně zvládnout v období, kdy dojde k maximálním hodnotám nákladní dopravy (dle sdělení operátora Metrans, a. s., po roce 2023), zároveň bude provozována nová linka dálkové dopravy Brno – Kroměříž – Zlín (po dokončení modernizace a elektrizace traťového úseku Brno – Kojetín a po dokončení elektrizace traťového úseku Kojetín – Kroměříž – Hulín) a rovněž bude nadále provozována silná regionální osobní doprava.

Dálková osobní doprava

Rozsah dopravy:

- Linka Brno – Kroměříž – Zlín bude provozována v pracovní i nepracovní dny, vždy od cca 6:00 do 22:00 hodin (s možností odjezdu prvního a příjezdu posledního spoje i mimo uvedené časy). Předpokládá se vedení 13 párů spojů denně. Podmínkou je úprava návazné infrastruktury Hulín – Kroměříž – Kojetín – Brno.
- Linka Ex4 Rakousko/Slovensko – Břeclav – Přerov – Ostrava – Polsko bude v dlouhodobě cílovém stavu provozována v pracovní i nepracovní dny, vždy od 6:00 do 22:00 hodin. Předpokládá se vedení 7 až 8 párů spojů denně a dále mezinárodního nočního vlaku vedeného na komerční riziko dopravce. Vedení vlaků v intervalu 120 minut v průběhu občanského dne je otázkou dalšího vývoje jednání se zahraničními partnery.
- Linka R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc bude provozována v pracovní i nepracovní dny, vždy od 6:00 do 22:00 hodin. Předpokládá se vedení 7 až 8 párů spojů denně.
- Linka R18 Praha – Olomouc – Luhačovice bude provozována v pracovní i nepracovní dny, vždy od 6:00 do 22:00 hodin. Předpokládá se vedení 7 až 8 párů spojů denně.

Relace a interval vlaků dálkové dopravy:

- Linka Brno – Kroměříž – Zlín bude provozována v celodenním intervalu 120 minut, který může být v období výhledových přepravních špiček posilován na 60minutový.
- Linka Ex4 Rakousko/Slovensko – Břeclav – Přerov – Ostrava – Polsko je a bude provozována v celodenním intervalu 120 minut, s možností doplnění jednotlivých spojů v nočních hodinách (obdobně jako v současné době provozované mezinárodní noční spoje).
- Linka R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc bude provozována v celodenním intervalu 120 minut, s možností proložení regionálními spoji ve špičce.

- Linka R18 Praha – Olomouc – Luhačovice/Zlín bude provozována v celodenním intervalu 120 minut.

Zastavovací politika vlaků dálkové dopravy:

- Linka Brno – Kroměříž – Zlín bude obsluhovat stanice Brno hl. n., Vyškov, Kroměříž, Otrokovice a Zlín. V případě časových rezerv lze uvažovat o obsluze Kojetína a Hulína.
- Linka Ex4 Rakousko/Slovensko – Břeclav – Přerov – Ostrava – Polsko bude v traťovém úseku Přerov – Břeclav obsluhovat stanice Přerov, Otrokovice, Staré Město u Uherského Hradiště, Hodonín, Břeclav.
- Linka R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc bude v traťovém úseku Přerov – Břeclav obsluhovat stanice Břeclav, Hodonín, Moravský Písek, Staré Město u Uherského Hradiště, Otrokovice, Hulín, Přerov.
- Linka R18 Praha – Olomouc – Luhačovice/Zlín bude v traťovém úseku Olomouc – Luhačovice obsluhovat stanice Olomouc hl. n., Přerov, Hulín, Otrokovice, Staré Město u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Luhačovice.

Předpokládaná vozidla na jednotlivých linkách, jejich kapacita a délka:

- Linka Brno – Kroměříž – Zlín bude vedena hnacím vozidlem a 5 až 8 vozy klasické stavby. Alternativně, v dlouhodobém výhledu, elektrickými jednotkami s kapacitou 400 osob (cca osmi-vozové) a rychlostí minimálně 160 km/h.
- Linka Ex4 Rakousko/Slovensko – Břeclav – Přerov – Ostrava – Polsko bude vedena hnacím vozidlem a 4 až 6 vozy klasické stavby. V případě nočních dálkových vlaků je možné uvažovat se soupravou tvořenou 10 až 12 vozy.
- Linka R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc bude nadále vedena elektrickými jednotkami řady 660, jejichž provoz lze předpokládat minimálně do konce platnosti jízdního řádu 2024/2025.
- Linka R18 Praha – Olomouc – Luhačovice/Zlín bude v úseku Olomouc hl. n. – Staré Město u Uherského Hradiště vedena hnacím vozidlem a 5 vozy klasické stavby. Alternativně, v dlouhodobém výhledu, elektrickými jednotkami s kapacitou 400 osob a rychlostí minimálně 160 km/h.

Z vyjádření vyplývají potřebné délky nástupišť pro dálkovou dopravu:

- Rozhodující jsou délky vlaků linky Brno – Kroměříž – Zlín, kde je podle sdělené výhledové dopravy třeba uvažovat s nástupišti pro maximálně 8 vozů klasické stavby. Užitečná délka nástupiště musí činit při započtení pojistné vzdálenosti 240 metrů (8 vozů á 26,4 metrů, hnací vozidlo á 18 metrů s požadavkem zastavení u nástupiště a pojistná vzdálenost).

- Požadavky na nástupištní hrany linek Ex4, R13 a R18 budou obdobné (souprava složená maximálně z 8 vozů klasické stavby).

Regionální osobní doprava

Rozsah dopravy:

- V úseku Otrokovice – Zlín střed budou vedeny osobní vlaky v pracovní dny v počtu 62 párů.
- V úseku Zlín střed – Vizovice budou vedeny osobní vlaky v pracovní dny 29 párů.
- V úseku Otrokovice – Hulín budou vedeny osobní vlaky v pracovní dny v počtu 33 párů.
- V úseku Otrokovice – Staré Město budou vedeny osobní vlaky v pracovní dny v počtu 33 párů.

Vymezení špičky a celkové doby provozování dopravy:

- Trať Vizovice – Otrokovice – doba provozování – v pracovní dny od 3:30 do 23:30; v soboty, neděle a svátky od 4:30 do 23:00.
- Trať Vizovice – Otrokovice – špička – v pracovní dny od 4:30 do 8:30 a od 12:30 do 17:00.
- Trať Přerov – Břeclav – doba provozování – v pracovní dny od 4:00 do 23:30.
- Trať Přerov – Břeclav – špička v pracovní dny – od 4:30 do 8:30 a od 12:30 do 17:00.

Relace a interval vlaků regionální dopravy v pracovní dny:

- Sp/Os (Olomouc –) Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín střed – Vizovice – interval špičkový 60 minut; mimo špičku některé vlaky vedené z Olomouce jen do Zlína středu, interval mimo špičku 120 minut.
- Sp/Os (Kroměříž – Hulín –) Otrokovice – Zlín střed – Vizovice – interval špičkový 60 minut, interval mimo špičku 120 minut.
- Os/Sp Uherské Hradiště – Staré Město – Otrokovice – interval špičkový 60 minut, interval mimo špičku 120 minut; u části vlaků je předpoklad vedení přímého spojení do/z Uherského Brodu a Bojkovic.
- Os Otrokovice – Zlín střed – interval 60 minut, interval mimo špičku 120 minut.
- Výsledný interval vlaků osobní dopravy ve špičku je v úseku Otrokovice – Zlín střed 15 minut (4x Sp/Os), doplněný vlaky dálkové dopravy (separátní trasy) a v úseku Zlín střed – Vizovice 30 minut (2x Sp/Os).
- Na trati 330 budou ve špičku veden přímé vlaky Přerov – Břeclav s intervalem 60 minut. Mimo špičku interval 120 minut a rozdělení vozebního ramene na Os Přerov – Otrokovice a Os Otrokovice – Břeclav.

Zastavovací politika vlaků regionální dopravy:

- V rámci rekonstrukce trati 331 je možno v úseku Otrokovice – Zlín střed s ohledem na zajištění dopravní obslužnosti souběžnými linkami MHD uvažovat s těmito změnami proti dnešnímu stavu:
 - Zrušení zastávky Otrokovice – Trávníky,
 - zrušení stanice Zlín-Malenovice a zastávky Zlín u mlýna s tím, že bude vybudována nová zastávka Zlín-Malenovice v úrovni dnešního západního zhlaví stanice Zlín-Malenovice,
 - zrušení zastávky Zlín-Louky.
- Na trati Vizovice – Otrokovice budou všechny Os zastavovat na všech zbývajících zastávkách.
- Na trati Přerov – Břeclav budou všechny Os zastavovat na všech zastávkách; pokud budou vlaky vedeny v kategorii Sp, nebudou obsluhovat zastávky Spytihněv a Záhlinice.

Uvažované přestupní body a terminály:

- Otrokovice – terminál – přestup na linky MHD a meziměstské autobusové linky.
- Zlín-Prštne – přestup na linky MHD; možný přestup na regionální autobusy, nadjezd otevře přístup autobusům do severní části města – Jižní svahy.
- Zlín střed – terminál – přestup na linky MHD a meziměstské autobusové linky; dnes autobusy (regionální, dálkové i mezistátní) zajiždějí do dvou autobusových terminálů.
- Zlín-Přiluky – přestup na linky MHD a na regionální linky.
- Lípa nad Dřevnicí – přestup na meziměstské (regionální, dálkové) autobusové linky.
- Vizovice – výhledově přestup na meziměstské autobusové linky; v současnosti regionální a dálkové linky odjíždí z centra města.

Předpokládaná vozidla na jednotlivých linkách, jejich kapacita a délka:

- Sp/Os – (Olomouc –) Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín – Vizovice – EMU 120, příp. EMU 180 nebo 2x EMU 120.
- Sp/Os (Kojetín – Kroměříž –) Hulín – Otrokovice – Zlín – Vizovice – prozatím dieselové jednotky DMU 120, příp. 2x DMU 120 (PESA) řada ČD 844, cílově EMU 120 (po elektrizaci úseku Hulín – Kroměříž – Kojetín).
- Sp/Os Uherské Hradiště – Staré Město – Otrokovice – prozatím dieselové jednotky DMU 120 (PESA) řada ČD 844, cílově EMU 120 (po elektrizaci úseku Staré Město – Uherské Hradiště).
- Os Otrokovice – Zlín – EMU 120, příp. EMU 180 nebo 2x EMU 120.

- Os Přerov – Břeclav, Os Otrokovice – Přerov, Os Otrokovice – Břeclav, HV ř. 362, 2x vozy 2. třídy (Bdmtee), 1x řídicí vůz, příp. v cílovém stavu EMU 180.

Z vyjádření vyplývají potřebné délky nástupišť pro regionální dopravu:

- Všechny Sp/Os na trati 331 – ve špičku 2x DMU/EMU 120, tj. délka 88/106 m.
- Všechny Sp/Os na trati 331 – mimo špičku 1x DMU/EMU 120, tj. délka 44/53 m.
- Požadovaná délka nástupišť na zastávkách na trati 331 je 120 m pro regionální osobní vlaky, aby byla zohledněna pojistná vzdálenost pro zastavení nejdelší soupravy u nástupištní hrany.
- Pro spojení/rozpojení souprav Os/Sp vlaků je ve stanici Zlín střed požadováno alespoň jedno nástupiště pro 3 jednotky DMU/EMU 120, tj. cca 170 metrů. Pro dimenzování nejdelšího nástupiště v ŽST Zlín střed je rozhodující délka vlaku dálkové dopravy (240 metrů včetně pojistné vzdálenosti).

Nákladní doprava

Rozsah dopravy:

- Pro potřeby terminálu Metrans Lípa nad Dřevnicí bude v krátkodobém výhledu zachován stávající stav, tj. dva páry dálkových vlaků relace Česká Třebová – Lípa nad Dřevnicí a dva páry vlaků s jednotlivou zátěží relace Otrokovice – Lípa nad Dřevnicí. Do roku 2023 se předpokládá až 40% nárůst. Tj. lze očekávat 3 páry vlaků dálkových relací.
- Dále je nutné uvažovat nepravidelné kontejnerové vlaky v relacích Dunajská Streda – Lípa nad Dřevnicí, Šenov – Lípa nad Dřevnicí, Krems a. d. Donau – Lípa nad Dřevnicí. Objem nepravidelných přeprav je jeden až dva páry vlaků týdně.
- Podle sdělení ČD Cargo lze uvažovat mírně nárůst vlaků s jednotlivou zátěží na 4 páry pravidelných vlaků denně, z toho jeden pár bude veden až do Vizovic (obsluha VNVK a vlečky pily).
- Zátěž pro teplárnu Zlín ve formě maximálně jednoho nákladního vlaku denně v kategorii Pn (ložený ve směru do ŽST Zlín střed) a jednoho vyrovnávkového nákladního vlaku v kategorii Pn (prázdné vozy ve směru Otrokovice). IDS Cargo předpokládá přepravy vápence pro potřeby teplárny. Četnost v létě cca 1x až 2x za měsíc, v zimě dvojnásobně častěji (tj. cca 1x týdně). Vlaky jezdí podle stavu v zásobnících u příjemce.
- Zátěž pro vlečku ZPT Transport Zlín bude dopravována jedním párem vlečkových vlaků denně vedeným z Otrokovice.

Délky a hmotnosti nákladních vlaků, hnací vozidla:

- Pro potřeby terminálu Metrans Lípa nad Dřevnicí bude v krátkodobém výhledu zachován stávající stav, tj. soupravy délky 660 metrů bez hnacího vozidla a hmotnosti až 1 600 tun vedené jed-

ním až dvěma hnacími vozidly. Cílem dopravce je prodloužení maximální délky vlaků na hodnoty, které infrastruktura umožní. Cílová hodnota délky vlaku je 740 metrů (vč. hnacích vozidel) a normativ hmotnosti 2 000 až 2 200 tun.

- Požadovaná délka vlaků místní zátěže v relaci Otrokovice – Lípa nad Dřevnicí za ČD Cargo, a. s., je až 670 m (délka soupravy + hnací vozidlo).
- Ve vozbě kontejnerových vlaků lze očekávat nasazení moderních elektrických lokomotiv dopravce Metrans Rail, s. r. o., ve formě strojů TRAXX MS řady 386, případně Siemens řady 189. V případě vedení uvedených vlaků náležitostmi dopravce ČD Cargo, a. s., pak lokomotiv řady 363, resp. 363.5.
- V případě vlaků vedených pro potřeby zlínské teplárny se předpokládají stávající parametry vlaků, tedy hmotnost 2 200 tun a délka 450 metrů. Vlaky s vápence pro potřeby teplárny v řazení souprava 10 vozů řady Uacs, délka 160 metrů včetně lokomotivy.
- Vzhledem k výhledové vozbě se na trati neuvažuje se zavedením vozidel skupiny přechodnosti 3.

Z vyjádření vyplývají potřebné délky dopravních kolejí pro nákladní dopravu:

Rozhodující jsou délky dálkových vlaků kombinované přepravy (kontejnerů) dopravce Metrans, a. s., které mají výhledově dosáhnout až 740 (vč. hnacích vozidel). V případě použití jednoho hnacího vozidla je třeba uvažovat minimální užitečnou délku koleje 758 metrů (740 m normativ vlaku, 10 m přesnost zastavení a dále 1 m za každých započatých 100 m na roztažení vlaku, tedy 8 m), v případě přípraze/postrku nebo požadavků na úvrat' pak optimálně 780 až 800 metrů.

Pro vlaky dopravce ČD Cargo, a. s., jsou požadovány délky kolejí, které umožní odbavení vlaku délky 670 metrů (vč. hnacího vozidla), tj. 680 až 700 metrů užitečné délky včetně pojistné vzdálenosti.

Rozsah vlakové dopravy na traťovém úseku Vizovice – Zlín střed – Otrokovice

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Vizovice Lípa nad Dřevnicí	1	T	prav				29				1		30	29	1	0	30	30	58	2	0	60
			pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
		Z	prav				29				1		30	29	1	0	30	30				60
			pp										0	0	0	0	0					

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Lípa nad Dřevnicí Zlín střed	1	T	prav				29			3	4		36	29	7	0	36	36	58	14	0	72
			pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
		Z	prav				29			3	4		36	29	7	0	36	36				72
			pp										0	0	0	0	0					

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Zlín střed Odb. Zlín-Malenovice	2	T	prav		13		62			4	4		83	75	8	0	83	83	150	16	0	166
			pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
	1	Z	prav		13		62			4	4		83	75	8	0	83	83				166
			pp									0	0	0	0	0						

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Odb. Zlín-Malenovice Otrokovice	2	T	prav		13		62			4	5		84	75	9	0	84	84	150	18	0	168
			pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
	1	Z	prav		13		62			4	5		84	75	9	0	84	84				168
			pp									0	0	0	0	0						

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je ve Vizovicích, konec trati je v Otrokovcích.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

Rozsah vlakové dopravy na traťovém úseku Tlumačov – Otrokovice – Napajedla

Mezistaniční úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směru					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Tlumačov Otrokovice	2	T	prav	8	29		33		30	19	3		122	70	52	0	122	122	140	98	0	238
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	8	29		33		31	13	2		116	70	46	0	116	116				238
			pp										0	0	0	0	0					
Otrokovice Napajedla	2	T	prav	8	16		33		29	18	1		105	57	48	0	105	105	114	91	0	205
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	8	16		33		30	12	1		100	57	43	0	100	100				205
			pp										0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je ve Přerově (Tlumačově), konec trati je v Nedakonicích (Napajedlích).

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

Výhledový rozsah osobní dopravy v hodinovém členění

Traťový úsek Vizovice - Zlín střed

Čas	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Os Vizovice - Zlín - Kroměříž					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		15
Os Vizovice - Zlín - Olomouc					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		14
Sudé vlaky celkem	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	29
Os Kroměříž - Zlín - Vizovice					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		15
Os Olomouc - Zlín - Vizovice					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		14
Liché vlaky celkem	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	29
Celkem oba směry	0	0	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	0	58

Traťový úsek Zlín střed - Otrokovice

Čas	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
R Zlín - Kroměříž - Brno					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		13
Os Vizovice - Zlín - Kroměříž					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		15
Os Vizovice - Zlín - Olomouc					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		18
Os Zlín - Uherské Hradiště					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		14
Os Zlín - Otrokovice				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
Sudé vlaky celkem	0	0	0	1	5	5	5	5	4	3	3	3	5	5	5	5	5	4	3	3	3	3	1	1	77
R Brno - Kroměříž - Zlín					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		13
Os Vizovice - Zlín - Kroměříž					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		15
Os Vizovice - Zlín - Olomouc					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		18
Os Uherské Hradiště - Zlín					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		14
Os Otrokovice - Zlín					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
Liché vlaky celkem	0	0	0	0	4	5	5	5	4	3	3	3	4	5	5	5	5	4	3	3	3	3	2	1	75
Celkem oba směry	0	0	0	1	9	10	10	10	8	6	6	6	9	10	10	10	10	8	6	6	6	6	3	2	152

Model dvouhodinové dopravní špičky vlaků osobní dopravy

Výhledový cílový rozsah dopravy znamená pro úsek Vizovice – Zlín střed a špičkový 120minutový interval následující rozsah dopravy:

- 4 páry osobních vlaků,
- 1 pár nákladních vlaků.

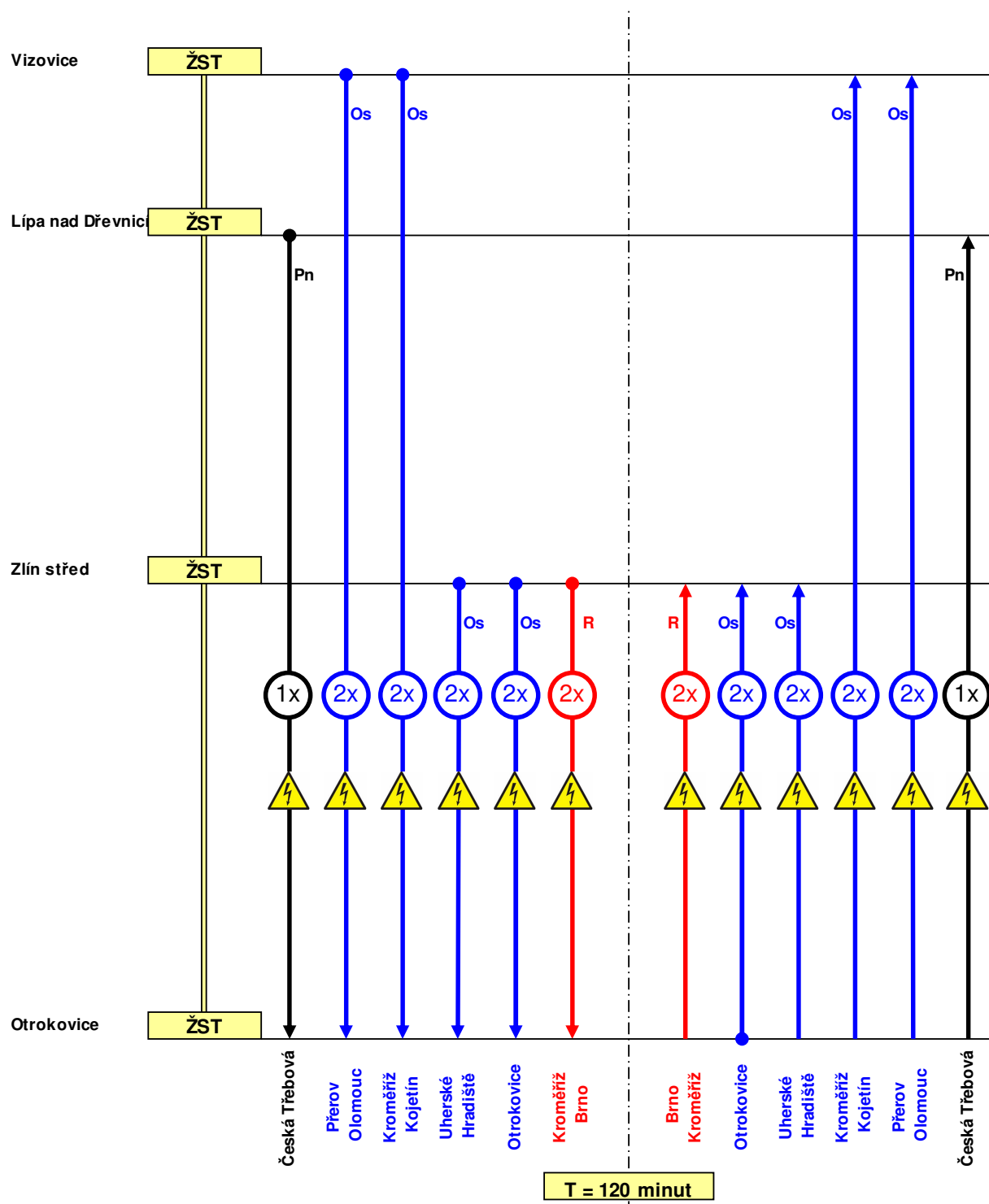
Celkem je nutné zajistit v obou směrech průvoz 10 vlaků za období 120 minut.

Výhledový cílový rozsah dopravy znamená pro úsek Zlín střed – Otrokovice a špičkový 120minutový interval následující rozsah dopravy:

- 2 páry rychlíků,
- 8 párů osobních vlaků,
- 1 pár nákladních vlaků.

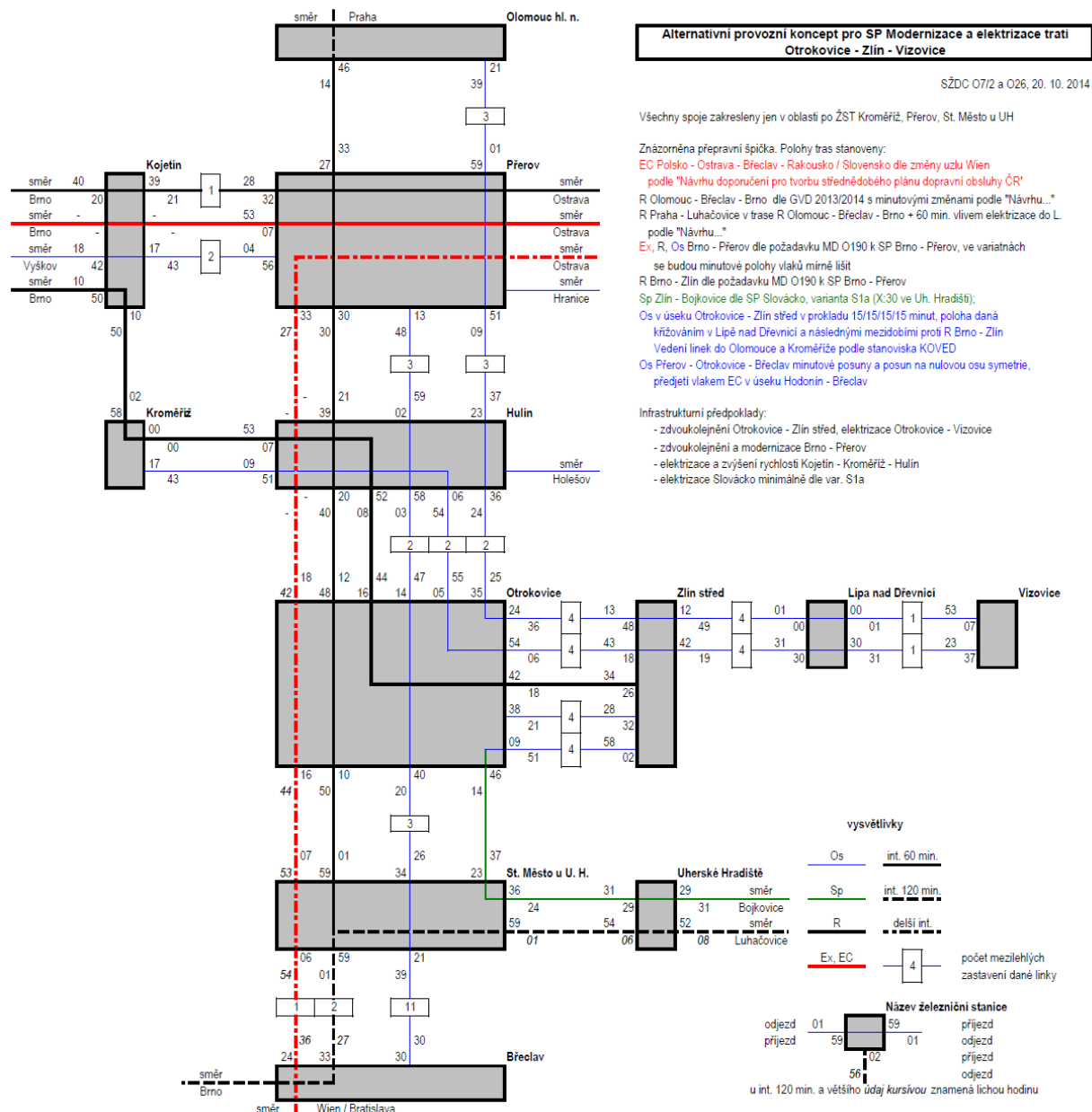
Celkem je nutné zajistit v obou směrech průvoz 22 vlaků za období 120 minut.

Blokové schéma dvouhodinové dopravní špičky na řešeném úseku trati



Výhledová časová poloha vlaků osobní dopravy v řešené oblasti – síťová grafika

Níže uvedená výhledová koncepce GVD a časové polohy vlaků v dotčených uzlech byla převzata z vyjádření SŽDC, státní organizace, Odbor strategie, ze dne 20. 10. 2014 a potvrzena vyjádřením téže organizace ze dne 15. 3. 2016. Je vstupem pro sestavu fragmentu GVD uvedeného v dalších kapitolách.



3.2.2 Výhledové jízdní doby

Software a metodika výpočtu

Vstupem pro výpočty jízdních dob byl výše uvedený rychlostní, výškový a sklonový profil řešeného úseku. Pro výpočet redukovaných sklonů a jízdních dob byl použit software „Sklony 1.2W“ a „Časy chodu“ od firmy Juve-soft.

Zadané profily trati byly převedeny na redukované sklony. Byly vypočteny jízdní doby pro jednotlivé úseky s použitím trakční charakteristiky pro uvedená vozidla. Teoretické jízdní doby vlaků osobní dopravy byly doplněny přírážkou (4 %) podle metodiky stanovené vyhláškou UIC. U vlaků nákladní dopravy byla uvažována přírážka dle UIC ve výši 10 %. Součet pravidelných jízdních dob byl zaokrouhlen na celé půlminuty nahoru.

Výsledky výpočtu jízdních dob

Jízdní doby - navrhovaný stav																
Vizovice - Zlín - Otrokovice																
Typový vlak	R		Os1		Os2		Nex1		Nex2		Pn		Mn		Vleč	
Hnací vozidlo	380		2x 650		2x 844		386		386		363.5		742		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor	R 400 t		R - t		R - t		T 2000 t		T 2000 t		U 700 t		S 600 t		S 600 t	
Délka vlaku	220 m		106 m		88 m		740 m		740 m		500 m		500 m		200 m	
Stanovená rychlost	160 km/h		140 km/h		120 km/h		100 km/h		100 km/h		100 km/h		80 km/h		80 km/h	
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST Vizovice	-	-	*	*	*	*	-	-	-	-	-	-	*	*	-	-
Z Zádveřice	-	-	3,0	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	-	-	5,5	I	-	-
ŽST Lipa nad Dřevnicí	-	-	2,5	1,0	3,0	1,0	*	*	*	*	-	-	4,0	30,0	-	-
Z Želechovice nad Dřevnicí	-	-	2,0	0,5	2,0	0,5	3,0	I	3,0	I	-	-	3,0	I	-	-
VÝH Výh. Zlín-Přiluky	-	-	1,0	I	1,5	I	2,0	5,0	2,0	5,0	-	-	2,0	5,0	-	-
Z Zlín-Přiluky	-	-	1,0	0,5	1,0	0,5	2,0	I	2,0	I	-	-	2,0	I	-	-
Z Zlín-Podvesná	-	-	2,0	0,5	2,0	0,5	2,0	I	2,0	I	-	-	2,0	I	-	-
Z Zlín-Dlouhá	-	-	1,5	0,5	2,0	0,5	1,5	I	1,5	I	-	-	1,5	I	-	-
ŽST Zlín střed	*	*	1,5	1,0	1,5	1,0	2,5	5,0	2,0	I	*	*	2,5	30,0	-	-
Z Zlín-Prštné	2,0	I	2,0	0,5	2,0	0,5	2,5	I	1,0	I	2,0	I	2,5	I	-	-
ODB Odb. Zlín-Malenovice	1,5	I	2,0	I	2,0	I	2,0	I	1,5	I	1,5	I	2,5	I	-	-
Z Zlín-Malenovice obec	1,0	I	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	I	1,0	I	1,0	I	1,0	I	-	-
VLEČ ZPS – Transport, a. s.	0,5	I	0,5	I	1,0	I	0,5	I	0,5	I	1,0	I	1,0	I	*	*
Z Zlín-Malenovice zastávka	0,5	I	1,0	0,5	1,0	0,5	0,5	I	0,5	I	0,5	I	0,5	I	2,0	I
ŽST Otrokovice	3,0	*	3,0	*	3,5	*	4,0	*	4,0	*	4,0	*	4,0	*	4,5	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	8,5	0,0	24,0	6,0	26,5	6,0	23,5	10,0	21,0	5,0	10,0	0,0	34,0	65,0	6,5	0,0
Cestovní doba (min)	8,5		30,0		32,5		33,5		26,0		10,0		99,0		6,5	
Délka trati (km)	10,154		24,639		24,639		18,645		18,645		10,154		24,639		4,078	
Technická rychlost (km/h)	71,68		61,60		55,79		47,60		53,27		60,92		43,48		37,64	
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	71.68		49.28		45.49		-		-		-		-		-	

Jízdní doby - navrhovaný stav																
Otrokovice - Zlín - Vizovice																
Typový vlak	R		Os1		Os2		Nex1		Nex2		Pn		Mn		Vleč	
Hnací vozidlo	380		2x 650		2x 844		386		386		363.5		742		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor	R 400 t		R - t		R - t		T 2000 t		T 2000 t		T 2200 t		S 600 t		S 600 t	
Délka vlaku	220 m		106 m		88 m		740 m		740 m		500 m		500 m		200 m	
Stanovená rychlost	160 km/h		140 km/h		120 km/h		100 km/h		100 km/h		100 km/h		80 km/h		80 km/h	
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST Otrokovice	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Z Zlín-Malenovice zastávka	3,5	I	3,5	0,5	3,5	0,5	5,5	I	5,5	I	6,5	I	6,0	I	6,0	I
VLEČ ZPS – Transport, a. s.	0,5	I	0,5	I	1,0	I	1,0	I	1,0	I	1,0	I	1,0	I	1,5	*
Z Zlín-Malenovice obec	0,5	I	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	I	1,0	I	1,0	I	1,5	I	-	-
ODB Odb. Zlín-Malenovice	0,5	I	0,5	I	1,0	I	0,5	I	0,5	I	0,5	I	0,5	I	-	-
Z Zlín-Prštné	2,0	I	2,0	0,5	2,5	0,5	2,0	I	2,0	I	3,0	I	3,5	I	-	-
ŽST Zlín střed	1,5	*	2,0	1,0	2,0	1,0	2,5	5,0	2,5	5,0	2,0	*	2,5	30,0	-	-
Z Zlín-Dlouhá	-	-	1,5	0,5	1,5	0,5	2,5	I	2,5	I	-	-	2,5	I	-	-
Z Zlín-Podvesná	-	-	1,5	0,5	2,0	0,5	3,0	I	3,0	I	-	-	2,5	I	-	-
Z Zlín-Přiluky	-	-	2,0	0,5	2,0	0,5	2,0	I	2,0	I	-	-	2,5	I	-	-
VÝH Výh. Zlín-Přiluky	-	-	1,0	I	1,5	I	2,0	5,0	1,0	I	-	-	2,0	5,0	-	-
Z Želechovice nad Dřevnicí	-	-	1,0	0,5	1,0	0,5	6,0	I	1,0	I	-	-	3,5	I	-	-
ŽST Lipa nad Dřevnicí	-	-	2,0	1,0	2,0	1,0	3,5	*	2,5	*	-	-	3,5	30,0	-	-
Z Zádveřice	-	-	2,5	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	-	-	6,0	I	-	-
ŽST Vizovice	-	-	3,0	*	3,0	*	-	-	-	-	-	-	4,5	*	-	-
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	8,5	0,0	24,0	6,0	27,0	6,0	31,5	10,0	24,5	5,0	14,0	0,0	42,0	65,0	7,5	0,0
Cestovní doba (min)	8,5		30,0		33,0		41,5		29,5		14,0		107,0		7,5	
Délka trati (km)	10,154		24,639		24,639		18,645		18,645		10,154		24,639		4,078	
Technická rychlost (km/h)	71,68		61,60		54,75		35,51		45,66		43,52		35,20		32,62	
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	71,68		49,28		44,80		-		-		-		-		-	

Vysvětlivky:

* ... vlak vstupuje/vystupuje z řešeného úseku, případné pobyty se neudávají ▲ ... pobyt kratší než 0,5 minuty

- ... v daném úseku nejede

~ ... jede po jiné trati

+... vlak zastavuje pouze z dopravních důvodů

I ... vlak dopravnou nebo zastávkou projíždí

3.2.3 Fragment nákrešného jízdního řádu

Koncept sestavy grafikonu

Fragment grafikonu vlakové dopravy na traťovém úseku Vizovice – Otrokovice byl zpracován při použití následujících vstupních podkladů:

- Požadovaný rozsah počtů vlaků osobní dopravy dle jednotlivých objednavatelů (Ministerstvo dopravy, Zlínský kraj) a nákladních vlaků podle dopravců (Metrans, a. s., a ČD Cargo, a. s.).
- Časové polohy vlaků osobní dopravy dle jednotlivých objednavatelů (Ministerstvo dopravy, Zlínský kraj), případně požadavků odborných složek zadavatele dokumentace (Odbor strategie SŽDC).
- Jízdní doby vlaků osobní a nákladní dopravy zpracované na základě návrhu technického řešení mezistaničních úseků a železničních stanic podle metodiky a za použití softwaru uvedeného v předchozí kapitole.
- Minimální pobyty z přepravních důvodů jsou stanoveny na 0,5 minuty. Ve stanicích, kde dochází ke křižování, případně jsou významnější z hlediska přepravní poptávky (je zde očekáván vyšší výstup a nástup cestujících), jsou pobyty uvažovány ve výši 1 minuta.
- Pobyty z dopravních důvodů jsou zároveň korigovány tak, aby byly dodrženy příslušné provozní intervaly, případně intervaly následné jízdy a následná mezidobí.

Fragment listu grafikonu

Pro rozsah dopravy byl proveden praktický rozbor formou sestavy fragmentu jízdního řádu. Je uvažována jednokolejný traťový úsek Vizovice – Zlín střed, který bude zkapacitnění výhybnou. Traťový úsek Zlín střed – Otrokovice bude nově v celém úseku dvoukolejný. V celé délce trati je předpokládán provoz závislé trakce, na vybraných spojích pak dočasně trakce nezávislé, která však u spojů osobní dopravy dosahuje obdobných charakteristik (jízdních dob), neboť jsou uvažovány moderní motorové jednotky.

Tvorba uvedeného fragmentu grafikonu v úseku Vizovice – Zlín střed byla omezena zejména polohou dopraven s kolejovým větvením (železničních stanic) a dále požadavkem na provoz periodické dopravy (cílově špičkový 30minutový interval). Naopak dvoukolejný úsek Zlín střed – Otrokovice je ovlivňován výhradně požadavky na časovou polohu spojů (periodická doprava).

Pohledem do zpracovaného listu grafikonu je zřejmé, že zavedení vlaků se shodnými, resp. podobnými charakteristikami (jízdní doby, zastavovací politika) se pozitivně projeví v pravidelnosti dopravní nabídky a vede k rovnoměrné dopravní nabídce. K sjednocení parametrů dopravní nabídky je 15minutový interval vlaků osobní regionální dopravy, do kterého nejsou integrovány vlaky dálkové osobní dopravy.

Vlaky dálkové osobní dopravy mají zavedeny separátní trasy, které jsou v souladu s koncepčními síťovými požadavky sdělených zadavatelem.

Vložení tras nákladních vlaků je limitováno polohou vlaků osobní dopravy, kdy je nutné nákladní trasu vložit mezi dva osobní vlaky a přitom zohlednit odjezdová a příjezdová mezidobí.

Pozitivně působí nově navržená výhybna Zlín-Přiluky, která bude využívána pro pravidelné křižování nákladních a osobních vlaků.

Grafikon pro odpolední špičku a dopolední sedlo je uveden v příloho­vé části.

Technologie průvozu dlouhých nákladních vlaků

Ve výše uvedeném návrhu grafikonu jsou zásadně uvažovány trasy nákladních vlaků, jejichž parametry jsou v souladu s technickými parametry (zejména užitečnými délkami dopravních kolejí) železničních stanic na dotčeném traťovém úseku. Bude umožněn průjezd vlaků pro potřeby ČD Cargo, a. s., se soupravou délky 670 metrů (vč. hnacího vozidla).

V případě vedení dlouhých nákladních vlaků (tj. vlaků délky 740 metrů vč. hnacích vozidel) je odůvodněný požadavek na délky kolejí minimálně 758 metrů, optimálně 780 až 800 metrů. Nákladní vlaky uvedené délky plánuje zavádět dopravce Metrans, a. s., v dlouhodobém výhledu v relaci Německo – Otrokovice – Lípa nad Dřevnicí.

Následující přehled shrnuje parametry stanic ve vztahu k možnosti průvozu dlouhých nákladních vlaků:

- Otrokovice – dvě koleje na liché kolejové skupině, jedna kolej (s primárním určením pro vlaky osobní dopravy – hlavní staniční kolej) – **vyhoví**,
- Zlín střed – jedna kolej, zbylé koleje kratší – **vyhoví**,
- Zlín-Přiluky – dvě koleje – **vyhoví**,
- Lípa nad Dřevnicí – dvě koleje, jedna kolej (s primárním určením pro vlaky osobní dopravy – hlavní staniční kolej) – **vyhoví**.

Z pohledu dopravní technologie je možné průvoz vlaků délky 740 metrů zajistit za následujících podmínek:

- Dlouhý nákladní vlak může zastavit z dopravních důvodů v ŽST Otrokovice na kolejích č. 3a + 3 a 5a + 5b + 5 bez omezení, v případě nutné provozní potřeby i na hlavní staniční koleji č. 1a + 1. Všechny uvedené koleje jsou však určeny primárně pro vlaky osobní dopravy, proto se zde pobyt nákladních vlaků předpokládá pouze na nezbytně nutnou dobu (volná trasa ve směru Zlín střed, resp. Přerov nebo Břeclav).
- Dlouhý nákladní vlak může zastavit z dopravních důvodů v ŽST Zlín střed na kolejích č. 4 + 4b. V tomto případě není možné vjíždět/odjíždět s nákladními vlaky ve směru Otrokovice na a

z kolejí č. 6 a 8. Provoz po ostatních kolejích není omezen, osobní doprava probíhá bez omezení. Křižování dvou dlouhých nákladních vlaků je zde možné, avšak za cenu průjezdu jednoho z nich po kolejích č. 51, 1 nebo 2, druhý vlak bude zastaven na kolejích č. 4 + 4b.

- Dlouhý nákladní vlak může zastavit z dopravních důvodů ve výhybně Zlín-Příluky na kolejích č. 1 a 2. Zde je možné bezproblémové křižování dvou dlouhých nákladních vlaků.
- Dlouhý nákladní vlak (končící či výchozí) může být odbaven v ŽST Lípa nad Dřevnicí na kolejích č. 2b + 2 + 2c a 4b + 4 + 4c bez omezení. V období, kdy není provozována osobní doprava (23:00 až 04:00), lze využít i dostatečně dlouhé koleje č. 1a + 1.

Konkrétní užitečné délky kolejí při provozu pod ETCS jsou uvedeny v samostatné kapitole spolu s komentářem profese zabezpečovací technika a v dopravně-technologických schématech.

Dynamické posouzení průvozu dlouhých nákladních vlaků

Ve spolupráci s dynamikem SŽDC bylo provedeno dynamické posouzení a stanovení normativů hmotnosti nákladních vlaků pro traťový úsek Otrokovice – Zlín střed – Vizovice.

Výstupy pro navrhovaný stav trati jsou uvedeny v následujících tabulkách pro očekávaná hnací vozidla závislé i nezávislé trakce.

Z níže uvedených tabulek a poznámek pod nimi uvedenými je zřejmé, že pro zajištění průvozu nákladních vlaků 740 metrů s hmotností 2 000 tun ve směru Otrokovice – Lípa je nutné uvažovat moderní elektrické lokomotivy řad 383 a 386. V případě, že vlaky uvedených normativů budou vedeny sólo lokomotivami, musí projíždět bez zastavení celým traťovým úsekem – nesmí zastavit např. u oddílového návěstidla So automatického hradla Podvesná. Naopak mohou zastavit z dopravních důvodů v železniční stanici Zlín střed. Zpracované grafikony s těmito omezeními uvažují. K příznivějším výsledkům (snížení nutných podmínek a omezení pro bezproblémový průjezd nákladních vlaků) dochází při vedení těžkých nákladních vlaků dvojicí hnacích vozidel – viz tabulky.

Ve směru Lípa – Otrokovice k omezením nedochází, uvedené normativy hmotnosti jsou schopny zajistit i méně výkonné řady lokomotiv starší konstrukce.

Elektrická trakce

		Normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady						Poznámka
Úsek		230 240 363	363.5	383 386	2x230 2x240	2x363.5	2x386	
Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí	T4	1600*	1650*	1800*	2300+	2400+	2600	platí při průjezdu celým úsekem, rozj. u náv. 1,2-42, ve Zl.-Malenovicích, u náv. 1,2-76, u odj. náv. Zl.-střed možný
	T	1250	1300	1800*	2100+	2200+	2600	
	S	1150	1200	1700*	2000+	2100+	2500	
	U	1050	1100	1500	1800+	1900+	2200	
	T4	1400	1450	1650	2100	2200	2550	platí při rozjezdu kdekoli v úseku, tj. zejména u 1,2-29, náv. S, S1,S2 Zlín-Příluky, náv. S Lípa nad Dřevnicí
	T	1050	1100	1550	1900	2000	2500	
	S	950	1000	1450	1800	1900	2400	
	U	850	900	1200	1700	1800	2200	
Lípa nad Dřevnicí - Vizovice	T4	1400	1500	2000	2400	2600	3000	
	T	1300	1400	1900	2300	2500	2900	
	S	1200	1300	1800	2200	2400	2800	
	U	1000	1100	1600	2000	2300	2400	
Vizovice - Otrokovice	T4							
	T	2800	2800	2800	§	§	§	
	S	2700	2700	2700	§	§	§	
	U	2400	2400	2400	§	§	§	

§ - dvojnásobek (reálná výše) normativu pro jednu lokomotivu

* nutný průjezd u náv. So Zlín-Podvesná, lok. 383, 386 T4 2000 t pro kontejnerové vlaky a průjezd u náv. So Podvesná

+ nutný průjezd u náv. So Zlín-Podvesná

Motorová trakce

		Normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady						Poznámka
Úsek		740 - 743	749 - 754	761	2x740 - 2x743	2x749 - 2x754	2x761	
Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí	T4	+	+	1600	1900	1900		* do Zlína střed platí T4 1300, T 1200
	T	875*	900*	1500	1800	1800	2600	
	S	850	850	1400	1700	1700	2500	
	U	800	800	1200				
Lípa nad Dřevnicí - Vizovice	T4	+	+	1900	+	+		+ jako nyní
	T	+	+	1800	+	+	3000	
	S	+	+	1700	+	+	2900	
	U	+	+	1500	+	+		
Vizovice - Otrokovice	T4	+	+	2600	+	+	§	+ jako nyní
	T	+	+	2500	+	+	§	
	S	+	+	2500	+	+	§	
	U	+	+	2300	+	+	§	

§ - dvojnásobek (reálná výše) normativu pro jednu lokomotivu

3.2.4 Výhledová staniční technologie

ŽST Vizovice

Dopravní technologie a přiřazení funkcí kolejím:

V ŽST Vizovice budou nadále pravidelně zastavovat pouze vlaky regionální osobní dopravy (osobní vlaky). Všechny vlaky osobní dopravy zde budou končící, resp. výchozí. K odbavení vlaků osobní dopravy budou sloužit koleje č. 1 a 2 (kusá) s jazykovým nástupištěm. Při běžném provozu vratnými jednotkami budou obě koleje provozně rovnocenné, pro mimořádné nasazení klasické soupravy nebo nutnost objíždění bude možné využívat kolej č. 1.

Je nutné zajistit odbavení výchozích a končících nákladních vlaků, k čemuž by sloužily koleje č. 1 a 3. Podle traťové technologie je uvažován současný pobyt dvou souprav osobních vlaků a vlaku nákladního. Ten bude pravidelně vjíždět na kolej č. 3. Aby bylo možné objíždět hnacím vozidlem a manipulovat se zátěží nákladních vozů (vlečka, kolej VN VK č. 2a) po koleji č. 1, bude souprava osobního vlaku z koleje č. 1 přestavena na kusou kolej č. 1a, která disponuje trakcí a dostatečnou délkou pro odstavení osobní soupravy i pro současné objíždění hnacího vozidla nákladního vlaku.

Kolej č. 2a bude využívána jako kolej VNVK (v délce 100 metrů). Obsluha vlečky „Milan Křupala Vizovice“ bude možná pouze cestou posunu. Přisun i odsun zátěže bude možný tažením i sunutím.

Pro posun vlečku je navrženo ke zřízení pomocné stavědlo PSt. 1:

- PSt. 1: 3, 4, L1, L3, Se3, PZS.
- Podmínky: 5+

Posouzení potřebného počtu dopravních kolejí:

Posouzení je provedeno samostatně pro koleje s nástupištními hranami (určené pro vlaky osobní dopravy) pro výpočetní období $T = 120$ minut. Použitá metodika výpočtu je v souladu s platným předpisem SŽDC (ČSD) D24.

Výpočet potřebného počtu kolejí											
ŽST	Vizovice					Výpočetní čas	T = 120 minut				
Směr	Otrokovice - Vizovice					Směr	Vizovice - Otrokovice				
Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)
		dynamické	pobyt	celkem				dynamické	pobyt	celkem	
Os (z Olc)	2	2,0	2	4,0	8,0	Os (do Olc)	2	1,0	5	6,0	12,0
Os (z Koj.)	2	2,0	2	4,0	8,0	Os (do Koj.)	2	1,0	5	6,0	12,0
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
Celkem:	4			minut	16	Celkem:	4			minut	24
Celkové obsazení vlaky všech směrů:											
T (min):		120				alfa:	0,33	minut 40			
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,95						m:	2				
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,99						m:	3				

Výpočet propustnosti kolejí

T	m_{skut}	m	T_{vyl}	T_{stl}	t_{obs}	t_{dod}	t_{traj}	n	N	$K_{\text{prakt}} (\%)$	S_o
120	2	2	0	160	5,00	3,50	0,22	9	8	88,9%	0,500

Výpočet proběhl pomocí součinitele α pro statistickou jistotu $p = 0,95$ a $p = 0,99$. Posouzení bylo provedeno pro výhledový rozsah dopravy.

V rámci výpočtu je třeba zohlednit, že se jedná o obrátovou stanici, tj. počet souprav je roven polovině počtu odbavených vlaků. Doby obsazení vycházejí ze sestaveného grafikonu s tím, že neproduktivní doby mimo výstup a nástup cestujících (tj. odstavení soupravy), jsou uvažovány jako obsazení koleje v rámci stálých manipulací.

Pro zajištění výhledové osobní dopravy jsou v ŽST Vizovice potřebné dle výpočtu 2 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,95$), respektive 3 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,99$) s nástupišti.

Vzhledem k uvažované periodické dopravě je možno uvažovat nižší hodnotu, tj. 2 dopravní koleje.

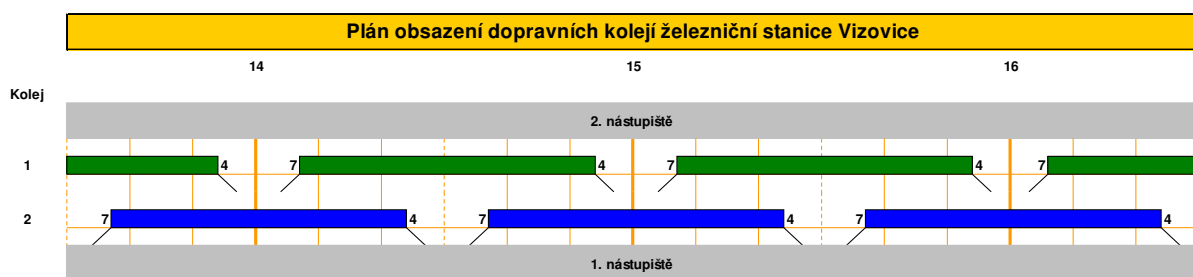
Pro potřeby nákladních vlaků jsou nutné dvě průběžné dopravní koleje (jedna pro vjezd a odjezd nákladního vlaku, druhá pro objíždění soupravy).

Podle požadavků zadavatele a Oznámení o postradatelnosti železniční dopravní cesty je nutno uvažovat zachování ploch pro všeobecnou nakládku a vykládku v obvodu stanice.

Plán pravidelného obsazení dopravních kolejí v době 120minutové špičky:

Podle zadání parametrů a rozsahu osobní dopravy se předpokládá proklad obou linek (Vizovice – Olomouc X:00 a Vizovice – Kroměříž v X:30). Po určitou dobu je nutno předpokládat, že vozidla nebudou moci přecházet z jedné linky na druhou (např. z důvodu vedení jedné linky v závislé trakci a druhé v nezávislé trakci), což dokazuje níže uvedený plán obsazení pro odpolední špičku.

Dvě soupravy se ve stanici mohou setkávat soupravy i v případě, že by bylo provozně umožněno přecházení souprav mezi linkami. I poté totiž mohou nastávat dopravní situace (výluky, nocování souprav), kdy budou obě hrany nárokovány osobními soupravami.



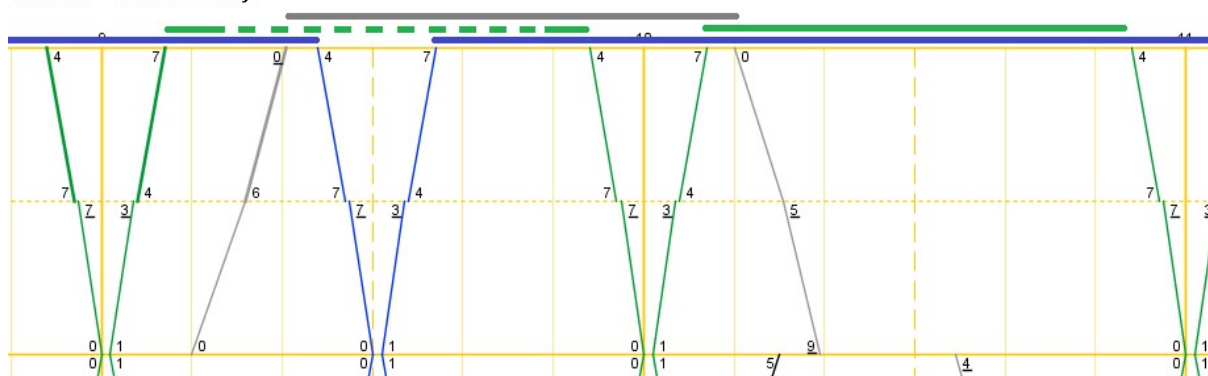
Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- Os Vizovice – Otrokovice – Přerov – Olomouc a zpět
- Os Vizovice – Otrokovice – Kroměříž a zpět

Během pobytu Mn vlaku ve stanici (dle výhledové dopravy zásadně v denním období) je nutné uvolnit staniční kolej č. 1 pro objíždění hnacího vozidla nákladního vlaku, který bude výchozí/končící na koleji č. 3. Souprava osobního vlaku bude dočasně přestavena na kolej č. 1a, aby byla umožněna manipulace HV a zároveň obsluha koleje VNVK č. 2a. Postup dokládá následující fragment grafikonu – osobní vlak z Olomouce je veden na kolej č. 1 (příjezd v 9:07) a po výstupu cestujících odstupuje souprava na kolej č. 1a. Nákladní vlak s příjezdem v 9:20 může ihned začít manipulovat (např. zátěž na kolej a z koleje č. 2a), posun ukončí nejpozději v 9:50. Následně je souprava osobního vlaku přestavena na kolej č. 1, odkud v 9:54 odjíždí do Olomouce. Nákladní vlak může v případě potřeby dále manipulovat do cca 10:05, kdy musí být postavena vlaková cesta pro osobní vlak přijíždějící z Olomouce na kolej č. 1. Nákladní vlak odjíždí v 10:10 ve směru Otrokovice z koleje č. 3.

Alternativně – v případě pozdější vlakové trasy Mn vlaku (pobyt mezi 10:20 až 11:10) jsou požadavky na uvolnění staniční koleje č. 1 pro objíždění a manipulaci zcela totožné, jak plyne z uvedeného fragmentu grafikonu. Souprava olomouckého vlaku by musela být přestavena na kolej č. 1a.

Vizovice – obsazení kolejí



Noční deponování osobních souprav, předtápěcí zařízení, zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

V rámci železniční stanice Vizovice budou odstavovány:

- Elektrické jednotky z výkonů na trati Vizovice – Otrokovice, kde se předpokládá vedení vlaků v závislé trakci elektrickými jednotkami s možností aktivního odstavení, tj. předtápění soupravy přímo hnacím vozidlem z troleje bez nutnosti předtápěcích zařízení, a to na kolejích s nástupištními hranami č. 1 a 2, případně na odstavené kusé koleji č. 1a bez nástupištní hrany.
- Na vybraných výkonech na trati Vizovice – Otrokovice mohou být nasazeny motorové jednotky, které budou přecházet na jiné, neelektrizované tratě Zlínského kraje. Odstavení motorových jednotek se předpokládá na kolejích s nástupištními hranami č. 1 a 2, případně na odstavené kusé koleji č. 1a bez nástupištní hrany.
- Stojany nn 230V – požadované parametry – na každém stojanu osadit 2 zásuvky 230 V průmyslového provedení, max. příkon na zásuvku 1,5 kW.

ŽST Lípa nad Dřevnicí

Dopravní technologie a přiřazení funkcí kolejím:

V ŽST Lípa nad Dřevnicí budou nadále pravidelně zastavovat pouze vlaky regionální osobní dopravy (osobní vlaky). Všechny vlaky osobní dopravy zde budou tranzitní. Výhradně pro osobní dopravu bude využívána kolej č. 3 s nástupištní hranou. Pro osobní dopravu a alternativně pro nákladní dopravu (v období jejího nenárokování koleje osobní dopravou) bude využívána dopravní kolej č. 1a + 1 (s nástupištní hranou). Pro pravidelné křižování osobních vlaků budou využívány koleje č. 1a a 3. V případě zabezpečení úrovněového přístupu na nástupiště č. 2 budou obě koleje pro případ křižování osobních vlaků provozně rovnocenné a budou moci být využívány pro oba směry podle provozní potřeby.

Cílem návrhu je minimalizovat zásahy do vlečky a kolejiště ležícího na pozemcích provozovatele terminálu Metrans. Jedna z dopravních kolejí je přesto předpokládána na vykoupených pozemcích, v poloze současných vlečkových kolejí 11z + 1z.

V obvodu stanice náležejícímu k síti SŽDC budou zřízeny dvě koleje určené výhradně pro nákladní vlaky. Jedná se o koleje č. 2b + 2 + 2c a 4b + 4 + 4c, které budou vzájemně plně zastupitelné s určením jako kolej vjezdová pro kontejnerové vlaky ve směru od Otrokovic, odjezd kontejnerových vlaků ve směru Otrokovice, tak i objíždění soupravy, případně manipulaci se soupravami končících, resp. výchozích kontejnerových vlaků.

Počet dvou kolejí budu limitující pro současný pobyt nanejvýš dvou kontejnerových souprav. Pro manipulaci, řazení souprav a objíždění hnacích vozidel budou využívány rovněž vlečkové koleje č. 106, 106a, 106b a 108. Pro objíždění hnacích vozidel závislé trakce může být využívána i kolej č. 1, a to v období, kdy nebude nárokována vlaky osobní dopravy.

Vlečkové koleje č. 106a, 106, 106b, 108 budou elektrizovány. Obdobně budou zřízeny výběhy TV do upraveného a zkapacitněného kolejiště vlečky Metrans v takové délce, aby bylo možné přisunovat a odsunovat zátěž na uvedené koleje i vozidla závislé trakce.

Vlečkové koleje překládkového terminálu (součást vlečky „Metrans, a. s.“) budou v rámci samostatné investice vlečkaře „Úprava kolejiště kontejnerového terminálu METRANS v žst. Lípa nad Dřevnicí“ stavebně upraveny, rozšířeny a částečně elektrizovány.

Pro odstavení hnacích vozidel nákladních vlaků, resp. pro objíždění a posun staniční zálohy jsou určeny kusé elektrizované koleje č. 2a a 2d. Kolej č. 4a je primárně určena jako výtažná pro manipulaci s kontejnerovými vozy na kolejích č. 4b + 4 + 4c, vlečky Lukrom a vlečky Metrans, aby se minimalizoval posun přes vizovické zhlaví a nedocházelo k rušení s vlaky osobní dopravy. Alternativně pak kolej může sloužit i jako odstavná pro hnací vozidla nebo kontejnerové vozy.

Pro posun na sudé kolejové skupině a na zaústěné vlečky jsou navržena ke zřízení tři pomocná stavědla PSt. 1 až PSt. 3. Pomocná stavědla budou předána na místní obsluhu za současné podmínky 2/3b+ a 13/14+.

Pomocné stavědlo PSt. 1:

- 7a/101b, 6/PV_{k1}, Lc4b, Sc4b,
- Sc4, Se4, SeP1, SeM1, SeM2.
- Podm.: 5/7b+, Vk2-

Pomocné stavědlo PSt. 2:

- 5/7b, 7a/101b, 6/PV_{k1}, Lc2b, Lc4b,
- Sc2, Sc2b, Sc4, Sc4b, SeM1, SeM2,
- Se3, Se4, SeP1, 3a/4.
- Podm.: 2/3b+, Vk1-, Vk2-

Pomocné stavědlo PSt. 3:

- 9/11b, 11a/104, 103a/10, Lc2, Lc4,
- Sc2c, Sc4c, SeM3, SeM4,
- 12, Lc2c, Lc4c.
- Podm.: 13/14+, Vk3-

Kolej VNVK uvažovaná v předchozím stupni nebude z rozhodnutí investora zřizována.

Poznámka: Problematikou jízd dlouhých nákladních vlaků a staniční technologií v případě končících/výchozích vlaků se souhrnně zabývá samostatná kapitola „Technologie průvozu dlouhých nákladních vlaků“.

Posouzení potřebného počtu dopravních kolejí:

Posouzení je provedeno samostatně pro koleje s nástupištními hranami (určené pro vlaky osobní dopravy) pro výpočetní období $T = 120$ minut. Použitá metodika výpočtu je v souladu s platným předpisem SŽDC (ČSD) D24.

Výpočet potřebného počtu kolejí												
ŽST	Lípa nad Dřevnicí					Výpočetní čas	T = 120 minut					
Směr	Otrokovice - Vizovice					Směr	Vizovice - Otrokovice					
Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	
		dynamické	pobyt	celkem				dynamické	pobyt	celkem		
Os (z Olc)	2	3,0	1	4,0	8,0	Os (do Olc)	2	2,0	1	3,0	6,0	
Os (z Koj.)	2	3,0	1	4,0	8,0	Os (do Koj.)	2	2,0	1	3,0	6,0	
-						-						
-						-						
-						-						
-						-						
-						-						
-						-						
-						-						
-						-						
-						-						
Celkem:	4			minut	16	Celkem:	4			minut	12	
Celkové obsazení vlaky všech směrů:												
T (min):	120					alfa:	0,23	minut				28
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,95						m:	2					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,99						m:	3					

Výpočet propustnosti kolejí

T	m _{skut}	m	T _{výl}	T _{stál}	t _{obs}	t _{dod}	t _{rel}	n	N	K _{prakt} (%)	S _c
120	2	1	0	0	3,50	1,00	0,21	25	8	32,0%	0,117

Výpočet proběhl pomocí součinitele α pro statistickou jistotu $p = 0,95$ a $p = 0,99$. Posouzení bylo provedeno pro výhledový rozsah dopravy.

Pro zajištění výhledové osobní a výhledové tranzitní nákladní dopravy jsou v ŽST Lípa nad Dřevnicí potřebné dle výpočtu 2 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,95$), respektive 3 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,99$) s nástupištěm.

Vzhledem k uvažované periodické dopravě je možno uvažovat nižší hodnotu, tj. 2 dopravní koleje.

Posouzení je provedeno samostatně pro koleje bez nástupištních hran (určené pro vlaky nákladní dopravy) pro výpočetní období $T = 120$ minut. Použitá metodika výpočtu je v souladu s platným předpisem SŽDC (ČSD) D24.

Výpočet potřebného počtu kolejí											
ŽST	Lípa nad Dřevnicí					Výpočetní čas	T = 1 440 minut				
Směr	Otrokovice - Vizovice					Směr	Vizovice - Otrokovice				
Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)
		dynamické	pobyt	celkem				dynamické	pobyt	celkem	
Pn	3	3,0	40	43,0	129,0	Pn	3	2,0	40	42,0	126,0
Mn	3	3,0	40	43,0	129,0	Mn	3	2,0	40	42,0	126,0
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
Celkem:	6				minut 258	Celkem:	6				minut 252
Celkové obsazení vlaky všech směrů:											
T (min): 1440						alfa: 0,35					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,95						m: 2					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,99						m: 3					

Výpočet propustnosti kolejí

T	m _{skut}	m	T _{vyř}	T _{stál}	t _{obs}	t _{dod}	t _{ruš}	n	N	K _{prakt} (%)	S _o
1 440	2	1	60	120	42,50	40,00	3,76	14	12	85,7%	0,189

Výpočet proběhl pomocí součinitele α pro statistickou jistotu $p = 0,95$ a $p = 0,99$. Posouzení bylo provedeno pro výhledový rozsah dopravy.

Pro zajištění výhledové nákladní dopravy jsou v ŽST Lípa nad Dřevnicí potřebné dle výpočtu 2 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,95$), respektive 3 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,99$).

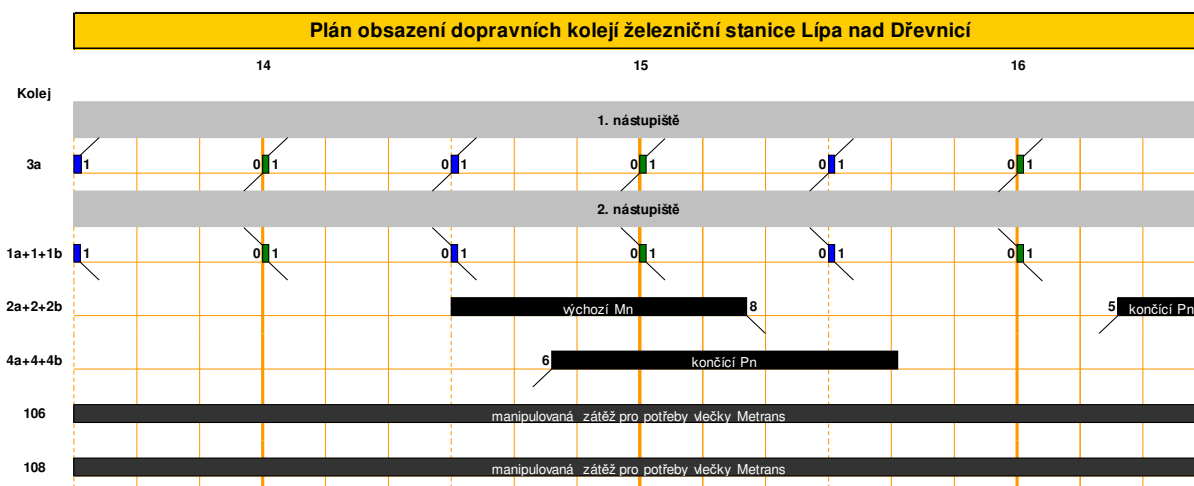
Vzhledem k určení posuzované části kolejiště výhledově pro nákladní dopravu je možné uvažovat nižší hodnotu, tj. 2 dopravní koleje.

Dále je nutno uvažovat zachování manipulační koleje a ploch pro všeobecnou nakládku a vykládku v obvodu stanice.

Plán pravidelného obsazení dopravních kolejí v době 120minutové špičky:

Podle zadání parametrů a rozsahu osobní dopravy se předpokládá pravidelné křížování vlaků osobní dopravy linek Vizovice – Olomouc a Kroměříž – Vizovice a opačně.

Dvě dopravní koleje budou pravidelně využívány pro odbavení končících a výchozích nákladních vlaků. Jedna bude sloužit jako kolej vjezdová pro kontejnerové vlaky ve směru od Otrokovic, druhá pro odjezd kontejnerových vlaků ve směru Otrokovice.



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- Os Vizovice – Otrokovice – Přerov – Olomouc a zpět
- Os Vizovice – Otrokovice – Kroměříž a zpět
- Pn Lípa nad Dřevnicí – Česká Třebová a zpět
- Mn Lípa nad Dřevnicí – Otrokovice a zpět

Noční deponování osobních souprav, předtápěcí zařízení, zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

S končícími a výchozími vlaky osobní dopravy se zde neuvažuje, veškerá doprava bude ve vztahu k výhybně tranzitní. Předtápěcí zařízení a zásuvkové stojany nebudou zřizovány.

Výhybna Zlín-Přiluky

Dopravní technologie a přiřazení funkcí kolejím:

Požadavek na zkapacitnění a vznik výhybny vychází ze zpracovaného grafikonu vlakové dopravy. Využití nalezne dvoukolejná výhybna při křižování osobního vlaku s nákladním. Prvním vlakem vjíždějícím do dopravní (na kolej č. 2) bude zásadně vlak nákladní dopravy. Vlak osobní dopravy bude projíždět po koleji č. 1. Výhybna nebude sloužit osobní přepravě, osobní vlaky budou odbavovány na stejnojmenné zastávce (mimo obvod výhybny). Pravidelné křižování vlaků osobní dopravy se tedy nepředpokládá, mimořádné (např. při zpoždění) bude možné, avšak za cenu dvojího zastavení jednoho z vlaků osobní dopravy (na zastávce a v obvodu výhybny).

Výhybna nebude umožňovat služby v nákladní přepravě, koleje ani plochy VNVK nebudou zřizovány.

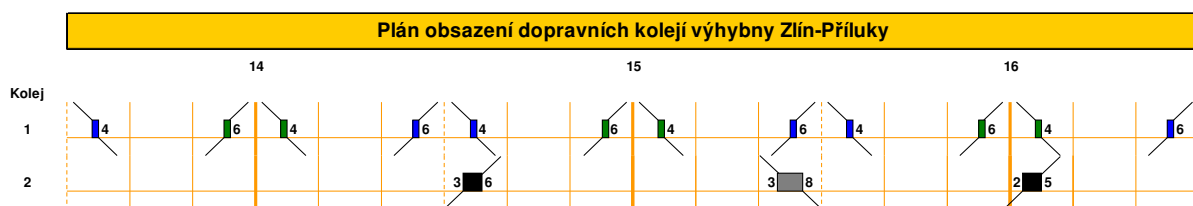
Poznámka: Problematikou jízd dlouhých nákladních vlaků se souhrnně zabývá samostatná kapitola „Technologie průvozu dlouhých nákladních vlaků“.

Posouzení potřebného počtu dopravních kolejí:

Pro potřeby pravidelného křižování osobního vlaku s nákladním jsou nutné dvě průběžné dopravní koleje požadované délky (800 metrů). V nočním období lze využívat pro křižování dvou nákladních vlaků.

Plán pravidelného obsazení dopravních kolejí v době 120minutové špičky:

Podle zadání parametrů a rozsahu osobní dopravy se předpokládá pravidelné křižování vlaků osobní a nákladní dopravy.



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- Os Vizovice – Otrokovice – Přerov – Olomouc a zpět
- Os Vizovice – Otrokovice – Kroměříž a zpět
- Pn Lípa nad Dřevnicí – Česká Třebová a zpět
- Mn Lípa nad Dřevnicí – Otrokovice a zpět

Noční deponování osobních souprav, předtápěcí zařízení, zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

S končícími a výchozími vlaky osobní dopravy se zde neuvažuje, veškerá doprava bude ve vztahu k výhybně tranzitní. Předtápěcí zařízení a zásuvkové stojany nebudou zřizovány.

ŽST Zlín střed

Dopravní technologie a přiřazení funkcí kolejím:

V ŽST Zlín střed budou nadále pravidelně zastavovat všechny vlaky osobní dopravy. Stanice bude pásmovou stanicí, vybrané spoje (včetně vlaků dálkové osobní dopravy) zde budou výchozí a končící. Pro tranzitní osobní vlaky bude možné využívat koleje č. 1, 51, 2 s tím, že dle sestaveného grafikonu budou tranzitní vlaky vedeny výhradně na kolej č. 1. Pro končící a výchozí osobní vlaky a vlaky dálkové dopravy jsou primárně určeny koleje č. 51, 2 a 3 s nástupištními hranami. Kolej č. 3 bude kusá s určením pro končící a výchozí vlaky regionální dopravy vedené vratnými jednotkami. V případě nasazení vratných jednotek na vlaky dálkové dopravy, umožní odbavení i až pětivozových rychlíků.

Obecně platí, že koleje č. 1, 51 a 2 budou provozně vzájemně zastupitelné, avšak v případě odjezdu z koleje č. 51 ve směru Vizovice bude možné za cenu rychlosti 50 km/h a ve směru Otrokovice pak ze

všech kolejí vč. kusé koleje č. 3 rychlostí 80 km/h. Pro vlaky dálkové osobní dopravy je pak určující délka nástupiště (240 m), kterou budou splňovat hrany u dopravních kolejí č. 1, 0 a 2.

Díky vloženým kolejovým spojkám bude možný současný bezkolizní vjezd i odjezd osobních vlaků ze směru a ve směru Otrokovice.

Kolej č. 4 bude primárně využita pro průjezd tranzitních nákladních vlaků a jejich případný krátkodobý pobyt z dopravních důvodů. Kolej č. 4b není určena jako odstavná a spolu s kolejí č. 4 bude sloužit pro průjezd nákladních vlaků, případně krátkodobé zastavení nákladního vlaku délky 740 metrů z dopravních důvodů. Kratší nákladní vlaky ji budou využívat jen pro průjezd. V případě poruchy PZS dopravní zaměstnanci zajistí, aby kolej nebyla využívána pro zastavování vlaků, ale pouze pro průjezd vlaků.

Pro manipulační nákladní vlaky bude sloužit rovněž kolej č. 4, případně koleje č. 6 a 8, které jsou primárně určeny pro zátěž teplárny. Na jednu z těchto kolejí přijede naložená souprava se zátěží pro vlečku Svit (teplárna), pak odstoupí hnací vozidlo a ze směru od otrokovického zhlaví najede na soupravu hnací vozidlo vlečky, jenž přestaví první skupinu vozů na vlečkové koleje teplárny, kde budou nákladní vozy vyloženy a poté budou přemístěny na druhou volnou kolej. Obdobně bude posun pokračovat až do sestavení celé soupravy vyrovňávkového vlaku. Pro posun mezi vlečkou a kolejemi č. 6, 8 a 10 (která je určena pro odstavování vozů řady Uacs/Raj z vlečky) bude zřízeno pomocné stavědlo, které budou moci po předání na místní obsluhu obsluhovat zaměstnanci vlečkaře.

Kolej č. 4a bude využívána pro objíždění hnacích vozidel od končících a manipulujících nákladních vlaků a případně pro odstavení souprav nákladních vozů a hnacích vozidel od nákladních vlaků.

Pro ložné manipulace bude určena manipulační kolej č. 4c s přilehlou plochou VNVK, boční rampou délky 50 metrů a čelní rampou.

Poznámka: Problematikou jízd dlouhých nákladních vlaků se souhrnně zabývá samostatná kapitola „Technologie průvozu dlouhých nákladních vlaků“.

Posouzení potřebného počtu dopravních kolejí:

Posouzení je provedeno samostatně pro koleje s nástupištními hranami (určené pro vlaky osobní dopravy) pro výpočetní období $T = 120$ minut. Použitá metodika výpočtu je v souladu s platným předpisem SŽDC (ČSD) D24.

Výpočet potřebného počtu kolejí												
ŽST	Zlín střed					Výpočetní čas	T = 120 minut					
Směr	Otrokovice - Vizovice					Směr	Vizovice - Otrokovice					
Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	
		dynamické	pobyt	celkem				dynamické	pobyt	celkem		
R (z Brna)	2	2,0	4	6,0	12,0	R (do Brna)	2	1,0	4	5,0	10,0	
Os (z Krom.)	2	2,5	1,5	4,0	8,0	Os (do Krom.)	2	2,5	1,5	4,0	8,0	
Os (z Olc)	2	2,5	1,5	4,0	8,0	Os (do Olc)	2	2,5	1,5	4,0	8,0	
Os (z Uh.Hr.)	2	2,0	5	7,0	14,0	Os (do Uh.Hr.)	2	1,0	10	11,0	22,0	
Os (z Otrok.)	2	2,0	5	7,0	14,0	Os (do Otrok.)	2	1,0	10	11,0	22,0	
Pn (tranzit)	3	2,5	0	2,5	7,5	Pn (tranzit)	3	2,5	0	2,5	7,5	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Celkem:	13	minut			63,5	Celkem:	13	minut			77,5	
Celkové obsazení vlaky všech směrů:												
minut 141												
T (min):	120					alfa:	1,18					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,95						m:	4					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,99						m:	5					

Výpočet propustnosti kolejí

T	m _{skut}	m	T _{vyl}	T _{stál}	t _{obs}	t _{dod}	t _{ruš}	n	N	K _{prakt} (%)	S ₀
120	4	3	0	60	5,42	3,38	0,54	32	26	81,3%	0,336

Výpočet proběhl pomocí součinitele α pro statistickou jistotu $p = 0,95$ a $p = 0,99$. Posouzení bylo provedeno pro výhledový rozsah dopravy.

Pro zajištění výhledové osobní a výhledové tranzitní nákladní dopravy jsou v ŽST Zlín střed potřebné dle výpočtu 4 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,95$), respektive 5 dopravních kolejí (pro statistickou jistotu $p = 0,99$) s nástupišti.

Vzhledem k uvažované periodické dopravě je možno uvažovat nižší hodnotu, tj. 4 dopravní koleje.

Posouzení je provedeno samostatně pro koleje bez nástupištních hran (určené pro vlaky nákladní dopravy) pro výpočetní období $T = 120$ minut. Použitá metodika výpočtu je v souladu s platným předpisem SŽDC (ČSD) D24.

Výpočet potřebného počtu kolejí													
ŽST	Zlín střed					Výpočetní čas	T = 1 440 minut						
Směr	Otrokovice - Vizovice					Směr	Vizovice - Otrokovice						
Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)		
		dynamické	pobyt	celkem				dynamické	pobyt	celkem			
Pn (končící)	1	3,5	50	53,5	53,5	Vn (výchozí)	1	3,0	70	73,0	73,0		
Mn (manipuluje)	3	4,0	40	44,0	132,0	Mn (manipuluje)	3	4,0	10	14,0	42,0		
-						-							
-						-							
-						-							
-						-							
-						-							
-						-							
-						-							
-						-							
Celkem:	4				minut	185,5	Celkem:	4				minut	115
Celkové obsazení vlaky všech směrů:													
minut												300,5	
T (min):	1440					alfa:	0,21						
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,95						m:	2						
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,99						m:	3						

Výpočet propustnosti kolejí

T	m _{skut}	m	T _{vyl}	T _{stál}	t _{obs}	t _{dod}	t _{ruš}	n	N	K _{prakt} (%)	S ₀
1440	2	1	60	420	37,56	33,75	2,07	13	8	61,5%	0,125

Výpočet proběhl pomocí součinitele α pro statistickou jistotu $p = 0,95$ a $p = 0,99$. Posouzení bylo provedeno pro výhledový rozsah dopravy.

Pro zajištění výhledové nákladní dopravy jsou v ŽST Zlín střed potřebné dle výpočtu 2 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,95$), respektive 3 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,99$).

- Os Zlín střed – Otrokovice – Uherské Hradiště a zpět
- Os Zlín střed – Otrokovice a zpět
- Pn Lípa nad Dřevnicí – Česká Třebová a zpět
- Mn Lípa nad Dřevnicí – Otrokovice a zpět

Při dimenzování kapacit ŽST Zlín střed je nutné uvážit i další faktory:

- Železniční stanice Zlín střed bude končící a výchozí stanicí pro dvě linky regionální a jednu linku dálkové dopravy, pro další dvě linky regionální dopravy bude tranzitní stanicí.
- Je zřejmé, že při garantovaném přechodu souprav mezi linkami Uherské Hradiště – Zlín střed a Otrokovice – Zlín střed, by nárokový počet hran poklesl o jednu hranu pro končící vlaky osobní dopravy. Takový předpoklad není prozatím možné považovat za reálný po celé posuzované období (zejména v počátečním období po realizaci stavby lze očekávat nekompatibilitu souprav na obou linkách).
- Naopak v případě přehodnocení technologie obratu vlaků dálkové dopravy (souprava přijíždějící v X:26 by nepřecházela na párový vlak v X:34, ale až Y:34), by dálkové vlaky nárokovaly o ještě nástupištní hranu více.
- Vzhledem k dostatečné kapacitě trati nelze vyloučit zájem alternativních dopravců na provozování komerční linky s ukončením v ŽST Zlín střed (dále ve směru Vizovice trať nemá dostatečnou kapacitu). Rovněž nelze opomíjet možné zavedení linky Praha – Zlín střed (ve formě přímých vozů na luhačovických rychlicích). Tyto vlaky by se o nástupištní hranu dělily s dálkovými vlaky relace Brno – Zlín střed – Brno.
- Pro traťový úsek Otrokovice – Zlín střed v celkové délce 10 km bude ŽST Zlín střed jedinou železniční stanicí s možností zahájení a ukončení jízdy vlaků. Sousední výhybna Zlín-Přiluky bude disponovat pouze dvěma dopravními kolejemi (navíc pravidelně využívanými na křižování vlaků), obdobně technické řešení ŽST Lípa nad Dřevnicí bylo minimalizováno na nejnutnější rozsah. S vlaky mimořádnými, zavedených ad hoc, vlaky na údržbu trati apod. bude nutné vyčkávat na uvolnění trati právě v ŽST Zlín střed.
- Vzhledem k navazujícímu jednokolejnému úseku ve směru Vizovice nelze vyloučit vzájemné ovlivňování vlaků, tj. vznik zpoždění. Již v případě zpoždění vlaku od Vizovic o 5 minut by došlo ke křižování s protivlakem nikoliv na širé dvoukolejné trati Zlín střed – Otrokovice, ale přímo v ŽST Zlín střed, což by nárokovalo dvě nástupištní hrany.
- Při výlukové činnosti na traťové koleji směr Vizovice budou v ŽST Zlín střed končit jízdu a obracet vlaky všech linek osobní dopravy, které bude nutné odbavit na kolejích s nástupištními hranami.

- Kapacita stanice musí být dostatečná i s požadovanými rezervami tak, aby umožnila bez zásadních vlaků na kvalitu dopravy odbavit veškerou dopravu i v případě vyloučení některé z dopravních kolejí (nástupištních hran), což je běžná situace z důvodu oprav, údržby apod.

Noční deponování osobních souprav, předtápěcí zařízení, zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

V rámci železniční stanice Zlín střed budou odstavovány:

- Elektrické jednotky z výkonů na trati Vizovice – Otrokovice, kde se předpokládá vedení vlaků v závislé trakci elektrickými jednotkami s možností aktivního odstavení, tj. předtápění soupravy přímo hnacím vozidlem z troleje bez nutnosti předtápěcích zařízení, a to na kusé koleji s nástupištní hranou č. 3, případně průběžných na kolejích č. 1, 0 a 2 s nástupištními hranami.
- Na vybraných výkonech na trati Vizovice – Otrokovice mohou být nasazeny motorové jednotky, které budou přecházet na jiné, neelektrizované tratě Zlínského kraje. Pro odstavení motorových jednotek se předpokládá na kusé koleji s nástupištní hranou č. 3, případně průběžných na kolejích č. 1, 0 a 2 s nástupištními hranami, u kterých budou zřízeny zásuvkové stojany pro hnací vozidla (0, 1, 2, 3).
- Soupravy klasické stavby pro rychlíky relace Zlín střed – Brno budou nocovat v ŽST Zlín střed, neboť je avizováno nasazení vozidel klasické stavby do doby pořízení elektrických jednotek. Pro odstavení klasických souprav se předpokládá na průběžných na kolejích č. 51, 1, 2, případně kusé koleji č. 3, s nástupištními hranami, u kterých budou zřízeny EPZ (I, II, III, IV).
- Stojany nn 230V – požadované parametry – na každém stojanu osadit 2 zásuvky 230 V průmyslového provedení, max. příkon na zásuvku 1,5 kW.
- Stojany EPZ – je nutno osadit přepínatelné stojany s napětím 3/1,5 kV AC.

Odb. Zlín-Malenovice

Dopravní technologie a přiřazení funkcí kolejím:

Odbočka Zlín-Malenovice bude zřízena v km 5,800, což je zhruba uprostřed mezistaničního úseku Otrokovice – Zlín střed. Jejím cílem je možnost operativního využívání obou traťových kolejí.

Hlavní využití nalezne během výluk traťových kolejí, kdy umožní rozdělení dlouhého mezistaničního úseku na dva kratší (Otrokovice – Odb. Zlín-Malenovice a Zlín-Malenovice – Zlín střed). Vyloučení jedné traťové koleje mezi odbočkou a sousední stanicí bude znamenat zlepšení výlukové propustnosti a tím i pokles požadavku na opatření v nákladní dopravě.

Odbočka bude díky dvěma kolejovým spojkám sloužit k přejíždění z 1. traťové koleje na 2. traťovou kolej, případně naopak.

Bude zavedeno dálkové ovládání staničního zabezpečovacího zařízení.

Vzhledem k tomu, že nová odbočka nahrazuje stávající ŽST Zlín-Malenovice, nebude nově disponovat manipulační kolejí a plochou VNVK. Ložné manipulace jednotlivých vozových zásilek budou převedeny do ŽST Tlumačov, příp. Zlín střed.

Vlečka č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“

Dopravní technologie a přiřazení funkcí kolejím:

Odbočující vlečka č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“, bude napojena do 2. traťové koleje v km 4,064. Obsluha vlečky bude prováděna vlečkovými vlaky ze stanice Otrokovice v dopoledních hodinách, kdy je po trati veden nižší počet vlaků osobní dopravy.

Vlečka se obsluhuje vlečkovým vlakem ze stanice Otrokovice s uvolněním traťové koleje tj. s uzamčením vlaku na vlečce a s návratem vlaku do obsluhovací stanice Otrokovice. Krytí manipulačního místa na trati bude zabezpečeno oddílovým návěstidlem 2So (po úpravě infrastruktury pro výhradní provoz „Stop značkou ETCS“ a svítilnami s návěstí pro dovolení jízdy vlaku bez MA) před odbočnou výhybkou Z1, ze sousední dopravní odbočky Zlín-Malenovice bude krytí hlavními návěstidly (Stop značkami ETCS) odbočky. Odvratná výhybka Z2 na vlečce bude kryta seřadovacími návěstidly. Výhybky Z1 a Z2 budou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky ve spojce, ovládanými z PSt.Z1 vlečky.

Obsluha vlečky bude prováděna vlakem jedoucím pod dohledem ETCS v módu MA až k návěstidlu 2So se zakazující návěstí (bude u něho konec oprávnění k jízdě), u něhož vlak zastaví. Následně dispečer na CDP Přerov předá prostřednictvím obsluhy JOP, souhlas na pomocné stavědlo PSt. Z1 vlečky, kde odborně způsobilý zaměstnanec dopravce určený k obsluze vlečky nejprve provede registraci oprávnění (např. kartou PIK). Po kladném vyhodnocení jeho přihlášení a po ústním souhlasu zástupce provozovatele drážní dopravy na vlečce s vjezdem vlaku na vlečku, přestaví zaměstnanec dopravce výhybky Z1/Z2 z PSt.Z1 vlečky do polohy pro jízdu na vlečku a vydá strojvedoucímu návěst „Souhlas k posunu“. Strojvedoucí vlečkového vlaku před návěstidlem 2So před uvedením vlaku do pohybu obsluhou mobilní části ETCS zvolí mód posun (SH) a v módu SH vjede na vlečku. Návěstidlo 2So zakazující návěstí (Stop značka ETCS) kryje zároveň PZS přejezdu P8229 následující za tímto návěstidlem, aby byl vyloučen vliv obsazení části přibližovacího úseku na spuštění výstrahy na PZS a nebyl na něm vyvolán tzv. nadbytečný výstražný stav. Po přestavení výhybek na vlečku bude krytí PZS zajištěno také opačnou polohou výhybek tzn. směrem na vlečku. Po uvolnění traťové koleje a přestavením výhybek Z1/Z2 do základní polohy a splnění dalších podmínek podle TNŽ 32 2620, se zabezpečovací zařízení uvede do základní polohy a tím dojde zpráva prostřednictvím zabezpečovacího zařízení na CDP Přerov (příp. PPV Vizovice) o uvolnění traťové koleje. Tím bude uzavřen vlak na vlečce.

Pro návrat z vlečky po předání souhlasu k obsluze PSt. Z1 vlečky traťovým dispečerem CDP Přerov (příp. pohotovostním výpravčím PPV Vizovice) provede zaměstnanec dopravce přestavení výhybek Z1/Z2 z PSt.Z1 vlečky ze základní do opačné polohy pro odjezd vlaku z vlečky na traťovou kolej

fomrou posunu. Odjezd vlaku z vlečky bude probíhat za podmínek stanovených v TNŽ 34 2620. Mobilní část ETCS bude na základě obsluhy strojvedoucího přepnuta do módu SR (ještě před odjezdem z vlečky pro umožnění pozdějšího co nejdřívejšího udělení oprávnění k jízdě). Po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ na seřaďovacím návěstidle SeZ2 před odvratnou výhybkou Z2 a po uplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla (z důvodu zajištění potřebné doby výstrahy na PZS P8228 na trati) vlak vyjede na traťovou kolej v módu SR směr Otrokovice tak, aby uvolnil odbočnou výhybku Z1 na traťové koleji a stál koncem vlaku za úrovní návěstidla 2So, čímž uvolní úsek počítače náprav na výhybce Z1. Po vrácení výhybek Z1/Z2 do základní polohy a pro vyhodnocení vrácení obsluhy PSt.Z1 vlečky na CDP Přerov musí být splněny požadavky normy TNŽ 34 2620 a následně bude vlaku uděleno oprávnění k jízdě (MA). Jeho udělení bude rovněž podmíněno předchozím odesláním hlášení o poloze vlaku s poslední vztahnou balízovou skupinou u návěstidla 2So.

ŽST Otrokovice

Dopravní technologie a přiřazení funkcí kolejím:

Zásadních změn dozná lichá kolejová skupina. Ta bude intenzivně využívána vlaky osobní, resp. tranzitní nákladní dopravy ve směru Břeclav – Přerov (pravostranný provoz). Uvedené spoje budou moci využívat koleje č. 1, 3a + 3 + 3b, 5a + 5b + 5 a 9 s tím, že přednostně budou vedeny na kolej č. 1. Veškerá doprava směřující z a na odbočnou trať do Vizovic bude vedena po kolejích č. 3a + 3, 5a + 5b + 5 a 9.

Nástupiště jsou uspořádány tak, aby došlo ke zlepšení přestupních vazeb mezi všemi nástupišti a byly redukovány horizontální přesuny cestujících. Je rovněž zbudována jedna nástupištní hrana přímo u výpravní budovy (1. nástupiště), čímž se pro část cestujících zkrátí přestupní vazby mezi vlaky a terminálem hromadné dopravy v přednádraží. S délkou 120 metrů je určena výhradně pro regionální dopravu. Následuje 2. jednostranné ostrovní nástupiště (nové) s délkou 170 metrů, kde bude možné odbavit v případě potřeby i kratší rychlíky ve směru Zlín střed (6x vůz á 26,4 metrů + HV). Další, 3. oboustranné ostrovní nástupiště dosáhne délky 350 metrů, čímž bude sjednoceno se stávajícím 4. oboustranným ostrovním nástupištěm.

Vlaky dálkové dopravy ve vztahu k vizovické trati budou vzhledem k délce souprav a nástupišť vedeny výhradně na kolej č. 3 s delší nástupištní hranou. Pro vlaky regionální dopravy budou koleje č. 3, 5 a 9 vzhledem k jejich dostatečné délce plnohodnotné a zastupitelné. Uvedené koleje zároveň umožní odjezd i příjezd vlaků ze směru Vizovice, stejně tak odjezd spojů ve směru Uherské Hradiště (linka Vizovice – Uherské Hradiště). Tyto spoje zde budou pravidelně vykonávat úvrať.

Vlaky osobní dopravy ze směru Vizovice, které v Otrokovicích ukončí svou jízdu (linka Zlín střed – Otrokovice a zpět), budou odbavovány výhradně na koleji č. 9, aby mohly být poté odstaveny na koleji č. 7 a uvolnily tak nástupištní hranu pro ostatní dopravu.

Vzhledem k plné peronizaci není nutné přijímat bezpečnostní opatření pro pohyb cestujících v kolejišti, přístup na všechna nástupiště bude zásadně mimoúrovňový, podchodem.

Koleje č. 3a + 3, 5a + 5b + 5 budou vzhledem k dostatečné užitečné délce vhodné i pro jízdu nákladních vlaků, které budou vjíždět, resp. odjíždět ve směru Zlín a Lípa nad Dřevnicí. U vlaků nákladní tranzitní dopravy (zejména relace Česká Třebová – Lípa nad Dřevnicí) bude možné vjíždět ve směru od Tlumačova přímo na koleje liché skupiny (kolizně). Obdobně bude umožněn odjezd (průjezd) nákladních vlaků od Zlína ve směru na Tlumačov přímo z liché kolejové skupiny (bezkolizně).

Nákladní vlaky, které budou v Otrokovicích výchozí (tj. vlaky s místní zátěží kategorie Mn), budou po svém sestavení na sudé kolejové skupině úvratově (přes severní nebo jižní zhlaví) přestaveny na lichou kolejovou skupinu, odkud budou odjíždět ve směru do Zlína. Veškeré náležitosti (technická prohlídka výchozího nákladního vlaku) budou provedeny ještě na sudé kolejové skupině.

Obdobně končící nákladní vlaky (vlaky s místní zátěží kategorie Mn), budou po svém příjezdu na lichou kolejovou skupinu úvratově (přes severní nebo jižní zhlaví) přestaveny na sudou kolejovou skupinu, kde budou zpracovány. Veškeré náležitosti (technická prohlídka končícího nákladního vlaku) budou provedeny až na sudé kolejové skupině.

Obdobný postup (s dodatečným přestavováním vlaků na lichou kolejovou skupinu) bude muset být uplatňován v případě, že tranzitní nákladní vlaky ve směru do Zlína přijedou do Otrokovic v době, kdy nebude možné zavést trasu nákladního vlaku a umožnit odjezd bez zdržení na liché kolejové skupině. Z pohledu staniční technologie není tato provozní situace žádoucí a běžně uvažovaná, ale v nutném mimořádném případě bude při přestavování vlaku ze sudé skupiny na lichou (nebo naopak) čelo sunutého posunového dílu obsazeno odpovědným zaměstnancem dopravce.

Stanice Otrokovice nebude nově disponovat manipulační kolejí a plochou VNVK. Ložné manipulace jednotlivých vozových zásilek budou převedeny do ŽST Tlumačov, příp. Zlín střed.

Poznámka: Problematikou jízd dlouhých nákladních vlaků se souhrnně zabývá samostatná kapitola „Technologie průvozu dlouhých nákladních vlaků“.

Posouzení potřebného počtu dopravních kolejí:

Posouzení je provedeno samostatně pro koleje liché kolejové skupiny (určené pro vlaky osobní a tranzitní nákladní dopravy) pro výpočetní období $T = 120$ minut. Použitá metodika výpočtu je v souladu s platným předpisem SŽDC (ČSD) D24.

Výpočet potřebného počtu kolejí											
ŽST	Otrokovice - liché skupina					Výpočetní čas	T = 120 minut				
Směr	Vizovice - Otrokovice; Břeclav - Přerov					Směr	Otrokovice - Vizovice; Přerov - Břeclav				
Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)
		dynamické	pobyt	celkem				dynamické	pobyt	celkem	
R (Brno)	2	3,5	2	5,5	11,0	R (Zlín)	2	3,0	2	5,0	10,0
Os (končiči)	2	2,5	3	5,5	11,0	Os (výchozí)	2	0,5	5	5,5	11,0
Os (Olč.)	2	3,5	1	4,5	9,0	Os (Vizovice)	2	3,0	1	4,0	8,0
Os (Krom.)	2	3,5	1	4,5	9,0	Os (Vizovice)	2	3,0	1	4,0	8,0
Os (U.Hr.,úvrat)	2	3,5	5	8,5	17,0	Os (Zlín, úvrat)	2	3,0	5	8,0	16,0
Mn (končiči)	1	3,0	5	8,0	8,0	Pn (Lípa)	1	4,0	0	4,0	4,0
EC (Polsko)	1	3,0	2	5,0	5,0	-					
R (Praha, Olč.)	1	3,0	2	5,0	5,0	-					
Os (Přerov)	2	2,5	7	9,5	19,0	-					
Pn (kor. tranzit)	2	3,0	0	3,0	6,0	-					
Celkem:	17			minut	100	Celkem:	11			minut	57
Celkové obsazení vlaky všech směrů:											
T (min):	120					alfa:	1,31				157
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,95						m:	4				
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,99						m:	6				

Výpočet propustnosti kolejí

T	m _{skut}	m	T _{vyl}	T _{stál}	t _{obs}	t _{dod}	t _{ruš}	n	N	K _{prakt} (%)	S _o
120	4	3	0	60	5,61	2,68	0,57	33	28	84,8%	0,374

Výpočet proběhl pomocí součinitele α pro statistickou jistotu $p = 0,95$ a $p = 0,99$. Posouzení bylo provedeno pro výhledový rozsah dopravy.

Pro zajištění výhledové osobní a výhledové tranzitní nákladní dopravy jsou na liché kolejové skupině ŽST Otrokovice potřebné dle výpočtu 4 dopravní koleje (pro statistickou jistotu $p = 0,95$), respektive 5 dopravních kolejí (pro statistickou jistotu $p = 0,99$).

Vzhledem k uvažované periodické dopravě je možno uvažovat nižší hodnotu, tj. 4 dopravní koleje.

Všechny dopravní koleje na liché kolejové skupině je nutné uvažovat jako průjezdné.

Dále je nutno uvažovat dvě manipulační koleje pro odstavení osobních souprav mezi výkony.

Plán pravidelného obsazení dopravních kolejí v době 120minutové špičky:

Podle zadání parametrů a rozsahu osobní dopravy byl zpracován plán obsazení liché kolejové skupiny. Vedle vlaků přecházejících na trať a z trati 331 je na liché kolejové skupině nutné uvažovat intenzivní provoz licheho směru na trati 330 (tj. vlaky osobní a nákladní dopravy z Břeclavi do Přerova).

Hlavní dopravní kolej č. 1 je uvažována výhradně pro dopravu na trati 330 ve směru do Přerova. Kolej č. 3 slouží jako předjízdna pro liché směry trati 330 a zároveň pro dopravu trati 331. Koleje č. 5 a 9 pak slouží primárně pro dopravu trati 331, ale operativně mohou být využívány i dopravou z trati 330.

V rámci zpracovaného plánu obsazení jsou uvedeny vlaky dálkové a regionální osobní dopravy. Vlaky nákladní dopravy nejsou obecně zpracovány, výjimkou je nákladní doprava přecházející na nebo z trati Vizovice – Otrokovice.

Časové kóty značí čas příjezdu nebo odjezdu vlaku, v případě symbolu „...“ je souprava odstavena nebo přistavena na odstavné manipulační koleje, v případě nákladního vlaku pak na sudou kolejovou skupinu.



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- EC/R relace Bohumín – Břeclav, Přerov – Břeclav, resp. Praha – Luhačovice a zpět
- R Zlín střed – Brno a zpět
- Os Vizovice – Otrokovice – Přerov – Olomouc a zpět
- Os Vizovice – Otrokovice – Kroměříž a zpět
- Os Zlín střed – Otrokovice – Uherské Hradiště a zpět
- Os Zlín střed – Otrokovice a zpět
- Os Přerov – Břeclav a zpět
- Pn Lípa nad Dřevnicí – Česká Třebová a zpět
- Mn Lípa nad Dřevnicí – Otrokovice a zpět

Noční deponování osobních souprav, předtápěcí zařízení, zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

V rámci železniční stanice Otrokovice budou odstavovány:

- Elektrické jednotky z výkonů na trati Vizovice – Otrokovice, kde se předpokládá vedení vlaků v závislé trakci elektrickými jednotkami s možností aktivního odstavení, tj. předtápění soupravy přímo hnacím vozidlem z troleje bez nutnosti předtápěcích zařízení, a to na kusé koleji bez nástupištní hrany č. 7, resp. vlečkové koleji DKV, případně na staničních kolejích č. 5 a 9.
- Na vybraných výkonech na trati Vizovice – Otrokovice mohou být nasazeny motorové jednotky, které budou přecházet na jiné, neelektrizované tratě Zlínského kraje. Pro odstavení motorových jednotek se předpokládá na kusé koleji bez nástupištní hrany č. 7, resp. vlečkové koleji DKV, u kterých budou zřízeny zásuvkové stojany pro hnací vozidla. Další zásuvkové stojany budou zřízeny mezi staničními kolejemi č. 5 a 9.
- Celkově se předpokládá se možnost současného odstavení až 4 souprav regionálních vlaků na kolejích 5, 7, 9 a vlečce DKV.

- Soupravy klasické stavby pro osobní vlaky relací Přerov – Otrokovice, případně Otrokovice – Břeclav mohou nocovat v ŽST Otrokovice, neboť je avizováno rozdělení vozebního ramene dle požadavků výhledové dopravy Zlínského kraje. Pro odstavení klasických souprav (vedených dočasně lokomotivami 362 s WTB, výhledově elektrickými jednotkami v počtu maximálně jedné soupravy) není nutné využívat předtápěcích stojanů, ale je možné jejich aktivní odstavení a předtápění soupravy z troleje.
- Pro odstavení klasických souprav se na základě požadavku ÚŘP OŘ Olomouc (uvedeno v dokladové části) předpokládá mezi kolejemi č. 3 a 5 zřízení 2 ks EPZ (I, II).
- Stojany EPZ – je nutno osadit přepínatelné stojany s napětím 3/1,5 kV AC.
- Stojany nn 230V – požadované parametry – na každém stojanu osadit 2 zásuvky 230 V průmyslového provedení, max. příkon na zásuvku 1,5 kW.

3.3 Navrhované úpravy železniční dopravní cesty

3.3.1 Charakteristika traťových úseků

V rámci stavby dojde ke stavebním úpravám, které umožní zvýšení traťové rychlosti až na 100 km/h. Následuje tabulka s psaným rychlostním profilem v traťovém úseku Otrokovice – Zlín střed – Vizovice pro hodnoty $I = 100$ mm a $I = 130$ mm.

staničení od (km)	staničení do (km)	rychlost (km/hod) pro $I = 100$ mm	rychlost (km/hod) pro $I = 130$ mm	poznámka
0,000	0,436	50	50	Otrokovice
0,436	9,298	100	100	-
9,298	11,560	80	80	
11,560	11,980	75	80	
11,980	20,564	100	100	
20,564	21,265	80	85	
21,265	21,539	55	60	
21,539	22,100	70	75	
22,100	24,280	80	85	-
24,280	24,738	60	60	Vizovice

3.3.2 Charakteristika stanic a zastávek v navrhovaném stavu

ŽST Vizovice

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Vizovice bude ležet v km 24,625 regionální dráhy Vizovice – Zlín střed.

Železniční stanice nebude obsazena výpravčím a bude dálkově ovládána z CDP Přerov.

Nástupiště:

Pro osobní dopravu budou sloužit nástupiště:

- 1. nástupiště – jazykové oboustranné, mezi průběžnou kolejí č. 1 a kusou kolejí č. 2, s hranou délky 120 metrů u koleje č. 1 a hranou délky 120 m u koleje č. 2, s nástupištní hranou 550 mm nad TK.

Přístup na 1. nástupiště bude úrovnový od výpravní budovy z čela nástupiště.

Vlečky:

- Vlečka č. 5333 „Milan Křupala Vizovice“ bude zaústěna výhybkou č. 3 do koleje č. 3.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	160 m	Sc1 – L1	hlavní staniční, vjezdová a odjezdová kolej, TV, kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC
2	165 m	Sc2 – L2	vjezdová a odjezdová kusá kolej, TV, kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC
3	140 m	Sc3 – L3	vjezdová a odjezdová kolej, TV, ve správě SŽDC
Manipulační koleje			
1a	140 m	zarážedlo – Se1	odstavná, výtažná kusá kolej, kolej pro objíždění HV, TV, ve správě SŽDC
2a	103 m	zarážedlo – Se2	všeobecně nakládková a vykládková kolej, složiště a plocha VNVK, ve správě SŽDC

Poznámka: Využitelná délka dopravních kolejí při provozu pod ETCS může dosahovat rozdílných hodnot. Blíže viz samostatná kapitola.

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava ~ 25 kV/50 Hz. Koleje s TV jsou uvedeny v tabulce výše a ve schématu.

Situování neutrálních polí a elektrických dělení bylo posouzeno ve vztahu k výhledové dopravní technologii stanice.

Elektrický ohřev výhybek:

Bude zřízen na výhybkách označených v dopravně-technologickém schématu zelenými kroužky.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nebudou zřízena.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Budou zřízeny tři zásuvkové stojany u kolejí č. 1, 1a, 2.

Zastávka Zádveřice

Umístění a charakteristika zastávky:

Bude ležet v km 21,683 mezi ŽST Vizovice a ŽST Lípa nad Dřevnicí. Bude zřízeno vnější jednostranné nástupiště stavební délky 120 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup k zastávce bude nadále po místní komunikaci.

ŽST Lípa nad Dřevnicí

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Lípa nad Dřevnicí bude ležet v km 18,631 regionální dráhy Vizovice – Zlín střed.

Železniční stanice nebude obsazena výpravním a bude dálkově ovládána z CDP Přerov.

Nástupiště:

Pro osobní dopravu budou sloužit nástupiště:

- 1. nástupiště – vnější jednostranné, u koleje č. 3, délky 120 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK,
- 2. nástupiště – ostrovní jednostranné, u koleje č. 1a, délky 120 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK.

Vlečky:

- Vlečka č. 5329 „Metrans, a. s.“ bude zaústěna výhybkami č. 7b, 10 z koleje č. 4 a výhybkou č. 11b z koleje č. 4c.
- Vlečka č. 5330 „Lukrom, spol. s r. o.“ bude zaústěna do dráhy vlečkou „Metrans, a. s.“ výhybkou č. 102b.
- Vlečka č. 5331 „Metrans Moravia II“ bude nadále zaústěna do dráhy vlečkou „Lukrom, spol. s r. o.“ výhybkou č. A1.
- Vlečka č. 5332 „Paramo, a. s.“ bude zaústěna výhybkou č. 6 z koleje č. 4b.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	586 m	Sc1 – Lc1	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
1a	176 m	S1a – Lc1a	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
1b	213 m	S1b – Lc1b	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
1b+1	875 m	S1b – Lc1	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
1c	63 m	Sc1c – Se4	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
1d	127 m	Se5 – L1d	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC

2	266 m	Sc2 – Lc2	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2b	82 m	Sc2b – Lc2b	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2c	169 m	Sc2c – Lc2c	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2b+2+ 2c	797 m	Sc2b – Lc2c	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
3	140 m	Sc3 – Lc3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
4	339 m	Sc4 – Lc4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
4b	45 m	Sc4b – Lc4b	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
4c	143 m	Sc4c – Lc4c	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
4b+4+ 4c	783 m	Sc4b – Lc4c	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
Manipulační koleje			
2a	34 m	zarážedlo – Se1	odstavná kusá kolej pro hnací vozidla, TV, ve správě SŽDC
2d	39 m	Se3 – zarážedlo	odstavná kusá kolej pro hnací vozidla, TV, ve správě SŽDC
4a	81 m	zarážedlo – Se2	výtažná a odstavná kusá kolej, TV, ve správě SŽDC
106	278 m	SeM1 – SeM3	vlečková kolej, TV, ve správě vlečkaře
106a	30 m	zarážedlo – hrot výhybky č. 101a	výtažná vlečková kolej, TV, ve správě vlečkaře
106b	63 m	námezník výhybky č. 103b – SeM5	vlečková kolej, TV, ve správě vlečkaře
108	240 m	SeM2 – SeM4	vlečková kolej, TV, ve správě vlečkaře
108a	31 m	vrata remízy – námezník výhybky č. 102a	odstavná vlečková kolej, ve správě vlečkaře

Poznámka: Využitelná délka dopravních kolejí při provozu pod ETCS může dosahovat rozdílných hodnot. Blíže viz samostatná kapitola.

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava ~ 25 kV/50 Hz. Koleje s TV jsou uvedeny v tabulce výše a ve schématu.

Situování neutrálních polí a elektrických dělení bylo posouzeno ve vztahu k výhledové dopravní technologii stanice.

Elektrický ohřev výhybek:

Bude zřízen na výhybkách označených v dopravně-technologickém schématu zelenými kroužky.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nebudou zřízena.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nebudou zřízeny.

Zastávka Želechovice nad Dřevnicí

Umístění a charakteristika zastávky:

Bude ležet v km 16,756 mezi ŽST Lípa nad Dřevnicí a výhybnou Zlín-Přiluky. Bude zřízeno vnější jednostranné nástupiště stavební délky 120 metrů s nástupištní hranou 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup k zastávce bude nadále po místní komunikaci.

Výhybna Zlín-Přiluky

Umístění a charakteristika výhybny:

Nová výhybna Zlín-Přiluky bude zřízena v km 15,272 regionální dráhy Vizovice – Zlín střed.

Výhybna nebude obsazena výpravčím a bude dálkově ovládána z CDP Přerov.

Nástupiště:

Nebudou zřízena.

Vlečky:

Nebudou zaústěny.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	718 m	S1 – L1	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2	718 m	S2 – L2	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC

Poznámka: Využitelná délka dopravních kolejí při provozu pod ETCS může dosahovat rozdílných hodnot. Blíže viz samostatná kapitola.

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava ~ 25 kV/50 Hz. Koleje s TV jsou uvedeny v tabulce výše a ve schématu.

Situování neutrálních polí a elektrických dělení bylo posouzeno ve vztahu k výhledové dopravní technologii stanice.

Elektrický ohřev výhybek:

Bude zřízen na výhybkách označených v dopravně-technologickém schématu zelenými kroužky.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nebudou zřízena.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Nebudou zřízeny.

Zastávka Zlín-Přiluky

Umístění a charakteristika zastávky:

Bude ležet v km 14,407 mezi výhybnou Zlín-Přiluky a ŽST Zlín střed. Bude zřízeno vnější jednostranné nástupiště délky 120 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup k zastávce bude nadále po místní komunikaci.

Zastávka Zlín-Podvesná

Umístění a charakteristika zastávky:

Bude ležet v km 12,630 mezi výhybnou Zlín-Přiluky a ŽST Zlín střed. Bude vnější jednostranné nástupiště délky 120 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup k zastávce bude z nového silničního nadjezdu.

Zastávka Zlín-Dlouhá

Umístění a charakteristika zastávky:

Bude ležet v km 11,200 mezi výhybnou Zlín-Přiluky a ŽST Zlín střed. Bude zřízeno vnější jednostranné nástupiště délky 120 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup k zastávce bude nadále po místní komunikaci.

ŽST Zlín střed

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Zlín střed bude ležet v km 10,174 regionální dráhy Vizovice – Zlín střed a celostátní dráhy Zlín střed – Otrokovice.

Železniční stanice bude obsazena pohotovostním výpravčím, v základním stavu bude dálkově ovládána z CDP Přerov.

Nástupiště:

Pro osobní dopravu budou sloužit nástupiště:

- 1. nástupiště – vnější jednostranné, u koleje č. 3, délky 123 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK,
- 2. nástupiště – vnější jednostranné, u koleje č. 1, délky 252 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK,
- 3. nástupiště – ostrovní oboustranné, mezi kolejemi č. 51 a 2, délky 252 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK.

Vlečky:

- Vlečka č. 5328 „Svit“ bude zaústěna výhybkou č. 8 do koleje č. 8, výhybkou č. 13 do koleje č. 6, výhybkou č. 22 do koleje č. 1 a nově výhybkou č. 24 do koleje č. 4c.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	311 m	Sc1 – Lc1	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
1a	293 m	S1a – Se1	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
1b	51 m	Se5 – Se6	hlavní staniční, průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
1c	61 m	Sc1c – Se8	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
1c+1d	544 m	Sc1c – L1d	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
1d	392 m	Se10 – L1d	hlavní staniční, průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2	529 m	Sc2 – Lc2	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
2b	68 m	Se4 – Se5	hlavní staniční, průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2c	61 m	Sc2c – Se9	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2c+2d	544 m	Sc2c – L2d	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2d	392 m	Se11 – L2d	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
3	237 m	Sc3 – Lc3	vjezdová a odjezdová kusá kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC

4	610 m	Sc4 – Lc4c	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
4b	72 m	Se2 – Lc4b	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
4+4b	758 m	Sc4 – Lc4b	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
6	504 m	Sc6 – Lc6	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
8	499 m	Sc8 – Lc8	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
51	351 m	Sc51 – Lc51	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
Manipulační koleje			
4a	136 m	zarážedlo – Se1	odstavná kusá kolej pro nákladní vozy a hnací vozidla, TV, ve správě SŽDC
4c	74 m	Se12 – Se13	odstavná kolej, ve správě SŽDC
4d	377 m	Se14 – zarážedlo	odstavná kusá kolej, plocha VNVK, ve správě SŽDC
10	155 m	zarážedlo – výkolejka Vk2	odstavná kusá kolej, ve správě SŽDC

Poznámka: Využitelná délka dopravních kolejí při provozu pod ETCS může dosahovat rozdílných hodnot. Blíže viz samostatná kapitola.

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava ~ 25 kV/50 Hz. Koleje s TV jsou uvedeny v tabulce výše a ve schématu.

Situování neutrálních polí a elektrických dělení bylo posouzeno ve vztahu k výhledové dopravní technologii stanice.

Elektrický ohřev výhybek:

Bude zřízen na výhybkách označených v dopravně-technologickém schématu zelenými kroužky.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Budou zřízeny čtyři stojany EPZ u kolejí č. 1, 2, 3, 51.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Budou zřízeny čtyři zásuvkové stojany u kolejí č. 1, 2, 3, 51.

Zastávka Zlín-Prštné

Umístění a charakteristika zastávky:

Bude ležet v km 8,582 mezi ŽST Zlín střed a Odb. Zlín-Malenovice. Budou zřízena dvě jednostranná vnější nástupiště délky 120 metrů u obou traťových kolejí, s nástupištní hranou 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup k zastávce bude novým podchodem.

Zastávka Zlín-Louky

Umístění a charakteristika zastávky:

Zastávka bude v rámci této stavby zrušena.

Zastávka Zlín-Malenovice obec

Umístění a charakteristika zastávky:

Nová zastávka bude zřízena v km 5,137 jako náhrada za ŽST Zlín-Malenovice a zastávku Zlín-U mlýna mezi ŽST Zlín střed a Odb. Zlín-Malenovice. Budou zřízena dvě jednostranná vnější nástupiště délky 120 metrů u obou traťových kolejí, s nástupištní hranou 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup k zastávce bude nadále po místních komunikacích.

Odb. Zlín-Malenovice

Umístění a charakteristika odbočky:

Odbočka Zlín-Malenovice bude zřízena v km 5,784, což je zhruba uprostřed mezistaničního úseku Otrokovice – Zlín střed. Jejím cílem je možnost operativního využívání obou traťových kolejí. Odbočka bude díky dvěma kolejovým spojkám sloužit k přejíždění z 1. traťové koleje na 2. traťovou kolej.

Bude zavedeno dálkové ovládání staničního zabezpečovacího zařízení z CDP Přerov.

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava ~ 25 kV/50 Hz.

Situování neutrálních polí a elektrických dělení bylo posouzeno ve vztahu k výhledové dopravní technologii stanice.

Elektrický ohřev výhybek:

Bude zřízen na výhybkách označených v dopravně-technologickém schématu zelenými kroužky.

ŽST Zlín-Malenovice

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice bude v rámci této stavby zrušena.

Zastávka Zlín-U mlýna

Umístění a charakteristika zastávky:

Zastávka bude v rámci této stavby zrušena.

Vlečka č. 5327 „ZPS-Transport, a. s.“

Umístění a charakteristika vlečky:

Vlečka „ZPS – Transport, a. s.“ bude odbočovat v km 4,064 z 2. traťové koleje dráhy Vizovice – Otrokovice. Odbočná výhybka bude ovládána místně z pomocného stavědla obsluhou vlečkových vlaků.

Elektrický ohřev výhybek:

Bude zřízen na výhybkách označených v dopravně-technologickém schématu zelenými kroužky.

Zastávka Zlín-Malenovice zastávka

Umístění a charakteristika zastávky:

Bude ležet v km 3,375 mezi Odb. Zlín-Malenovice a ŽST Otrokovice. Budou zřízena dvě jednostranná vnější nástupiště délky 120 metrů u obou traťových kolejí, s nástupištní hranou 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup k zastávce bude nadále po místních komunikacích.

Zastávka Otrokovice-Trávníky

Umístění a charakteristika zastávky:

Zastávka bude v rámci této stavby zrušena.

ŽST Otrokovice

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Otrokovice bude ležet v km 154,942 celostátní dráhy Přerov – Nedakonice a zároveň v km -0,014 celostátní dráhy Zlín střed – Otrokovice.

Stanice bude obsazena pohotovostním výpravčím a bude dálkově ovládána z CDP Přerov.

Nástupiště:

Pro osobní dopravu budou sloužit nástupiště:

- 1. nástupiště – vnější jednostranné, u koleje č. 9, délky 156 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK,
- 2. nástupiště – ostrovní jednostranné, u koleje č. 5, délky 228 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK,
- 3. nástupiště – ostrovní oboustranné, mezi koleje č. 3 a 1, délky 385 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK.
- 4. nástupiště – ostrovní oboustranné, mezi koleje č. 2 a 4, délky 350 metrů, s nástupištní hranou 550 mm nad TK.

Vlečky:

- Vlečka č. 5307 „Barum Continental, spol. s r. o.“ bude z celostátní dráhy na přerovském zhlaví zaústěna do vlečky „Toma, a. s.“ přes její výhybky č. 102a/b a z koleje č. 14 výhybkou č. 104a/b, na břelavském zhlaví odbočuje ze spojovací koleje (pokračováním dopravní koleje č. 14) koncem výhybky č. 109.
- Vlečka č. 5309 „Toma, a. s.“ bude do dráhy celostátní zaústěna na břelavském zhlaví z koleje č. 14 výhybkou č. 30 v km 154,735. Na přerovském zhlaví z kolejové spojky výhybkou č. 102a/b v km 155,319 a z koleje č. 14 výhybkou č. 104a/b v km 155,279.
- Vlečka č. 5308 „PSG, a. s.“ bude do dráhy celostátní zaústěna do koleje č. 3b výhybkou č. 37 v km 154,526.
- Vlečka č. 5412 „DKV Olomouc, PP Otrokovice“ bude do dráhy celostátní zaústěna do koleje č. 5b výhybkou č. 17 a dále do koleje č. 9 výhybkou č. 23.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	755 m	Sc1 – L1	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
1a	38 m	S1a – hrot výhybky č. 5	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
1a+1	1 136 m	S1a – L1	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2	755 m	Sc2 – L2	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
2a	265 m	S2a – Se6	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
2a+2	1 367 m	S2a – L2	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
3	390 m	Sc3 – Lc3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
3a	284 m	S3a – Lc3a	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
3a+3	830 m	S3a – Lc3	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
3b	130 m	Sc3b – L3b	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
3a+3+3b	1 150 m	S3a – L3b	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
3c	205 m	Se16 – Lc3c	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC

4	639 m	Sc4 – Lc4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
4a	55 m	Se17 – L4a	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
4+4a	774 m	Sc4 – L4a	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
5	257 m	Sc5 – Lc5	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
5a	323 m	S5a – Lc5a	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
5b	60 m	Se12 – Se13	hlavní staniční, průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
5a+5b +5	777 m	S5a – Lc5	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
5c	205 m	Se15 – Lc5c	hlavní staniční, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
6	522 m	Sc6 – Lc6	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
8	484 m	Sc8 – Lc8	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
9	185 m	Sc9 – Lc9	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištěm, TV, ve správě SŽDC
10	456 m	Sc10 – Lc10	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
12	408 m	Sc12 – Lc12	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, ve správě SŽDC
14	373 m	Sc14 – Lc14	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, rychlost max 25 km/h, ve správě SŽDC
116	398 m	Sc116 – Lc116	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro odevzdávku vozů, TV trvale vypnuto, rychlost max 25 km/h, ve správě vlečkaře
118	451 m	Sc118 – Lc118	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro odevzdávku vozů, TV trvale vypnuto, rychlost max 25 km/h, ve správě vlečkaře
Manipulační koleje			
6a	386 m	zarážedlo – Se7	výtažná kolej pro posun, TV, ve správě SŽDC
6b	108 m	Se8 – Se10	kolej na přerovském zhlaví, TV, ve správě SŽDC
7	120 m	zarážedlo – Se14	odstavná kusá kolej, TV, ve správě SŽDC
116a	35 m	zarážedlo – hrot výhybky č. 108	kusá vlečková kolej, ve správě vlečkaře
120	460 m	Se103 – námezník výhybky č. 106	vlečková kolej pro odevzdávku vozů, TV trvale vypnuto, rychlost max 25 km/h, ve správě vlečkaře
122	411 m	Se104 – námezník výhybky č. 106	vlečková kolej pro odevzdávku vozů, TV trvale vypnuto, rychlost max 25 km/h, ve správě vlečkaře

Poznámka: Využitelná délka dopravních kolejí při provozu pod ETCS může dosahovat rozdílných hodnot. Blíže viz samostatná kapitola.

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava ~ 25 kV/50 Hz. Koleje s TV jsou uvedeny v tabulce výše a ve schématu.

Situování neutrálních polí a elektrických dělení bylo posouzeno ve vztahu k výhledové dopravní technologii stanice.

Elektrický ohřev výhybek:

Nový EOv bude zřízen na výhybkách označených v dopravně-technologickém schématu zelenými kroužky.

Stávající EOv bude zachován na výhybkách označených v dopravně-technologickém schématu černými kroužky.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Budou zřízeny dva stojany EPZ u kolejí č. 3, 5.

Zásuvkové stojany nízkého napětí 230/400 V:

Bude zřízeno osm zásuvkových stojanů u kolejí č. 5, 7, 9 a v obvodu depa.

3.3.3 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

SZZ železniční stanice Vizovice

ŽST Vizovice bude v definitivním stavu zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, ovládací část bude součástí elektronického stavědla ŽST Lípa nad Dřevnicí. Do ŽST bude integrována vnitřní část traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie směr Lípa nad Dřevnicí a závislosti přejezdů. Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Ve stanici nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP, zařízení bude dálkové ovládané z CDP Přerov. Pro případ nouzové obsluhy bude ve stanici zřízeno pohotovostní pracoviště výpravčího, z kterého bude možné dálkově ovládat celý úsek Otrokovice – Vizovice.

Pro potřeby místní práce a posunu na vlečku bude ve stanici zřízeno pomocné stavědlo.

V obvodu stanice se nachází úrovnňové křížení s pozemní komunikací, které bude zabezpečeno podle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení novým PZS se závorami, výstroj bude umístěna v reléovém domku.

Zabezpečovací zařízení celého traťového úseku Otrokovice - Vizovice je navrženo pro maximální rychlost 100 km/hod, zábrzdňá vzdálenost bude 700 m. V celém úseku byl schválen výhradní provoz pod systémem ETCS L2.

TZZ v úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí

V mezistaničním úseku Vizovice – Lípa nad Dřevnicí je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, s výhradním provozem pod ETCS L2, jehož výstroj bude integrována do přilehlých staničních zabezpečovacích zařízení. Traťový úsek bude rozdělen na dva oddíly, v místě oddílu bude osazen snímač počítače náprav a lokalizační značky ETCS z obou směrů.

V mezistaničním úseku se nachází Zádveřice zastávka s jednostranným nástupištěm a osm úrovnových křížení pozemní komunikace a železnice. Všechna tato křížení na trati bude nově zabezpečena světelným zabezpečovacím zařízením se závorami dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení. Vybrané křížení budou vybavena signalizací pro nevidomé a slabozraké.

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Vizovice – Lípa nad Dřevnicí:

- 21,115
- 19,381 PŘL

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Lípa nad Dřevnicí – Vizovice:

- 21,105
- 23,045 PŘS

SZZ železniční stanice Lípa nad Dřevnicí

ŽST Lípa nad Dřevnicí bude v definitivním stavu zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, s integrovanou ovládací částí elektronického stavědla ŽST Vizovice a výh. Zlín-Přiluky. Do ŽST bude integrována vnitřní část traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, závislosti přejezdů a závislosti výstražného zařízení pro přechod kolejí. Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Ve stanici nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP, zařízení bude dálkové ovládané z CDP Přerov. Pro případ nouzové obsluhy bude ve stanici zřízen technologický počítač pro nouzové ovládání dopravy. Deska nouzové obsluhy nebude zřizována.

Pro potřeby místní práce a posunu na vlečky budou ve stanici zřízena pomocná stavědla PSt1 – PSt3. Obsluha vleček bude prováděna předáním obsluhy z CDP Přerov na místní ovládání (PSt1 až PSt3). Pomocná stavědla budou předána za současné podmínky 2/3b+ a 13/14+.

Pomocné stavědlo PSt 1 bude umožňovat posun na kolejích č. 4a + 4 + 4b a dále posun na vlečky „PARAMO, a. s.“, „Metrans, a. s.“ (koleje č. 106, 106a, 108) a tím i do ní zaústěných vleček „LUKROM, spol. s r. o.“ a „Metrans Moravia II“. Koleje č. 2a + 2 + 2b a lichá skupina budou ovládány z CDP Přerov.

Pomocné stavědlo PSt 2 bude umožňovat stavění posunových cest obdobně jako pomocné stavědlo PSt 1, navíc však umožní posun po spojkách 3a/4 a 5/7b a tím na koleje č. 2a + 2 + 2b. Lichá skupina bude ovládána z CDP Přerov.

Pomocné stavědlo PSt 3 bude umožňovat stavění posunových cest na kolejích č. 2b + 2c + 2d a 4b + 4c a dále posun na vlečku „PARAMO, a. s.“, „Metrans, a. s.“ (koleje č. 106, 106b, 108).

V obvodu stanice se nachází dvě úrovňové křížení s pozemní komunikací, které budou zabezpečeny podle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení novým PZS se závorami, výstroj bude umístěna v reléových domcích. Dále se v obvodu stanice nachází centrální přechod koleji č. 3 k poloostrovnímu nástupišti.

Zabezpečovací zařízení celého traťového úseku Otrokovice - Vizovice je navrženo pro maximální rychlost 100 km/hod, zábrzdňá vzdálenost bude 700 m. V celém úseku byl schválen výhradní provoz pod systémem ETCS L2.

Poznámka: Přehled ovládaných výhybek a návěstidel je spolu s podmínkami uveden ve schématu stanice.

TZZ v úseku Lípa nad Dřevnicí – Výh. Zlín-Přiluky

V nově vzniklém mezistaničním úseku Zlín-Přiluky - Lípa nad Dřevnicí bude vybudováno nové TZZ 3. kategorie, s výhradním provozem pod ETCS L2, jehož výstroj bude integrována do přilehlých staničních zabezpečovacích zařízení (SZZ) Výhybna Zlín-Přiluky a ŽST Lípa nad Dřevnicí. Volnost traťového úseku bude složena s jednotlivých úseků přejezdů a úseků napojených do přilehlých SZZ. Výměna informací mezi jednotlivými zabezpečovacími zařízeními bude realizována po optickém vedení, které je řešeno v samostatném PS. Traťový úsek nebude rozdělen na mezistaniční oddíly. Rozsah kabelizace tohoto PS je dán polohou vjezdových návěstidel obou dopraven, kabelizace mezi SÚ a vjezdovými návěstidly je náplní příslušného PS SZZ. V nově vzniklém mezistaničním úseku Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí se budou nacházet dva přejezdy „D2“ v km 16,464 a „D1“ v km 17,377, které budou zabezpečeny PZZ v provedení dle rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí vydaných Drážním úřadem (DÚ). Přejezdy budou vybaveny PZZ kategorie 3ZBI. Oba přejezdy budou doplněny zvukovou signalizací pro nevidomé a slabozraké a na obou bude osazena zářítka pro slepeckou hůl. Technologie jednotlivých PZZ bude umístěna ve zděných domcích, řešených v samostatných SO. Napájení bude zajištěno z přípojek nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného dieselagregátu.

Po ukončení stavby je uvažována traťová rychlost 100 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700 m. V tomto úseku trati se bude nacházet jedna zastávka – zast. Želechovice nad Dřevnicí.

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Lípa nad Dřevnicí – Výh. Zlín-Přiluky:

- 16,740 PřL

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Výh. Zlín-Přiluky – Lípa nad Dřevnicí:

- 16,615 PřS

SZZ Výh. Zlín-Přiluky

Výhybna Zlín-Přiluky bude v definitivním stavu zabezpečena novým SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, které bude součástí SZZ ŽST Lípa nad Dřevnicí, ve výhybně nebudou technologické počítače, ale pouze prováděcí počítače. Do výhybny bude integrována vnitřní část TZZ směr Lípa nad Dřevnicí a TZZ směr Zlín střed a závislosti přejezdů. Pro zjišťování volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Ve výhybně nebude zřízeno ovládací pracoviště JOP, zařízení bude dálkové ovládané z CDP Přerov. Pro případ nouzové obsluhy bude zřízen technologický počítač údržby, který bude umístěn v místnosti nouzové obsluhy, kde nahradí desku nouzové obsluhy (počítačem bude možné nouzové ovládání výhybek, přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech, ovládání a kontroly staničního přejezdů v km 15,931 a společnou kontrolu pohotovostního stavu všech PZZ na obou traťových směrech). Technologické zařízení elektronického stavědla bude umístěné v nové technologické budově v stavědlové ústředně, která bude vybavena klimatizací. Výhybna bude určena pro křižování vlaků.

V obvodu výhybny se nachází jedno úrovněvé křížení s pozemní komunikací (přejezd P8249 v ev. km 15,931). Přejezd bude zabezpečen dle rozhodnutí Drážního úřadu, PZZ světelným s pozitivní signalizací a celými závory, kategorie 3ZBI ve smyslu ČSN 34 2650. Činnost PZZ bude ovládána automaticky jízdou vlaku prostřednictvím čítačů náprav s vazbou na SZZ. Vnitřní část PZZ bude umístěna v technologickém domku, který řeší samostatný SO. Napájení bude zajištěno z přípojky nn a doplněno přívodkou pro připojení pojízdného dieselagregátu.

V kolejišti budou umístěny nové vnější prvky – návěstidla hlavní (vjezdové, odjezdové-krakorcové), zřizovací (stožárové), elektromotorické přestavníky, snímače os. K vnějším prvkům bude navržena nová kabelizace s ochranou vůči vplyvům střídavé trakce. Rozsah kabelizace tohoto PS je dán polohou vjezdových návěstidel. Nově vkládané výhybky č. 1, 2 v hlavních kolejích budou vybaveny čelistovými závěry a žlabovými přírubovými pražci. Výhybky budou opatřeny přestavníky pro čelistové závěry, splňujícími požadavky pro traťovou rychlost 100 km/hod. Výhybky budou do předjízdny koleje na lichém aj sudém zhlaví umožňovat rychlost 50 km/hod.

Zabezpečovací zařízení celého traťového úseku Otrokovice - Vizovice je navrženo pro maximální rychlost 100 km/hod, zábrzdna vzdálenost bude 700 m. V celém úseku byl schválen výhradní provoz pod systémem ETCS L2.

TZZ v úseku Výh. Zlín-Přiluky – Zlín střed

V novém mezistaničním úseku výhybna Zlín-Přiluky – ŽST Zlín střed je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, dle TNŽ 34 2620, automatické hradlo s hradlem na trati (hradlo Podvesná) s výstrojí integrovanou jako součást sousedních staničních zabezpečovacích zařízení.

Celkem 8 přejezdů na trati bude nově zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením kategorie dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení.

Přejezd v ev. km 12,743 bude zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením.

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Výh. Zlín-Přiluky – Zlín střed:

- 14,122
- 13,378
- 12,421
- 11,634 PřL

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Zlín střed – Výh. Zlín-Přiluky:

- 11,295
- 12,039
- 12,815
- 13,700 PřS

SZZ železniční stanice Zlín střed

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 s integrovaným traťovým stavědlem na odbočkách Zlín Malenovice a vlečkou č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“ a s integrovanou vnitřní částí elektronického TZZ a závislostí přejezdů. Zařízení bude navrženo na novou konfiguraci kolejiště. Zařízení bude zabezpečovat všechny vlakové i posunové cesty v dohodnutém rozsahu. Ve stanici budou vybudována proměnná světelná návěstidla s obvyklými návěstními světly s omezeným návěstěním, tzn. bez rychlostních pruhů nebo rychlostních indikátorů a jen s indikátorovou tabulkou s číslicí 5. Návěstidla budou označena podle zásad předpisu SŽDC D1. Vjezdová návěstidla budou doplněna proměnnými samostatnými předvěstmi.

Zabezpečovací zařízení odbočné tratě Otrokovice – Vizovice bude dálkově ovládané z CDP Přerov s možností ovládání při poruše z pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) v ŽST Vizovice. Pro případ poruchy a možnosti nouzového ovládání se navrhuje všechny dopravní vybavit v místnosti nouzové obsluhy technologickým počítačem pro nouzové ovládání.

Dopravní kancelář, stavědlová ústředna, místnost zdrojů a místnost pro udržující personál SDC SSZT budou umístěny v nové výpravní budově.

Pro jízdy z a na vlečku č. 5328 „Svit a. s.“ budou začleněny do zabezpečovacího zařízení nové pomocné stavědla Pst 1, Pst S1 a Pst S2. Jejich předání, bude umožňovat, ovládní přilehlých výhybek, seřaďovacích návěstidel a staničního přejezdu P8236. Uvolnění klíčů z EZ2 a EZ3 bude možné až po předání Pst 1.

Obsluha vlečky č. 5328 „Svit a. s.“ bude prováděna předáním obsluhy z CDP Přerov na místní ovládní (Pst 1, Pst S1a a Pst S1b). Pomocná stavědla budou předána za podmínky 13/SVk1-.

Pomocné stavědlo Pst 1 bude umožňovat posun na kolejích č. 6 a 8 a dále na vlečku „Svit a. s.“. Koleje č. 4, 2 a lichá skupina budou ovládnány z CDP Přerov.

Pomocná stavědla Pst S1a a Pst S1b budou umožňovat stavění posunových cest přes železniční přejezd v obvodu vlečky „Svit a. s.“.

TZZ v úseku Zlín střed – Odb. Zlín-Malenovice

Mezistaniční úsek ŽST Zlín střed – Odb. Zlín-Malenovice bude nově dvukolejný. Na trati bude zřízena zastávka Zlín-Prštné. V tomto mezistaničním úseku je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, traťové úseky budou bez světelných oddílových návěstidel a oddíly budou rozděleny pomocí lokalizačních značek ETCS. Na trati Otrokovice – Vizovice bude v činnosti vlakový zabezpečovač třídy A – ETCS L2 a bude zaveden výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS.

Přejezd v km 8,673 bude zrušen a nahrazen mimoúrovňovým křížením.

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Odb. Zlín-Malenovice – Zlín střed v 1. TK:

- km 6,385
- km 7,164
- km 7,963 Př1S

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Zlín střed – Odb. Zlín-Malenovice v 1. TK:

- km 8,380
- km 7,654
- km 6,929 Př1L

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Zlín střed – Odb. Zlín-Malenovice ve 2. TK:

- km 8,380
- km 7,654
- km 6,929 Př2L

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Odb. Zlín-Malenovice – Zlín střed ve 2. TK:

- km 6,385
- km 7,164
- km 7,963 Př2S

SZZ odbočky Zlín-Malenovice

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 jako traťové stavědlo součástí SZZ ŽST Zlín střed. Na odbočce nebudou technologické počítače, ale pouze prováděcí počítače. Do SZZ odbočky Zlín-Malenovice bude zahrnuta vnitřní část zabezpečovacího zařízení Odbočky na vlečku č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“.

Odbočka bude vybavena deskou nouzové obsluhy pro nouzové ovládání výhybek a přivolávacích návěstí na vjezdových návěstidlech s možností ovládání přejezdů a jejich indikací.

TZZ v úseku Odb. Zlín-Malenovice – Otrokovice

Mezistaniční úsek Odb. Zlín-Malenovice – ŽST Otrokovice bude nově dvoukolejný. V mezistaničním úseku je navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronického typu s výstrojí integrovanou ve staničních zabezpečovacích zařízeních sousedních stanic. V předmětném úseku tratě bude provedena výstavba traťové části nového evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Na trati a v dopravních se umístí balízy ETCS. Na širé trati nebudou umístěna světelná návěstidla, pouze bude provedena výstavba neproměnných návěstidel „Lokalizační značka ETCS“ podle požadavků dopravní technologie na rozdělení mezistaničního úseku na traťové oddíly.

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Otrokovice – Odb. Zlín-Malenovice v 1. TK:

- 1,352
- 2,231
- 2,931
- 4,022
- 4,755 Př1S

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Odb. Zlín-Malenovice – Otrokovice v 1. TK:

- 4,892
- 4,155
- 3,179
- 2,462

- 1,649 Př1ZS

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Odb. Zlín-Malenovice – Otrokovice v 2. TK:

- 4,892
- 4,155
- 3,179
- 2,462
- 1,649 Př2ZS

Staničení lokalizačních značek ETCS ve směru Otrokovice – Odb. Zlín-Malenovice v 2. TK:

- 1,352
- 2,231
- 2,931 Př2So
- 4,022 So
- 4,755 Př2S

Poznámka: Popis obsluhy vlečky č. 5327 „ZPS – Transport, a. s.“ zaústěné do traťové koleje č. 2 v širé trati mezi-staničního úseku Odb. Zlín-Malenovice – Otrokovice včetně činnosti a ovládání zabezpečovacího zařízení je uveden v kapitole dopravní technologie.

SZZ železniční stanice Otrokovice

Pro návrh nového SZZ elektronického typu je určující nový dopravní program po modernizaci stanice:

Dopravní koleje č.	9, 5, 5a, 5c, 3, 3a, 3c, 1, 1a, 2, 2a, 4, 4a, 6, 8, 10, 12, 14, 116 (předávková kolej vleček TOMA a Barum), 118 (předávková kolej vleček TOMA a Barum, vjezdo/odjezdová jen ve směru Tlumačov) manipulační koleje č. 7, 6a (výtažná kusá), 116a (výtažná kusá vleček TOMA a Barum), 120, 122 (manipulační koleje vleček TOMA a Barum)
Zaústěné vlečky	Vlečka č. 5307 Barum Continental s.r.o, Vlečka č. 5308 PSG a.s. Vlečka č. 5309 TOMA a.s. Vlečka č. 5412 ČD a.s. Otrokovice

Pro zabezpečení vlakových a posunových cest je navrženo vybudování nového elektronického SZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 s integrovanou vnitřní částí automatického bloku do všech traťových směrů a závislostí staničního přejezdu v km 0,216.

Vnitřní část SZZ včetně napájení bude umístěna ve stávající Technologické budově, která se stavebně upraví a pro zab.zař. budou zřízeny místnosti stavědlová ústředna, místnost baterií, místnost napájecího zdroje zab.zař. a místnost kabelových závěrů zab.zař. s novou vstupní šachtou kabelů.

Stanice Otrokovice zůstane dálkově ovládána z CDP Přerov. Na stávajícím kolejišti, které nebylo modernizováno (tj. koleje č. 1,2, 4 až 118), bude obnovena činnost vlakového zabezpečovače třídy B – VZ LS z důvodu vedení smíšeného provozu vlaků. Na všech dopravních kolejích bude zprovozněn vlakový zabezpečovač třídy A – ETCS L2, a to na stávajících kolejích budou balízy ponechány, případně se přemístí, a na novém kolejišti budou doplněny nové balízy pro ETCS. Na trati Otrokovice – Vizovice bude zaveden výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS L2.

Pro zjišťování volnosti kolejí budou v celé stanici použity kolejové obvody, které budou upraveny na interoperabilní. Kolejové obvody budou zřízeny i v upravované části stanice, kromě úseku na zlínském záhlaví stanice a na kolejích 5c, 3c, kde budou nasazeny počítače náprav z prostorových důvodů zárubních zdí a tunelu.

ŽST Otrokovice bude znovu ovládána z CDP Přerov. V ŽST Otrokovice nebylo žádné PPV a ani nebude. PPV pro trať Přerov (mimo) – Hrušky (mimo) je v Břeclavi.

TZZ v úseku Tlumačov – Otrokovice

V mezistaničním úseku Tlumačov – Otrokovice bude zachováno TZZ 3. kategorie – elektronický obousměrný trojznakový automatický blok.

Oddílová návěstidla automatického bloku budou zachována v polohách po provedení předcházející stavby „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“.

TZZ v úseku Otrokovice – Napajedla

V mezistaničním úseku Otrokovice – Napajedla bude zachováno TZZ 3. kategorie – elektronický obousměrný trojznakový automatický blok.

Oddílová návěstidla automatického bloku budou zachována v polohách po provedení předcházející stavby „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“.

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení

Dopravna/Úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Vizovice			3.	elektronické stavědlo, dálkové ovládání z CDP Přerov, ETCS L2
Vizovice - Lípa nad Dřevnicí			3.	nové TZZ 3. kategorie, s výhradním provozem pod ETCS L2
Lípa nad Dřevnicí			3.	elektronické stavědlo, dálkové ovládání z CDP Přerov, ETCS L2
Lípa nad Dřevnicí - Výh. Zlín-Přiluky			3.	nové TZZ 3. kategorie, s výhradním provozem pod ETCS L2
Výh. Zlín-Přiluky			3.	elektronické stavědlo, dálkové ovládání z CDP Přerov, ETCS L2
Výh. Zlín-Přiluky - Zlín střed			3.	nové TZZ 3. kategorie, s výhradním provozem pod ETCS L2
Zlín střed			3.	elektronické stavědlo, dálkové ovládání z CDP Přerov, ETCS L2
Zlín střed - Odb. Zlín-Malenovice			3.	nové TZZ 3. kategorie, s výhradním provozem pod ETCS L2
Odb. Zlín-Malenovice			3.	traťové stavědlo, dálkové ovládání z CDP Přerov, ETCS L2
Odb. Zlín-Malenovice - Otrokovice			3.	nové TZZ 3. kategorie, s výhradním provozem pod ETCS L2
Otrokovice			3.	elektronické stavědlo, dálkové ovládání z CDP Přerov, ETCS L2
Tlumačov - Otrokovice			3.	elektronický obousměrný trojznakový automatický blok
Otrokovice - Napajedla			3.	elektronický obousměrný trojznakový automatický blok

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení z CDP Přerov

Zabezpečovací zařízení odbočné tratě Otrokovice – Vizovice bude dálkově ovládané z CDP Přerov s možností ovládání při poruše z pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) v ŽST Vizovice. Pro případ poruchy a možnosti nouzového ovládání se navrhuje všechny dopravní vybavit v místnosti nouzové obsluhy technologickým počítačem pro nouzové ovládání příslušné dopravní, TZZ a PZS na trati. V mezistaničním úseku Otrokovice – Zlín-Malenovice se nachází na trati vlečka, která bude zabezpečená jako manipulační místo na trati, se zařízením integrovaným do SZZ odbočky Zlín-Malenovice.

Stanice Otrokovice zůstane dálkově ovládána z CDP Přerov jako v současnosti. S ohledem na změnu konfigurace kolejí je nutno tuto změnu provést i v DOZ v CDP Přerov. Zobrazení stávajícího traťového úseku bude upraveno na zobrazovacích panelech dle navrženého řešení.

Na CDP Přerov bude provedeno doplnění ovládání DOZ odbočné tratě Otrokovice – Vizovice pro dálkové ovládání úseku tratě Přerov – Břeclav na novém pracovišti dispečera DOZ. Bude doplněna i příslušná technologie DOZ a RBC pro trať Otrokovice (mimo) – Vizovice.

Informace pro DOZ budou přenášeny z jednotlivých dopravní po optickém kabelu a tyto informace se budou zároveň využívat i pro ETCS.

V rámci tohoto PS budou zapojena veškerá dotčená zabezpečovací zařízení na diagnostiku dle TS 2/2007-Z včetně souvisejících úprav a sjednocení diagnostiky na pracovišti DŽDC CDP Přerov. Jednotlivé diagnostické zařízení je řešeno v samostatných PS.

PPV pro trať Otrokovice (mimo) – Zlín střed – Vizovice bude zřízeno ve Vizovicích podle SŽDC PO-1/2019-GR „Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ s účinností od 1. 2. 2019.

Problematika ETCS

Hlavním úkolem ETCS je zajištění bezpečnosti a aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího.

Systém ETCS sestává z traťové a palubní části. Traťová část na základě informací od staničních a přejezdových zabezpečovacích zařízení předává palubní části oprávnění k jízdě pro daný úsek, které obsahuje informace o délce úseku, časovém omezení platnosti oprávnění k jízdě a další informace. Traťová část předává informace o statickém rychlostním profilu, sklonových poměrech, přechodných omezení rychlosti a další informace.

Implementovaný systém bude respektovat smíšený provoz ETCS vybavených a nevybavených vlaků na konvenčních tratích podle provozních pravidel platných pro infrastrukturu ve správě SŽDC a nebude překážkou ve využívání kapacity dráhy, kterou současná infrastruktura poskytuje.

Přípravná dokumentace vychází z toho, že v dotčeném úseku tratě je zajištěno vykrytí tratí signálovou úrovní GSM-R dle UIC SRS verze 15 čl. 3.2 pro tratě s ETCS úroveň 2 a rychlost do 220 km/hod. V rámci přípravné dokumentace je stanovena potřeba úprav dosahu signálu GSM-R na odbočných tratích, u nichž se požaduje vstup do oblasti ETCS L2 s automatickým přepnutím.

Počet radioblokových centrál byl stanoven na základě následujících předpokladů:

- Maximální počet současně přihlášených vlaků,
- výhledový rozsah dopravy,
- plánované akce, výluky a vedení objízdných tras v úseku,
- předpokládaný způsob řízení.

Podle dostupných pokladů vyplývá, že s jedním RBC může současně komunikovat maximálně 60 aktivních lokomotiv a řídicích vozů, kromě těch, které jsou v módu Sleeping (spící) nebo Shunting (posun). V řízené oblasti se samozřejmě mohou pohybovat i vlaky nevybavené vozidlovou částí ETCS. Hranice RBC se musí shodovat s hranicemi řízených oblastí DOZ. V jedné oblasti DOZ může být i více RBC.

Bezpečnostní data přenášená pomocí rádiového spojení jsou chráněna mechanismy, jež vyžadují takzvané šifrovací klíče. Provozovatel infrastruktury musí zajistit systém pro řízení a spravování těchto klíčů. Rozhraní správy klíčů je nezbytné mezi:

- Různými systémy pro správu klíčů u různých provozovatelů infrastruktury,
- systémem pro správu klíčů a palubním, jakož i traťovým ETCS,
- mezi sousedními RBC pro předání informací mezi RBC.

Zabezpečením správy klíčů je ovlivňována bezpečnost subsystému „Řízení a zabezpečení“. Pro systém správy klíčů je proto nezbytné zavést bezpečnostní politiku. V přípravné dokumentaci je řešeno zařízení pro správu klíčů. Kódy se musí pravidelně měnit a přenášet na RBC. Zařízení pro správu klíčů je finančně zahrnuto do jednotlivých RBC. Kódy je nutné také přenášet do DKV, to bude zařízení administrativně, a také všem dopravcům (vlastníkům vozidel, včetně zahraničních).

3.3.4 Dopady ETCS na užitečné délky kolejí a délky nástupišť

Oproti přípravné dokumentaci jsou zohledněny změny vyvolané Směrnicí č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 z března 2018. Technické řešení požadavky směrnice zohledňuje.

V případě nástupišť byla jejich stavební délka upravena tak, aby korespondovala s požadavky na zavádění ETCS a zajistila dodržení využitelných délek stanovených dopravní technologií (dopravní délka).

Délky kolejí a nástupišť jsou v příložených tabulkách a zohledněny v dopravně-technologických schématech.

Vizovice

Tabulka dopravních kolejí:

Vizovice		Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje		Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr S	směr L	směr S	směr L
3	50	opt. 150	140	140	140	0	20
1	80	min. 160 (úvrať jednotky á 120 m)	160	160	160	0	20
2	60	min. 160 (úvrať jednotky á 120 m)	165	165	165	0	20

Tabulka nástupišť:

Vizovice		Požadovaná délka nástupiště (m)	Stavební délka (m)	Využitelná dopravní délka (m) při nasazení ETCS	
nástupiště				směr S	směr L
Kolej č.	Navržená TR (km/h)				
1	80	120	120	120	120
2	50	120	120	120	120

Výluky současných vlakových cest:

Bez požadavků na výluky současných vlakových cest.

Lípa nad Dřevnicí

Tabulka dopravních kolejí:

Lípa nad Dřevnicí		Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje		Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr S	směr L	směr S	směr L
3	50	min. 140	140	140	140	20	20
1	80	min. 140	213	213	213	20	20
1b+1	80	min. 758, opt. 780-800	875	875	875	20	20
2+2b+2c	50	min. 758, opt. 780-800	797	797	797	20	20
4b+4+4c	50	min. 758, opt. 780-800	783	783	783	20	20

Tabulka nástupišť:

Lípa nad Dřevnicí		Požadovaná délka nástupiště (m)	Stavební délka (m)	Využitelná dopravní délka (m) při nasazení ETCS	
nástupiště				směr S	směr L
Kolej č.	Navržená TR (km/h)				
3	50	120	120	120	120
1	80	120	120	120	120

Výluky současných vlakových cest:

Bez požadavků na výluky současných vlakových cest.

Zlín-Přiluky

Tabulka dopravních kolejí:

Zlín-Přiluky		Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje		Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr S	směr L	směr S	směr L
1	100	min. 758, opt. 780-800	718	796	773	20	20
2	60	min. 758, opt. 780-800	718	796	773	20	20

Výluky současných vlakových cest:

Bez požadavků na výluky současných vlakových cest.

Zlín střed

Tabulka dopravních kolejí:

Zlín střed		Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje		Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr S	směr L	směr S	směr L
3	80	min. 140 (úvrat jednotky á 120 m)	237	227	227	10	0
1	50/80	min. 280 (obrat rychlíku á 240 m)	311	301	301	20	20
51	80	min. 280 (obrat rychlíku á 240 m)	351	341	341	20	20
2	80	min. 280 (obrat rychlíku á 240 m)	529	519	594	20	20
4	50	min. 610, opt. 650	610	600	600	20	20
4+4b	50	min. 758, opt. 780-800	758	748	748	10	10
6	50	min. 500	504	494	494	20	20
8	50	min. 500	499	489	489	20	20

Tabulka nástupišť:

Zlín střed		Požadovaná délka nástupiště (m)	Stavební délka (m)	Využitelná dopravní délka (m) při nasazení ETCS	
nástupiště				směr S	směr L
Kolej č.	Navržená TR (km/h)				
3	60	120	123	123	123
1	80	240	252	252	252
51	80/60	240	252	252	252
2	80	240	252	252	252

Výluky současných vlakových cest:

Vjezd na 1. kolej od Vizovic a současně vjezd na kolej č. 51 od Otrokovic vyloučen.

Vjezd na 51. kolej od Vizovic a současně vjezd na kolej č. 1 od Otrokovic vyloučen.

Vjezd na 3. kolej od Otrokovic z 1. TK a současně vjezd na kolej č. 1 od Vizovic vyloučen.

Vjezd na 3. kolej od Otrokovic z 2. TK a současně vjezd na kolej č. 1 od Vizovic vyloučen.

Vjezd na 2. kolej od Otrokovic z 1. TK a současně vjezd na kolej č. 4b od Vizovic vyloučen.

Vjezd na 2. kolej od Otrokovic z 2. TK a současně vjezd na kolej č. 4b od Vizovic vyloučen.

Otrokovice

Tabulka dopravních kolejí:

Otrokovice		Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje		Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr S	směr L	směr S	směr L
9	50	min. 140	185	175	175	20	20
5	80	min. 140, opt. 210	257	247	247	20	20
5a+5b+5	80	min. 758, opt. 780-800	777	767	767	20	20
3	80	min. 390	390	380	380	20	20
3a+3	80	min. 758, opt. 780-800	830	820	820	20	20
3a+3+3b	80/60	min. 758, opt. 780-800	1 136	1 206	1 126	20	20
1	120	min. 650, optim. 780-800	755	867	745	20	20
1a+1	120	min. 650, optim. 780-800	1 136	1 248	1 126	20	20
2	120	min. 650, optim. 780-800	755	838	825	20	20
2a+2	120	min. 650, optim. 780-800	1 343	1 426	1 333	20	20
4	60	min. 650, optim. 780-800	639	629	709	20	20
4+4a	60	min. 650, optim. 780-800	774	764	844	20	20
6	50	min. 500	522	512	512	20	20
8	40	min. 450, opt. 500	484	473	473	20	20
10	40	min. 450, opt. 500	456	446	446	20	20
12	40	min. 400-450, opt. 500	408	398	398	20	20
14	40	min. 400-450, opt. 500	373	363	363	20	20
116	40	min. 400-450, opt. 500	398	388	388	20	20
118	40	min. 400-450, opt. 500	451	441	441	20	20

Tabulka nástupišť:

Otrokovice		Požadovaná délka nástupiště (m)	Stavební délka (m)	Využitelná dopravní délka (m) při nasazení ETCS	
nástupiště				směr S	směr L
Kolej č.	Navržená TR (km/h)				
9	50	min. 120	156	156	156
5	80	min. 120, opt. 200	228	228	228
3	80	opt. 350	382	382	382
1	120	opt. 350	382	382	382
2	120	opt. 350	350 stáv.	350	350
4	120	opt. 350	350 stáv.	350	350

Výluky současných vlakových cest:

Protože koleje č. 5a a 3a jsou určeny pro rychlosti 80 km/h, z důvodu ETCS by měla být respektována ochranná dráha mezi nimi vůči námezničnímu č. 4. Tím by se zkracovala užitečná délka těchto kolejí.

Proto současné jízdy na koleje č. 5a, 3a nemohu být maximální rychlostí 80 km/h z důvodu nedodržení ochranné dráhy na tlumačovském zhlaví, ponechávají se návěstidla S5a, S3a v navržené poloze. Pokud budou z dopravního hlediska potřebné současné jízdy na koleje č. 5a, 3a, může si výpravčí zavést jízdy omezenou rychlostí 60 km/h. Tím nebudou potřebné ochranné dráhy mezi kolejemi č. 5a a 3a.

3.4 Zhodnocení přínosů stavby

3.4.1 Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu

Na základě zpracovaného fragmentu grafikonu je stanovit možnosti úspor jízdních dob na rameni Vizovice – Zlín střed – Otrokovice. Zde se pozitivně projevuje zvýšení traťových rychlostí, elektrizace trati a uvažované nasazení moderních vozidel závislé. Z hlediska přepravních časů je přínosem zavedení vlaků dálkové dopravy, které přináší další úspory času v relaci Zlín střed – Otrokovice.

Navrhovaný stav - úspory jízdních dob					
Vizovice - Zlín - Otrokovice					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Vizovice - Zlín střed - Otrokovice	45,0	Os	30,0	Os	15,0
Vizovice - Zlín střed	22,0	Os	18,0	Os	4,0
Zlín střed - Otrokovice	13,0	R	8,5	R	4,5
Zlín střed - Otrokovice	17,0	Os	11,0	Os	6,0
Zlín střed - Otrokovice - Přerov	43,0	Os+R	38,0	Os	5,0
Zlín střed - Otrokovice - Přerov	43,0	Os+R	32,0	Os+R	11,0
Zlín střed - Otrokovice - Brno	120,0	R	70,0	R	50,0

Navrhovaný stav - úspory jízdních dob					
Otrokovice - Zlín - Vizovice					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Otrokovice - Zlín střed - Vizovice	40,0	Os	30,0	Os	10,0
Zlín střed - Vizovice	23,0	Os	18,0	Os	5,0
Otrokovice - Zlín střed	12,0	R	8,5	R	3,5
Otrokovice - Zlín střed	17,0	Os	11,0	Os	6,0
Přerov - Otrokovice - Zlín střed	40,0	R+Os	39,0	Os	1,0
Přerov - Otrokovice - Zlín střed	40,0	R+Os	32,0	R+Os	8,0
Brno - Otrokovice - Zlín střed	120,0	R	70,0	R	50,0

3.4.2 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu

Výhledová personální potřeba a obsazení dopraven s kolejovým větvením bude na řešeném úseku následující. Tabulka udává systematizovaná pracovní místa.

PO/CDP	Stanice a profese	Stav k 1. 9. 2018	Navrhovaný stav	Úspora
PO Valašské Meziříčí	Vizovice			
	Pohotovostní výpravčí	0,000	5,150	-5,150
	Lípa nad Dřevnicí			
	Výpravčí	4,812	0,000	4,812
	Zlín střed			
	Výpravčí	4,812	0,000	4,812
	Zlín-Malenovice			
	Výpravčí	4,830	0,000	4,830
	Otrokovice			
	Pohotovostní výpravčí	5,150	0,000	5,150
	Staniční dozorce	1,160	1,160	0,000
CDP Přerov	CDP Přerov (ve vztahu k trati 316B)			
	Dispečer DOZ	0,000	5,526	-5,526
Celkem		20,764	11,836	8,928

Celková personální potřeba bude v navrhovaném stavu činit celkem 20,764 zaměstnanců. Dojde k úspoře 8,928 zaměstnanců.

ZÁVĚR

Provozní a dopravní technologie dokumentace pro stavební povolení stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ obsahuje:

- Provozně-technickou analýzu současného stavu železniční dopravní cesty v řešeném úseku,
- dopravně-přepravní charakteristiku řešeného úseku,
- navrhuje model dopravní obsluhy v osobní a nákladní dopravě, stanovuje rozsah osobní dopravy v době dopravní špičky a celkový rozsah osobní a nákladní dopravy,
- pro zvýšenou traťovou rychlost (100 km/h) nově elektrizované tratě navrhuje nové jízdní doby vlaků dálkové, regionální a nákladní dopravy,
- zpracovává návrh fragmentu grafikonu pro řešený traťový úsek v cílovém stavu,
- definuje výhledovou staniční technologii, v dopravních prověřuje potřebný počet kolejí a počet nástupištních hran, stanovuje délku nástupištních hran, stanovuje rozsah výhybek s elektroohřevem, navrhuje umístění zařízení pro elektrické předtápění souprav a zásuvkové stojany nízkého napětí,
- navrhuje opatření na železniční dopravní cestě k zajištění souladu dopravní cesty s výhledovým špičkovým rozsahem dopravy a výhledovou staniční a traťovou technologií,
- stanovuje potřebu zaměstnanců pro organizování drážní dopravy a pro obsluhu zabezpečovacích zařízení železniční dopravní cesty, vyčísluje úspory jízdních dob spojů osobní dopravy,
- definuje návrh dopravních opatření během výstavby.

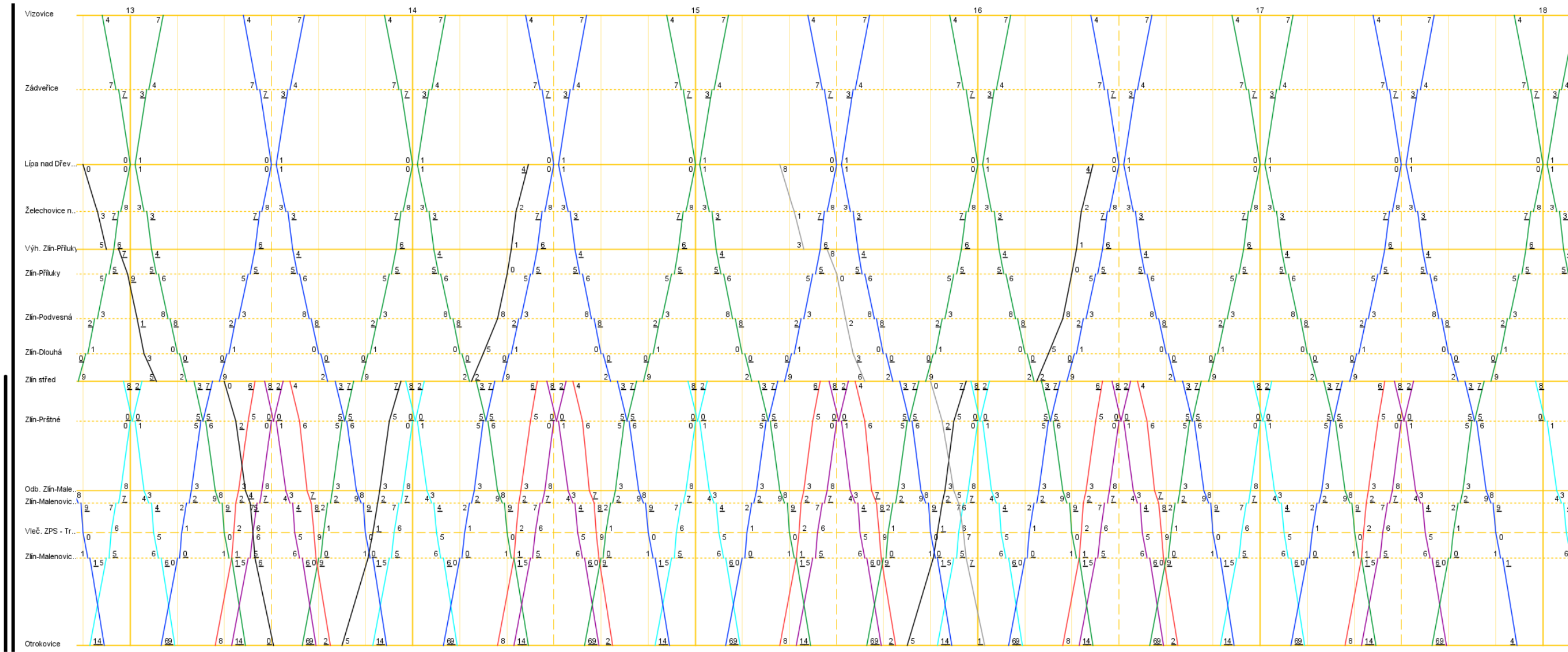
PŘÍLOHOVÁ ČÁST

GRAFIKONY

Seznam příloh:

01. Fragment grafikonu pro cílový stav provozu trati 316B Vizovice – Otrokovice (odpolední špička)
02. Fragment grafikonu pro cílový stav provozu trati 316B Vizovice – Otrokovice (dopolední sedlo)

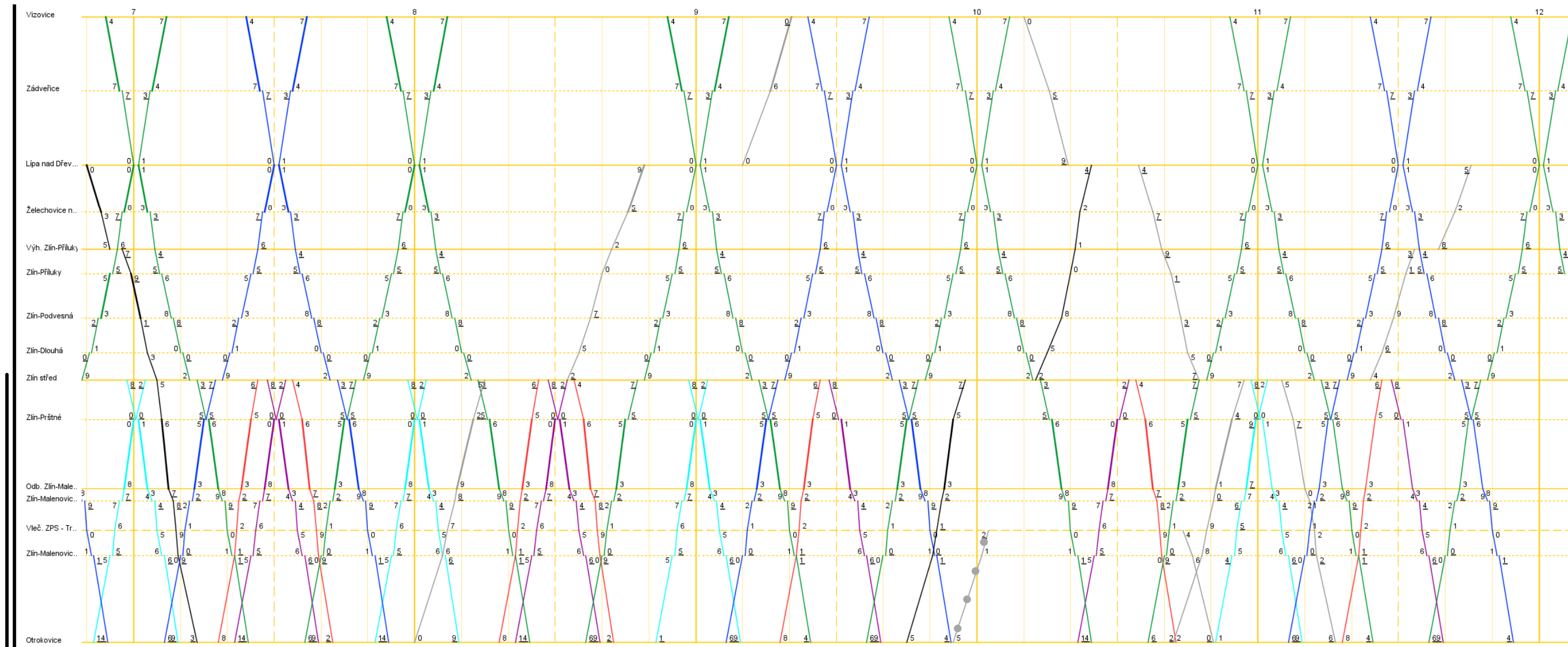
01. Fragment grafikonu pro cílový stav provozu trati 316B Vizovice – Otrokovice (odpolední špička)



Legenda:

R Zlín střed – Brno a zpět, Os Vizovice – Otrokovice – Přerov – Olomouc a zpět, Os Vizovice – Otrokovice – Kroměříž a zpět, Os Zlín střed – Otrokovice – Uherské Hradiště a zpět, Os Zlín střed – Otrokovice a zpět, Pn Lída nad Dřevnicí – Česká Třebová a zpět, Mn Lída nad Dřevnicí – Otrokovice a zpět.

02. Fragment grafikonu pro cílový stav provozu trati 316B Vizovice – Otrokovice (dopolední sedlo)



Legenda:

R Zlín střed – Brno a zpět, Os Vizovice – Otrokovice – Přerov – Olomouc a zpět, Os Vizovice – Otrokovice – Kroměříž a zpět, Os Zlín střed – Otrokovice – Uherské Hradiště a zpět, Os Zlín střed – Otrokovice a zpět, Pn Lípa nad Dřevnicí – Česká Třebová a zpět, Mn Lípa nad Dřevnicí – Otrokovice a zpět.

PŘÍLOHOVÁ ČÁST

SCHÉMATA STANIC

Seznam příloh:

Schémata stanic jsou uvedeny jako samostatné výkresy.

DOKLADOVÁ ČÁST

Seznam dokladů:

01. Vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy ze strany Ministerstva dopravy
02. Potvrzení vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy ze strany Ministerstva dopravy
03. Vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy ze strany Zlínského kraje
04. Potvrzení vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy ze strany společnosti KOVED
05. Potvrzení vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy ze strany Zlínského kraje
06. Vyjádření dopravce ČD Cargo, a. s., k rozsahu a organizaci nákladní dopravy
07. Potvrzení vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy ze strany dopravce ČD Cargo, a. s.
08. Vyjádření dopravce ČD Cargo, a. s., k rozsahu infrastruktury
09. Vyjádření dopravce Metrans, a. s., k rozsahu a organizaci nákladní dopravy
10. Potvrzení vyjádření dopravce Metrans, a. s., k rozsahu a organizaci nákladní dopravy
11. Potvrzení vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy ze strany dopravce Metrans, a. s.
12. Vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy ze strany sdružení ŽESNAD.CZ
13. Potvrzení výhledové koncepce GVD ze strany SŽDC, státní organizace, Odbor strategie
14. Vyjádření ČD, a. s., DKV Olomouc, k rozsahu infrastruktury v ŽST Otrokovice
15. Vyjádření provozovatele vlečky „ZPS – Transport, a. s.“
16. Vyjádření provozovatele vlečky „Svit“
17. Vyjádření SŽDC k DOZ trati Otrokovice – Vizovice z CDP Přerov
18. Dynamické posouzení a stanovení normativů hmotnosti nákladních vlaků
19. Vyjádření Ministerstva dopravy k zavedení ERTMS na trati Vizovice – Otrokovice
20. Vyjádření SŽDC O11k zavedení ERTMS na trati Vizovice – Otrokovice
21. Vyjádření KOVED k výhledové dopravě
22. Vyjádření k EPZ ze strany ČD a. s.
23. Vyjádření k EPZ ze strany OŘ Olomouc
24. Vyjádření Cargo Motion k vlečce Toma Otrokovice
25. Vyjádření Metrans k rozsahu úprav ŽST Lípa nad Dřevnicí



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1Vážený pan
Ing. Miroslav Bezděk
ředitel společnosti
Dopravní projektování, spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12
702 00 Ostrava

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
1400/13-Pö/17.9.2013	33/2013-190-STKO/2	Snopek Jan, Mgr. / 225131173	2.10.2013

Věc: Výhledový rozsah dopravy na trati Otrokovice - Vizovice

Vážený pane řediteli,

dne 19. září jsme obdrželi Váš dopis týkající se zpracování studie proveditelnosti „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ v profesi dopravní technologie. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme následující skutečnosti.

Předně je nutné uvést, že výhledový rozsah dálkové dopravy na trati Otrokovice – Vizovice i nadále odpovídá rozsahu dopravy, který byl uveden v dopise Ministerstva dopravy č.j. 111/2012-190-VD/2. V návaznosti na tento dopis je možné uvést, že v případě trati Otrokovice – Vizovice předpokládá Ministerstvo dopravy zavedení nové linky dálkové dopravy Brno – Kroměříž – Zlín. Tuto linku bude nicméně možné uvést do provozu teprve po elektrizaci a modernizaci trati Otrokovice – Zlín střed, a dále také po elektrizaci trati Kojetín – Kroměříž – Hulín a modernizaci trati Brno – Kojetín. V úseku Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště předpokládá Ministerstvo dopravy zachování již nyní existujících linek dálkové dopravy, tj. Ex4 AT/SK – Břeclav – Ostrava – PL, R13 Brno – Břeclav – Olomouc a R18 Praha – Olomouc – Luhačovice.

V souvislosti s výše uvedenými linkami lze uvést tyto detailní informace týkající se přibližně horizontu 2030, popř. 2040 (v závislosti na výstavbě VRT):

- **Nová linka Brno – Kojetín – Kroměříž – Hulín – Zlín**, vedena v intervalu 120 minut (ve špičce 60 minut) v průběhu občanského dne, tj. cca od 06:00 do 22:00 (bez rozlišení pracovního a volného dne), konstrukce JŘ bude vycházet z možností vjezdu a výjezdu do/z železničního uzlu Brno, kmen soupravy 5 vozů klasické stavby, který bude ve špičce posilován až na 8 vozů, popř. nasazení elektrické jednotky s kapacitou 400 osob a rychlostí min. 160 km/h, vypravování a ukončování v žst. Brno hl.n., v úseku Otrokovice – Zlín střed zastavování pouze v těchto dvou uvedených stanicích. Na celé trase linky bude zastavování realizováno ve stanicích Brno hl.n. - Vyškov - Kroměříž - Otrokovice - Zlín. V případě časových rezerv lze rovněž uvažovat o Kojetínu a Hulínu. Lze realizovat až po příslušné modernizaci drážní infrastruktury.
- **Ex4 AT/SK – Břeclav – Přerov – Ostrava – PL**, linka s výrazným mezinárodním přesahem, dlouhodobým cílem je dosažení intervalu vedení linky 120 minut v průběhu občanského dne, tj. cca 06:00 do 22:00 (bez rozlišení pracovního a volného dne), a dále noční vlak vedený na komerční riziko dopravce, konstrukce JŘ je ovlivněna požadavky zahraničních objednatelů a dopravci PKP IC, ÖBB a ZSSK; zájmem Ministerstva dopravy je udržet přestupní uzel Břeclav (přestupní vazby mezi linkami



Ex3 a Ex4), lze předpokládat nasazení čtyř- až šestivozových souprav s rychlostí 160 km/h, koncepce zastavování v úseku Přerov – Břeclav bude identická se současným stavem (viz JŘ 2012/2013 – Přerov, Otrokovice, Staré Město, Hodonín, Břeclav).

- **R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc**, interval 120 minut, (ve spolupráci s regionální dopravou ve špičce 60 minut) v průběhu občanského dne, tj. cca 06:00 do 22:00 (bez rozlišení pracovního a volného dne), konstrukce JŘ bude vycházet z taktového uzlu Olomouc v poloze S:00, lze předpokládat nasazení pětivozových souprav (ve špičce posilovaných až o tři vozy), které v budoucnu nahradí elektrické jednotky s kapacitou 400 osob, rychlostí min. 160 km/h, vypravování a ukončování vlaků v žst. Brno hl.n., koncepce zastavování bude pravděpodobně identická se současným stavem (viz JŘ 2012/2013 – Brno hl.n., Šakvice, Zaječí, Podivín, Břeclav, Hodonín, Moravský Písek, Staré Město, Otrokovice, Hulín, Přerov, Olomouc hl.n.); zároveň se nicméně v současné době prověřuje vedení vlaků této linky přes Uherské Hradiště.
- **R18(Ex2) Praha – Olomouc – Luhačovice/Zlín**, interval 120 minut v průběhu občanského dne, tj. cca 06:00 do 22:00 (bez rozlišení pracovního a volného dne), konstrukce JŘ bude vycházet z taktového uzlu Olomouc v poloze S:00, v úseku Olomouc – Staré Město lze předpokládat nasazení pětivozových souprav, které v budoucnu nahradí elektrické jednotky s kapacitou 400 osob, rychlostí min. 160 km/h, vypravování a ukončování vlaků v žst. Praha hl.n., koncepce zastavování v úseku Olomouc – Luhačovice bude identická se současným stavem (viz JŘ 2012/2013 – Olomouc hl.n, Přerov, Hulín, Otrokovice, Staré Město, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Luhačovice); případné vedení vlaků Praha – Olomouc – Zlín je podmíněno technologickými možnostmi spojování a rozpojování vlakových souprav v žst. Otrokovice s ohledem na nutnost obsluhy jižní části Zlínského kraje.

Vážený pane vedoucí, věříme, že námi zaslané podklady účinně přispějí ke zpracování studie proveditelnosti. V případě jakýchkoli dotazů jsme Vám k dispozici.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík

ředitel

Odbor veřejné dopravy

JP 352409697
15 03. 2016 5303



Ministerstvo dopravy

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

Dopravní projektování spol. s r.o.
Ing. Miroslav Bezděk
ředitel společnosti
Janáčkova 1194/12
702 00 Ostrava

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
1069/16-Pö/17.2.2016	34/2016-190-VD/2	Snopek Jan, Mgr. / 225131173	10.3.2016

Věc: Potvrzení výhledové dopravy na trati Otrokovice - Zlín

Vážený pane řediteli,

dne 22. února jsme obdrželi Váš dopis týkající se výhledového rozsahu dálkové železniční dopravy v relaci Otrokovice – Zlín. V souvislosti s Vaším dopisem potvrzujeme výhledový rozsah dopravy vymezený v dopise Ministerstva dopravy č.j. 33/2013-190-STKO/2 ze dne 2. října 2013, který byl podkladem pro zpracování Studie proveditelnosti „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy



11. 10. 2013
5989 dr



Ministerstvo dopravy

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

Dopravní projektování, spol. s r.o.

Vážený pan
Ing. Miroslav Bezděk
ředitel společnosti
Janáčkova 1194/12
702 00 Ostrava

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
1526/18-P6/10.09.2018	129/2018-190-VD/2	Snopek Jan, Mgr. / 225131173	08.10.2018

Věc: Výhledový rozsah dopravy v relaci Otrokovice - Zlín - Vizovice

Vážený pane řediteli,

dne 11. září obdrželo Ministerstvo dopravy Váš dopis týkající se rozsahu výhledové dopravy na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme, že Ministerstvo dopravy potvrzuje informace uvedené v dopisech č.j. 33/2013-190-STKO/2 ze dne 2. října 2013 a 34/2016-190-VD/2 ze dne 10. března 2016. Nad rámec informací uvedených v předmětných dopisech je možné uvést, že:

- linka R18 Praha – Olomouc – Luhačovice je od začátku platnosti jízdního řádu 2016/2017 konstruována podle minutové polohy 30 v uzlu Olomouc, na rozdíl od předchozího období, kdy linka R18 vycházela z uzlu Olomouc v poloze 00. Tato poloha bude zachována v krátko- a střednědobé perspektivě,
- na lince R13 Brno – Břeclav – Olomouc jsou od podzimu 2015 nasazovány elektrické jednotky řady 660 InterPanter, jejich provoz lze předpokládat minimálně do konce platnosti jízdního řádu 2024/2025,
- součástí aktualizovaného *Plánu dopravní obslužnosti území vlaky celostátní dopravy* (období 2017 – 2021) je na str. 108 také tabulka č. 42 *Přehled požadavků objednatele dálkové dopravy na kvalitu vozidel*. Tabulka obsahuje detailní požadavky objednatele na kvalitu vozidel a je jako součást plánu dopravní obslužnosti dostupná na internetových stránkách Ministerstva dopravy (www.mdcz.cz),
- vedení vlaků linky Ex4 *Polsko – Ostrava – Břeclav – Rakousko/Maďarsko* v intervalu 120 minut v průběhu občanského dne je otázkou dalšího rozvoje mezinárodní dopravy. Navýšení rozsahu dopravy na tuto úroveň bude ovlivňovat spolupráce se zahraničními partnery a také zájem o vnitrostátní dopravu v této relaci.

Vážený pane řediteli, věříme, že zaslané informace přispějí k úspěšnému dokončení dokumentace pro stavební povolení stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

JUDr. Ondřej Michalčík
Ministerstvo dopravy ČR
Elektronicky podepsáno: 10.10.2018 11:43:49
SERIALNUMBER=P22038, G=Ondřej, SN=Michalčík, CN=JUDr.
Ondřej Michalčík, OU=6462, O=Ministerstvo dopravy [IČ
66003008], OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, C=CZ



Zlínský kraj



Ing. Jaroslav Kučera

člen rady

Zlín, 4. listopadu 2013
KUZL 70832/2013

Vážený pane magistře,

dovolte mi, abych navázal na jednání ze dne 9. 10. 2013 ke Studii proveditelnosti projektu „Elektrizace a modernizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice“ (trati č. 331). Zlínský kraj deklaroval připravenost spolupracovat na podkladech nutných k úspěšné realizaci projektu, včetně již zpracované „Studie řešení dopravní obsluhy hromadnou dopravou Zlínského kraje“, s výhledovým vlivem změn v linkovém vedení a rozvoje území a výsledným zatížením sítě veřejné hromadné dopravy.

Cílem Zlínského kraje je integrace dopravních systémů našeho regionu, přičemž chceme usilovat o co nejvyšší obsluhu území Zlínské aglomerace, včetně zavedení optimálního, ekonomicky zdůvodnitelného časového taktu dopravy. V případě modernizace trati „Otrokovice – Zlín – Vizovice“ jsme na jednání uvedli, že bychom na uvedené trati přivítali ideální 15-ti minutový dopravní takt. To však neznamená, že je to z naší strany nepřekonatelná podmínka. Pokud by předmětný požadavek generoval ekonomicky nezdůvodnitelné technické řešení, jsme připraveni s Vámi diskutovat i o jiném dopravním režimu na shora uvedené modernizované trati, tak aby mohl být projekt po věcné i ekonomické stránce ve „Studii proveditelnosti“ obhájen a následně by jej SŽDC, s.o. realizovala v rámci rozpočtu OPD II.

Tento projekt považujeme za jeden z výsledků naplňování dlouhodobých záměrů dopravní politiky na regionální i celostátní úrovni, podpořený v minulosti společnými dohodami kraje, města, ČD a.s. a SŽDC. Zlínský kraj i krajské město považuje tento záměr v oblasti železniční infrastruktury za mimořádně důležitý. Očekávám, že se společně zasadíme nejen o urychlené dokončení SP, ale rovněž v mezidobí bude intenzivně pokračovat příprava území výkupem dotčených pozemků a bude rovněž pokračovat zpracování dalších stupňů projektové dokumentace.

Vážený pane magistře, velmi bychom uvítali svolání další schůzky k přípravě Elektrizace a modernizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, za účasti investora a všech zainteresovaných představitelů měst a obcí, kde bude představena aktuální fáze přípravy projektu.

Za Vaši aktivní spolupráci předem děkuji.

S pozdravem

Na vědomí:

- Ing. Mojmír Nejezchleb, náměstek pro modernizaci dráhy GR SŽDC, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
- Dr. Ing. Václav John, ředitel SŽDC Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Mgr. Petr Pšenička
Dlážďená 1003/7
110 00 Praha 1

datum

Vyřizuje

číslo jednací

14. 3. 2016

Řihák, tel. 739219257

Č. j. KVD 53 / 2016

Věc: Potvrzení rozsahu výhledové dopravy a podkladů - Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice

Vážení partneri,

na základě Vašeho požadavku na potvrzení výhledové dopravy potvrzujeme tímto podklady zaslané Zlínským krajem dopisem ze dne 4. listopadu 2013 a související korespondenci pro přípravu projektu Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice.

Předané parametry výhledové regionální osobní dopravy jsou tedy ve špičkovém intervalu 15 minut pro osobní a spěšné vlaky regionální železniční osobní dopravy. Současně je předpoklad vedení vlaků dálkové dopravy v intervalu 60 minut. Výsledný rozsah dopravy ve špičce je tedy 4 páry vlaků kategorie Os / Sp a 1 pár vlaků kategorie R / Ex.

V případě potřeby projednání nebo doplnění detailních parametrů dopravní technologie a dotčených oblastí jsme připraveni poskytnout potřebnou součinnost.

S pozdravem



Ing. Věra Fuksová

jednatelka společnosti

**Koordinátor veřejné dopravy
Zlínského kraje, s.r.o.**
Podvesná XVII/3833, 760 01 Zlín
IČO: 27677761

Dále obdrží **Krajský úřad Zlínského kraje, Odbor Dopravy a SH**

**Odbor dopravy a silničního hospodářství**

Dopravní projektování spol. s r.o.
Ing. Miroslav Bezděk, ředitel
Janáčkova 1194/12
702 22 Ostrava, Moravská Ostrava

datum
26. 9. 2018

oprávněná úřední osoba
Ing. Bc. Pavel Kavan

číslo jednací
KUZL 64985/2018

spisová značka

Věc:

Potvrzení parametrů výhledové dopravy

Vážený pane řediteli,

na základě Vašeho dopisu ze dne 10. 9. 2018 ve věci žádosti o potvrzení výhledové dopravy v souvislosti s přípravou dokumentace pro stavební povolení stavby: „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ Vám **sděluji následující**:

Parametry výhledové dopravy podle našeho dopisu ze dne 4. 11. 2013 [KUZL 70832/2013] a dopisu KOVED ze dne 14. 3. 2016 [KVD 53/2016] jsou platné a **potvrzují předpoklad rozsahu regionální osobní dopravy, včetně zastavovací politiky vlaků, uvažovaných přestupních terminálů a předpokládané vozby (délky vlaků) na jednotlivých linkách uvedených ve výše jmenovaných dopisech a Vašem podkladu „Dopravní technologie navrhovaného stavu“.**

Zlínský kraj má zpracovaný nový koncept regionální železniční dopravy a v současné době probíhají tržní konzultace s dopravci o 4letém kontraktu na provozní soubor A jehož součástí je trať 331 a linky provozované na tomto rameni. Nový koncept je v souladu s návrhem parametrů výhledové dopravy na této trati, který chceme zavést po roce 2022 (tedy realizaci stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“.

S pozdravem



Ing. Emilie Slavíková
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Ing. Miroslav Pösel

Od: "Cimmermann Jan, Ing." <Jan.Cimmermann@cdcargo.cz>
Datum: 24. října 2013 12:48
Komu: "Ing. Miroslav Pösel" <posel@dopravniprojektovani.cz>
Kopie: "Šmelko Vítězslav, Ing." <Vitezslav.Smelko@cdcargo.cz>; "Zdeňková Jana, Ing." <Jana.Zdenkova@cdcargo.cz>
Předmět: vyjádření ke studii proveditelnosti Otrokovice - Vizovice

Dobrý den, pane Pösele.

Předem bych se chtěl moc omluvit za pozdní odpověď na Váš požadavek k trati Otrokovice - Vizovice. Na ČD Cargo je v současné době tolik věcí k řešení, že prostě termíny jen velice těžko stíháme.

K věci:

Rozsah nákladní dopravy:

Na této trati v oblasti nákladní dopravy převládají ucelené kontejnerové dopravy operátora METRANS a.s. Jaká bude jejich intenzita v budoucnu, je pro nás skutečně otazník. Vše závisí na obchodních aktivitách METRANSu. Ve hře je i celá koncepce těchto vlaků v souvislosti s KP Praha-Uhřetěves, Česká Třebová a Havířov, nehledě na zahraniční KP. Kdybych v tomto případě uváděl jakékoliv počty vlaků, v tomto případě bych skutečně hádal z křišťálové koule. Co se týká Mn vlaků pro místní zátěž, předpokládáme i v budoucnu stávající počet Mn vlaků.

Předpokládané délky a hmotnosti vlaků:

U vlaků komb. Dopravy se předpokládá stávající délka soupravy 610 metrů +

Minimální délky dopravních kolejí:

Nejdelší vlaky jsou právě vlak komb.dopravy a tudíž optimální délka by měla být minimálně 650 metrů

Důležitým požadavkem ale ze strany ČD Cargo je zaústění

tratě z Vizovic v Otrokovcích do 4. až 10., případně 12. a 14. staniční koleje. Dosavadní zaústění je nedostačující a vyžaduje přestavování vlaků na sudé koleje.

Tot' asi tak vše z pohledu našeho oddělení, které je zodpovědné za sestavu jízdního řádu.

S pozdravem

Ing. Jan Cimmermann
vedoucí oddělení
ČD Cargo, a. s.
Odbor plánování kapacit
Jankovcova 1569/2c
17000 Praha 7
T: +420 972 242 442
M: +420 602 289 030
jan.cimmermann@cdcargo.cz
www.cdcargo.cz



Dobrý den pane řediteli

ČD Cargo provozuje na předmětném úseku dopravu ve stejném rozsahu, jak je popsáno v dopise ze dne 24.10.2013.

Požadavky zůstávají beze změny.

S pozdravem

Miroslav Peřinka

Specialista plánování kapacit / Kapazitätsplanungsspezialist

Generální ředitelství / Generaldirektion

O 14/11 Odbor plánování kapacit / Geschäftsbereich Kapazitätsplanung

ČD Cargo a.s.

Jankovcova 1569/2c,

170 00 Praha 7

MT: +420 725 732 478

Miroslav.Perinka@cdcargo.cz

www.cdcargo.cz

Je-li email součástí obchodního jednání:

a) jakékoliv smlouvy uzavírané se společností ČD Cargo, a.s. (dále jako „Společnost“) musí být uzavřeny písemnou formou, za kterou se pro účely tohoto oznámení rozumí písemná listinná podoba, a dosažením úplné shody o celém obsahu smlouvy a všech jejích náležitostech. Uzavření smlouvy jinou než písemnou formou není platné a jakékoliv písemné potvrzení určitého ústního jednání (včetně jakýchkoliv budoucích jednání a potvrzení) pro Společnost nepředstavuje potvrzení smlouvy uzavřené jinou než písemnou formou;

b) odesílatel a Společnost si vyhrazuje právo kdykoli ukončit jednání o uzavření smlouvy, a to z jakéhokoli důvodu nebo bez uvedení důvodu;

c) odesílatel a Společnost vylučuje přijetí jakékoliv nabídky ze strany adresáta s jakýmkoliv dodatkem či odchylkou;

d) Společnost při uzavření smlouvy postupuje v souladu s vnitřními předpisy a stanovami s tím, že smlouva musí být ve Společnosti odsouhlasena/schválena příslušnými vedoucími zaměstnanci/orgány Společnosti, a i v případě, kdy si zástupci stran vzájemně vyjednávají náležitosti smlouvy, kompetentní osoby ve Společnosti mohou navržené znění smlouvy neodsouhlasit/neschválit a Společnost v takovém případě může ukončit z tohoto důvodu jednání o uzavření smlouvy; a

e) okruh osob oprávněných zavazovat a uzavírat smlouvy za Společnost je upraven v aktuálních interních předpisech a stanovách Společnosti (které lze na vyžádání poskytnout), případně v souladu s těmito předpisy písemně oprávněnými osobami (jimž toto oprávnění trvá).

Dopravní projektování, spol. s r. o.
Ing. Miroslav Bezděk, ředitel společnosti
Janáčkova 1194/12
702 00 Ostrava, Moravská Ostrava

Váš dopis zn./ze d1248/16-Pö	Vyřizuje	Ing. Michal Vandrovec
Naše značka 0561/2016-O13/12	Funkce	Specialista v oblasti dopravy
Datum 29. 06. 2016	Tel.	+420 727 930 052
Přílohy -	Fax	
Věc Vyjádření k návrhu rozsahu infrastruktury pro nákladní dopravu v rámci přípravné dokumentace stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“	e-mail	Michal.Vandrovec@cdcargo.cz

Vážený pane řediteli,

společnost ČD Cargo, a. s. k žádosti o vyjádření návrhu rozsahu infrastruktury pro nákladní dopravu v rámci zpracování přípravné dokumentace a záměru projektu stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ zaujala následující stanovisko:

Na základě vyjádření Provozní jednotky Brno **souhlasíme** s návrhem uvedeným v dopise č. j. 1248/16-Pö, tj. zachování manipulačních ploch v železničních stanicích Zlín střed (zřízení koleje VNVK-smluvního manipulačního místa v nové poloze s čelní rampou a složištěm, včetně boční rampy v délce 50 m) a Vizovice (zachování koleje VNVK-smluvního manipulačního místa s délkou složiště 100 m). V ŽST Lípa nad Dřevnicí nepožadujeme zachování VNVK-smluvního manipulačního místa z důvodu soustředění nakládky a vykládky do stanic Zlín-Malenovice, Zlín střed, Vizovice a uvolnění prostoru pro manipulaci s dlouhými vlaky mezi stanicí Lípa nad Dřevnicí a kontejnerovým překladištěm METRANS, a. s.

Vzhledem k očekávanému navýšení výkonů, nakládka/vykládka železničních vozů, **požadujeme zachování manipulačního místa v ŽST Zlín-Malenovice** (dopady nárůstu svozu surového dříví v kamionech ke složišti v ŽST Zlín střed).

S pozdravem


Hana Zdechovanová

ředitelka Odboru technologie a organizace dopravy



METRANS, a.s., Podleská 926/5, 104 00 Praha 10-Uhřetěves

Dopravní projektování, spol s.r.o.

Janáčkova 1194/12

702 00 OSTRAVA

Praha, 5.9.2013

Naše značka / Our reference

Vaše značka / Your reference

Vyřizuje / Responsible in charge

1399/ 13-Pö

M.Hořínek, tel: +420 67293136

Vážený pane řediteli,

na základě Vašeho dopisu ze dne 17.9.2013 Vám sdělujeme následující.
Terminál METRANS v Lípě nad Dřevnicí je koncovým bodem pro ucelené vlaky a následný rozvoz kontejnerových zásilek ke konečným zákazníkům po silnici i železnici.

Vlaky METRANS jsou řazeny dnes na 610 m bez lokomotiv. Hmotnosti naložených souprav se pohybují mezi 1.400 až 1.600 tun.
Hnací vozidla jsou vzhledem k současnému stavu používána v dieselové variantě.

V případě elektrifikace trati bychom samozřejmě využívali elektrické lokomotivy Traxx MS řady 186 a Siemens řady 189.

Počty výchozích i dojezdových vlaků jsou vyrovnané. Denní plán, stav ke konci září 2013 je následující:

Dva páry ucelených vlaků Lípa nad Dřevnicí – Česká Třebová a zpět za 24 hod. Vzhledem ke stížnostem na noční hluk jsou tyto vlaky vedeny v době 06:00 – 22:00.
Dva páry vlaku s jednotlivou zátěží pro svoz a rozvoz po železnici dopravce ČD Cargo.
Relace Lípa nad Dřevnicí – Otrokovice, kde dochází k dalšímu rozřazování na konečné stanice.

METRANS, a.s. | Member of the HHLA Group



Podleská 926/5, CZ 104 00 Praha 10 Phone: +420 267 293 102 Internet: www.metrans.eu Email: info@metrans.cz
Registry: Registered with the Commercial Register kept by the Municipal Court in Prague, Section B, Insert 840
Managing Director: Jiri Samek Chairman of the Supervisory Board: Klaus-Dieter Peters ID No: 40763811 VAT ID No: CZ40763811 Bank: Československá obchodní banka, a.s. Praha Swift: CEKOCZPP, IBAN CZ36 0300 1712 8000 0079 0583



Nepravidelné vlaky jsou

Dunajská Streda (SK) – Lípa nad Dřevnicí

Praha Uhřetěves – Lípa nad Dřevnicí

Krems – Lípa nad Dřevnicí

Objem přeprav těchto vlaků je jeden až dva vlaky za týden.

Požadavky na délku kolejí: vlak 680 m

Možné uvažované hmotnosti vlaků: 2.000 tun.

Dopravce: ČD Cargo, a.s., METRANS Rail s.r.o.

Vzhledem k rozvoji kombinované dopravy i naší společnosti očekáváme další nárůst přeprav během následujících let pro terminál Lípa nad Dřevnicí.

Výhled dopravy METRANS. Proti současnému stavu odhadujeme nárůst

do roku 2018 20 %

do roku 2023 40 %

S pozdravem



Martin Hořínek

COO

METRANS, a.s.

Tel.: +420 267 293 136

E-mail: horinek@metrans.cz

02. 03. 2016

5258



METRANS, a.s., Podlešká 926/5, 104 00 Praha 10-Uhřetěves

Dopravní projektování, spol s.r.o.
Janáčkova 1194/12
702 00 OSTRAVA

Praha, 29.2.2016

Naše značka / Our reference

Vaše značka / Your reference

Vyřizuje / Responsible in charge

16-Pö 11069

M.Hořínek, tel: +420 67293136

Vážený pane řediteli,

na základě Vašeho dopisu ze dne 17.2.2016 posíláme aktualizaci našeho dopisu ze dne 5.9.2013. Jelikož jsme dynamickou a rozvíjející se společností, tak k některým změnám ve výhledu naší dopravy již došlo. Níže uvádíme pouze stav a výhled železniční dopravy skupiny METRANS, a.s. odlišný od dopisu ze dne 5.9.2013.

Vlaky METRANS, a.s jsou již od roku 2015 řazeny na síti SŽDC na 635 m bez lokomotivy a v sousedním Německu dokonce na 710 m. Na síti SŽDC uvažujeme o maximální možné délce, kterou infrastruktura umožní, tedy ihned jak nám to bude umožněno. Prodlužováním délky vlaků můžeme navyšovat počet přepravených jednotek kombi dopravy na úkor silniční dopravy, tedy převedením ze silnice na železnici, a to vzhledem k lepší ekonomice projektu u maximální délky vlaku.

Požadovaná délka pro nákladní vlaky je 740 m. Tedy taková, která bude umožňovat v budoucnu přepravit vlak z výchozí stanice Lípa nad Dřevnicí do severoevropských přístavů Hamburk, Bremerhaven, Rotterdam bez nutnosti přepracování vlaku z důvodu změny počtu vozů, tedy délky vlaku.

METRANS, a.s. | Member of the HHLA Group




Podlešká 926/5, CZ 104 00 Praha 10 Phone: +420 267 293 102 Internet: www.metrans.eu Email: info@metrans.cz
Registry: Registered with the Commercial Register kept by the Municipal Court in Prague, Section B, Insert 840
Managing Director: Jiri Samek Chairman of the Supervisory Board: Klaus-Dieter Peters ID No: 40763811 VAT ID No: CZ40763811 Bank: Československá obchodní banka, a.s. Praha Swift: CEKOCZPP, IBAN CZ36 0300 1712 8000 0079 0583



Na trati Otrokovice – Vizovice v úseku Otrokovice – Lípa nad Dřevnicí po elektrizaci budeme dopravu vykonávat HDV řada 386 (Bombardier Traxx 140 MS), které již dnes vlastníme, a další 386 lokomotivy jsou již objednané.

Počty přepravených vlaků do nebo ze stanice Lípa nad Dřevnicí stoupají podle odhadu uvedeném v našem vyjádření z 5.9.2013. Tímto se výhled dopravy naší skupiny METRANS nemění. V desetiletém horizontu 40% je reálný odhad nárůstu objemu přepravy naší skupiny METRANS, a.s.

S pozdravem



Martin Hořínek
COO
METRANS, a.s.
Tel.: +420 267 293 136
E-mail: horinek@metrans.cz



METRANS, a.s., Podlešská 926/5, 104 00 Praha 10-Uhřetěves

Dopravní projektování, spol s.r.o.
Ing. Miroslav Bezděk, ředitel společnosti
Janáčkova 1194/12
702 00 OSTRAVA

Praha, 3.10.2018

Naše značka / Our reference

Vaše značka / Your reference

Vyřizuje / Responsible in charge

1526/ 18-Pö

M.Hořínek, tel: +420 67293136

Vážený pane řediteli,

na základě Vašeho dopisu ze dne 10.9.2018 Vám sdělujeme následující.

Naše současné stanovisko je ve shodě s naším dopisem z 5.9.2013. Do roku 2018 postupně stoupá počet kontejnerů přes terminál Lípa nad Dřevnicí a to jak to železnici, tak i po silnici. Dále očekáváme nárůsty přeprav kontejnerů z ucelených vlaků z/do terminálu Lípa nad Dřevnicí.

Od roku 2013 do letošního roku je nárůst přepravených kontejnerů po železnici 14%

Většímu nárůstu však brání nedostatečná kapacita železniční infrastruktury zejména na úseku Otrokovice – Lípa nad Dřevnicí. Silná osobní železniční doprava neumožňuje kvalitní vedení dalšího pravidelného páru vlaků nákladní dopravy, což je podmínkou získání přeprav na železnici ze silnice.

Platí i nadále naše snaha do budoucna přepravovat vlaky podle evropské normy 740 m, až to umožní infrastruktura.

Výhled dopravy pro terminál METRANS v Lípě nad Dřevnicí ze současného stavu do roku 2040, avšak za předpokladu realizace stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“ je 20 %.

METRANS, a.s. | Member of the HHLA Group



Podlešská 926/5, CZ 104 00 Praha 10 Phone: +420 267 293 102 Internet: www.metrans.eu Email: info@metrans.cz Registry:
Registered with the Commercial Register kept by the Municipal Court in Prague, Section B, Insert 840
Managing Director: Jiri Samek Chairman of the Supervisory Board: Klaus-Dieter Peters ID No: 40763811 VAT ID No:
CZ40763811 Bank: Československá obchodní banka, a.s. Praha Swift: CEKOCZPP, IBAN CZ36 0300 1712 8000 0079 0583



Dopravci ČD Cargo, a.s., METRANS Rail s.r.o., případně další dopravci.


Současné relace:

- Lípa nad Dřevnicí – Česká Třebová v.v. pravidelný vlak
- Lípa nad Dřevnicí – Dunajská Streda (SK) v.v. nepravidelný vlak
- Lípa nad Dřevnicí – Šenov v.v., nepravidelný vlak
- Lípa nad Dřevnicí – Krems (A) v.v., nepravidelný vlak
- JVZ do různých stanic

Výhled – relace:

- zvyšování počtu vlaků jak pravidelných relací, tak nepravidelných relací
- možné propojení s novými terminály skupiny METRANS v Polsku. Katowice, Wrocław, Poznaň, Varšava

S pozdravem



Martin Hořínek
COO
METRANS, a.s.
Tel.: +420 267 293 136
E-mail: horinek@metrans.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:
1526/18-Pö, 10.9.2018	178/2018	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 15.10.2018

Vážený pan
Ing. Miroslav Bezděk
Dopravní projektování
Janáčkova 1194/12
702 00 Ostrava, Moravská Ostrava

Věc: Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice, potvrzení výhledové dopravy

Vážený pane řediteli,

k Vaší žádosti Vám posíláme následující informace od dopravců, využívajících trať Otrokovice – Vizovice:

ČD Cargo:

Pro výhledový rozsah dopravy na traťovém úseku Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí lze uvažovat setrvalý stav 4 páry vlaků s jednotlivou zátěží denně (rozvoj kombinované dopravy), tedy navýšení o jeden pár vlaků ND oproti stavu uvedeném v dopise č. j. 1526/18Pö.

Doporučuji sjednotit požadavek na délku vlaku ND ČDC s požadavkem Metrans. Požadovaná délka vlaků za ČDC je 670 m (délka soupravy + HV).

IDS Cargo:

IDS Cargo přepravuje vápenec do zlínské teplárny do stanice Zlín střed. Četnost v létě cca 1-2 za měsíc, v zimě dvojnásobně častěji. Vlaky jezdí podle stavu v zásobnících u příjemce.

Souprava má 10vozů Uacs – 160 metrů i s lokomotivou.

METRANS:

Viz přiložená kopie dopisu.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

ŽESNAD.CZ

17. 03. 2016

5378



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 1069/16-Pö
Ze dne: 17.2.2016
Naše zn.: 11909/2016-SZDC-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Křemen
Telefon: 9722 35641
Mobil: 602 162 740
E-mail: kremen@szdc.cz

Datum: 15.3.2016

Dopravní projektování, spol. s r. o.
Janáčkova 1194/12
702 00 MORAVSKÁ OSTRAVA

Potvrzení výhledové koncepce GVD ve vazbě na modernizaci tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice

Vážený pane řediteli,

na základě Vaší žádosti ze dne 17. 2. 2016 ve věci výhledové koncepce GVD a časových poloh vlaků v dotčených uzlech ve vazbě na připravovanou investiční akci „*Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice*“ **potvrzujeme platnost** naše stanoviska ze dne 20. 10. 2014. Časové polohy vlaků dle Vámi předložené síťové grafiky, která byla rovněž součástí našeho vyjádření z 20. 10. 2014, tedy i nadále platí.

S pozdravem

Mgr. Ing. Radek Čech, Ph. D.
ředitel odboru strategie

Váš dopis čj. _____

Ze dne _____

Naše čj. _____

3759/2016

Datum _____

10.5.2016

Vyřizuje _____

Ing. Stanislav Mik
Depo kolejových vozidel Olomouc
T 724 751 821

SUDOP BRNO s.r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

E mik@dkv.cd.cz

Vyjádření k záměru Modernizace trati Otrokovice – Vizovice (DÚR)

Ze situačního výkresu žst. Otrokovice přiloženého v žádosti o vyjádření je patrné, že se stávajícím provozním pracovištěm se do budoucna nepočítá, což způsobí provozní komplikace v zajištění dopravní obslužnosti regionu. Provozní pracoviště v areálu žst. Otrokovice je nutné zachovat minimálně ve stávajícím rozsahu i v budoucnu a to ze dvou základních důvodů. Prvním důvodem je provozování vozidel řady 844 pořízených z ROP až do GVD 2028/2029. Druhým důvodem zachování pracoviště pro potřeby zajištění provozu vlaků vozidly nezávislé trakce při napětových výlukách. Pravděpodobně není nutné zachování stávajícího umístění provozního pracoviště za předpokladu vybudování nového v jiné lokalitě areálu žst. Otrokovice v obdobném rozsahu a realizace demolice stávajícího provozního pracoviště.

Jednou z požadovaných variant pro zajištění provozu v regionu je zachování stávajícího provozního pracoviště ve stejném rozsahu s kolejovým napojením na žst. Otrokovice. Druhou variantou je zřízení nového provozního pracoviště a demolice stávajícího. Nové provozní pracoviště musí obsahovat min. dvě elektrifikované odstavné koleje délky cca 100 m s technologickým ostrovním nástupištěm vybaveným přípojnými místy pro dobíjení baterií a temperaci vozidel. U těchto kolejí je nutná instalace odsávacího stanoviště uzavřených WC kolejových vozidel s možností plnění pitnou vodou pro celoroční provoz. Dále je nutné počítat se sociálně provozní budovou pro cca 30 zaměstnanců. Jedná se o dvě provozní místnosti, šatny, sprchy, WC, 6 x nocležna, školící místnost, skladové prostory, sklad nebezpečných látek – oleje. Nutnou součástí odstavných kolejí je tankovací stanice motorové nafty s potřebným množstvím skladované látky cca 70 000 l a AdBlue cca 5000 l.

Žádáme o zachování stávajícího provozního pracoviště v provozuschopném stavu nebo zapracování výše uvedených požadavků do plánované realizace modernizace žst. Otrokovice a demolice stávajícího pracoviště.



Ing. Dušan Tylich
vrchní přednosta DKV Olomouc



ZPS – TRANSPORT, a.s.
třída 3. května 1174
763 02 Zlín, Malenovice
CZECH REPUBLIC

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Vážený pan

Ing. Kamil CHMELA

Hlavní inženýr projektu

Kounicova 26

611 36 BRNO

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE

NAŠE ZNAČKA

VYŘIZUJE / LINKA

ZLÍN
03.06.2016

Věc: **Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice.**

Vážený pane Chmela,

v návaznosti na poradu k provozní a dopravní technologii a kolejové řešení stanic dne 2.června 2016 reaguji na jednání a dovoluji si Vám zaslat připomínky týkající se vlečky ZPS-TRANSPORT, a. s.

1. Vlečka zaznamenala od roku 1990 rapidní pokles přistavovaných železničních vozů a tomu byla přizpůsobena doba její obsluhy ze strany ČD resp. ČD CARGO. Od r. 1990 pracuje vlečka pouze na I. směnu tj. od 06.00 do 14.00 hod. a je obsluhována výhradně v denní době - mimo přepravní špičky v grafikonu. Prakticky tzn. že obsluha byla a je prováděna v době od 09.00 do 09.30 hod. a tuto dobu požadujeme zachovat z důvodu pracovní doby vlečky a jejího vytížení.

S ohledem na prováděné obsluhy v denní době požadujeme, aby součástí odkupu 1. odevzdávkové koleje bylo i její osvětlení, neboť tato kolej je situována jako hlavní přístavná kolej na vlečce.

S poděkováním a přáním další dobré spolupráce

 **ZPS**
ZPS TRANSPORT, a.s.
třída 3. května 1174
763 02 Zlín, Malenovice
Ing. Zdeněk Janíček
předseda představenstva

Společnost je zapsána v obchodním rejstříku, vedeného Krajským soudem v Brně, oddíl B, vložka 998
tel./fax: 577 532 780 E-mail: janicek@zps-transport.cz bankovní spojení: KB Zlín č.ú: 21906-661/0100 DIČ: CZ47905638

1

AL

DOŠLO DNE: 30. 03. 2016

ALPIQ

699/16

520

Alpiq Generation (CZ) s.r.o., Dubská 257, CZ-27203 Kladno

SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Ing. Kamil Chmela
Hlavní inženýr projektu
Kounicova 26
611 36 Brno

Věc: Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice

Vážený pane,

z pracovní schůzky - Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice, konané dne 21.3. 2016 v Brně, Vám z hlediska provozovatele vlečky SVIT, sdělujeme následující:

Dle návrhu v projektu došlo na vlečce SVIT k velkému zásahu ohledně zkrácení či rušení kolejí, a tím by došlo k výraznému omezení provozu na vlečce.

V projektové dokumentaci není zakomponovaná kolej 44s s výhybkou S48, ze které vychází do odbočky kolej 43s. Kolej 43s slouží ke stáčení vápence z vozů Uacs/Raj a proto musí být tato kolej zachována. V projektu není patrné, kde bude začátek severní části vlečky, v současné době je začátek vlečky - kolej 44s, výhybka č. 8 km v 9,889 a kolej 21s, výhybka č. 11 v km 9,788.

Výhybky č. 13 a S2, kde je začátek jižní části vlečky, kolej 1s v km 9,756, budou dle sdělení zrušeny. Zaústění nové výhybky na styku drah a napojení na tuto jižní část vlečky je navržena cca v km 9,400 a napojení na vlečku má být stávající výhybkou S5 na koleje 1s a 5s. Tady navrhujeme propojení novou výhybkou na východní část koleje 1s směrem k hlavnímu přejezdu.

Kolej 21s na otrokovickém zhlaví je zkrácena zarážedlem a i tady navrhujeme původní zachování této koleje až k rampě 112 budovy, která může být v budoucnu využívána.

Vlečková kolej 25s je zkrácena zarážedlem o cca 50 m. Není zde zakomponována výhybka S32 a kolej 28s, která je využívána.

Dále je využívána spojková kolej 32s, kde se na koleji 26s nachází rampa u 103 b. Navrhovaná přeložka spojkové koleje 32s je posunuta východně a v podstatě míjí rampu 103b, což je pro nás nepřijatelné.

Ing. Jaroslav Bobák
Jednatel společnosti
T +420 577 522 281
M +420 602 569 811
jaroslav.bobak@alpiq.com
Teplárna Zlín
Hlavníčkovo nábřeží 650
760 01 Zlín

Alpiq Generation (CZ) s.r.o.
Dubská 257
CZ-272 03 Kladno 3
T +420 312 644 850
F +420 221 644 940
<http://generation.alpiq.cz/>

Byli jsme překvapeni informací, že stanice ve Zlíně nebude obsazena výpravčím a že provoz bude řízen dálkovým zabezpečením dopravy dispečerem z Přerova. Z toho vyplývají naše obavy, zda při patnáctiminutovém taktu osobních souprav z obou směrů, nebudou vznikat velké časové prodlevy při obsluze teplárny a spolu uživatelů vlečky. Ve stanici provádí posunovací četa provozovatele na manipulačních a dopravních kolejích během dne posun a průběžné seřazování souprav a kusových zásilek. Někdy i pro vícero dopravců. Je třeba počítat i s možností přejíždění posunovací lokomotivy po obvodu stanice ze severní části vlečky na jižní část vlečky a zpět, a to i několikrát za směnu, kdy jsou tyto jízdy koordinovány operativně s výpravčím ve Zlíně bez časových ztrát.

Upozornili jsme také na délku nepřetržitých výluk, jejichž příprava a organizace musí být vždy projednávána s provozovatelem vlečky z důvodu negativních dopadů na dodávky uhlí v Teplárně Zlín.

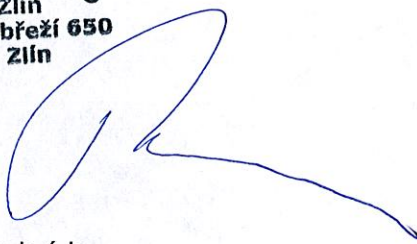
Délka v letních měsících – maximálně 15 dnů bez dodávek uhlí.

Délka v zimních měsících – maximálně 10 dnů bez dodávek uhlí.

Děkujeme za pochopení

S pozdravem

Alpiq Generation (CZ) s.r.o.
Dubská 257, CZ 272 03 Kladno
DIČ: CZ26735865
Teplárna Zlín
Hlavníckovo nábřeží 650
CZ 760 01 Zlín



Ing. Jaroslav B o b á k
jednatel

Ve Zlíně 29.3. 2016

Váš dopis zn.: 11812/16
Ze dne: 28.12.2016
Naše zn.: 00028/2017-SZDC-L-CDP PRE
Počet listů.: 2
Počet příloh: 0
Počet listů př.: 0
Vyřizuje: Ing. Pavel Dorníček
Telefon: +420 972 734 305
Mobil: +420 724 338 914
E-mail: Dornicak@szdc.cz
Datum: 5. 1. 2017

Sudop Brno, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

Věc: způsob ovládání trati Otrokovice – Vizovice z CDP Přerov.

Navržená varianta způsobu dálkového ovládání trati Otrokovice – Vizovice dvěma řídicími dispečery (ŘD I: Vizovice – Zlín střed /mimo/, ŘD II: Zlín střed – Otrokovice /mimo/) v ovládání trati proti stávajícímu stavu téměř nic nemění, jen ze stanice Zlín-Malenovice je neobsazená výhybna. Přitom modernizace této trati přinese daleko větší komfort ovládání a ucelený přehled o situaci na celé trati. V ŽST Zlín střed se sníží potřeba křížování ve směru od/do Otrokovice, vlaky budou moci současně vjíždět a odjíždět v tomto směru, zlepší se konfigurace kolejiště a nástupišť, hlášení za současné výpravčí bude provádět operátorka na sále č. 1, která je zde již obsazena. Ve stanici Lípa nad Dřevnicí se mnohonásobně zlepší konfigurace kolejiště – dvě dopravní koleje dostatečné délky pro nákladní vlaky (v současnosti zde nejsou), které zároveň budou umožňovat i případný nárůst nákladní dopravy; kolejově oddělena osobní a nákladní doprava.

Návrh CDP Přerov je ovládat trať dvěma dispečery, přičemž úsek Otrokovice (včetně) – Zlín střed (mimo) by ovládal stávající úsekový dispečer 1A na sále č. 1 CDP Přerov, úsek Zlín střed – Vizovice nový úsekový dispečer, hlášení a obsluhu informačního zařízení pro cestující na celém úseku bude provádět stávající operátorka 1A na sále č. 1 CDP Přerov.

V ŽST Lípa nad Dřevnicí zřídit Pst pouze v místech déle trvajícího posunu (není potřeba tolik Pst 1 – 8).

Tento návrh požaduje:

- zřídit jedno dispečerské pracoviště pro nového úsekového dispečera v sále č. 1 (v prostřední řadě uprostřed). Není možné jej „posadit“ do jiného nebo nového sálu z důvodu návaznosti trati na trať 316 v ŽST Otrokovice. V sále č. 1 je možné navýšit počet dispečerů již pouze o jednoho zaměstnance.
- zajistit začlenění nové řízené oblasti Otrokovice (mimo) – Vizovice do DOZ Přerov (mimo) – Hrušky (mimo) a zobrazení nové řízené oblasti (Otrokovice – Vizovice) u nového řídicího dispečera a stávajícího úsekového dispečera 1A.
- zajistit zobrazení nové řízené oblasti Otrokovice – Vizovice, popř. jen Otrokovice – Zlín střed na VEZO sálu č. 1.
- zajistit začlenění elektronické dopravní dokumentace tratě Otrokovice (mimo) – Vizovice do stávající elektronické dopravní dokumentace sálu č. 1.

- zajistit integraci informačního systému pro cestující tratě Otrokovice (mimo) – Vizovice do stávajícího informačního systému pro cestující sálu č. 1 s úpravou obvodů jednotlivých operátorek.
- zajistit doplnění stávajícího kamerového systému sálu č. 1 o kamery z tratě Otrokovice (mimo) – Vizovice a rozšíření zobrazovací stěny monitorů v počtu 6 ks.

S pozdravem



Ing. Petr Novák
ředitel CDP Přerov

**Stanovení normativů hmotnosti nákladních vlaků včetně posouzení rozjezdu
na trati**

Otrokovice - Vizovice

po modernizaci a elektrizaci systémem 25 kV 50 Hz

Elektrická trakce

		Normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady						
Úsek		230	363.5	383	2x230	2x363.5	2x386	Poznámka
		240		386	2x240			
		363						
Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí	T4	1600*	1650*	1800*	2300+	2400+	2600	platí při průjezdu celým úsekem, rozj. u náv. 1,2-42, ve Zl.-Malenovicích, u náv. 1,2-76, u odj. náv. Zl.-střed možný
	T	1250	1300	1800*	2100+	2200+	2600	
	S	1150	1200	1700*	2000+	2100+	2500	
	U	1050	1100	1500	1800+	1900+	2200	
	T4	1400	1450	1650	2100	2200	2550	platí při rozjezdu kdekoli v úseku, tj. zejména u 1,2-29, náv. S, S1,S2 Zlín-Přiluky, náv. S Lípa nad Dřevnicí
	T	1050	1100	1550	1900	2000	2500	
	S	950	1000	1450	1800	1900	2400	
	U	850	900	1200	1700	1800	2200	
Lípa nad Dřevnicí - Vizovice	T4	1400	1500	2000	2400	2600	3000	
	T	1300	1400	1900	2300	2500	2900	
	S	1200	1300	1800	2200	2400	2800	
	U	1000	1100	1600	2000	2300	2400	
Vizovice - Otrokovice	T4							
	T	2800	2800	2800	§	§	§	
	S	2700	2700	2700	§	§	§	
	U	2400	2400	2400	§	§	§	

§ - dvojnásobek (reálná výše) normativu pro jednu lokomotivu

* nutný průjezd u náv. So Zlín-Podvesná, lok. 383, 386 T4 2000 t pro kontejnerové vlaky a průjezd u náv. So Podvesná

+ nutný průjezd u náv. So Zlín-Podvesná

Motorová trakce

		Normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady						
Úsek		740	749	761	2x740	2x749	2x761	Poznámka
		-	-		-	-		
		743	754		2x743	2x754		
Otrokovice - Lípa nad Dřevnicí	T4	*	*	1600	1900	1900		* do Zlína střed platí T4 1300, T 1200
	T	875*	900*	1500	1800	1800	2600	
	S	850	850	1400	1700	1700	2500	
	U	800	800	1200				
Lípa nad Dřevnicí - Vizovice	T4	+	+	1900	+	+		+ jako nyní
	T	+	+	1800	+	+	3000	
	S	+	+	1700	+	+	2900	
	U	+	+	1500	+	+		
Vizovice - Otrokovice	T4	+	+	2600	+	+	§	+ jako nyní
	T	+	+	2500	+	+	§	
	S	+	+	2500	+	+	§	
	U	+	+	2300	+	+	§	

§ - dvojnásobek (reálná výše) normativu pro jednu lokomotivu

Sklonové a směrové poměry tratě po rekonstrukci jsou uvedeny v příloze 1 - 4

Zpracoval Ing. Rudolf Mrzena, Ph.D., 10.2.2017

Příloha 1 - Staničení**Přehled staničení návěstidel 23.11.2016**

po moderniz	km	pro směr
L5, L9	-0,071	Otrokovice-Vizovice
L3	0,036	Otrokovice-Vizovice
Lc3d, Lc5d	0,458	Vizovice-Otrokovice
1ZS, 2ZS	1,603	Vizovice-Otrokovice
1-15, 2-15	1,829	Otrokovice-Vizovice
1-25, 2-25	2,583	Vizovice-Otrokovice
1-29, 2-29	2,820	Otrokovice-Vizovice
1-38, 2-38	3,810	Vizovice-Otrokovice
1-42, 2-42	4,200	Otrokovice-Vizovice
1-49, 2-49	4,998	Vizovice-Otrokovice
1S, 2S	5,479	Otrokovice-Vizovice
1L, 2L	6,100	Vizovice-Otrokovice
1-66, 2-66	6,528	Otrokovice-Vizovice
1-72, 2-72	7,210	Vizovice-Otrokovice
1-76, 2-76	7,538	Otrokovice-Vizovice
1-83, 2-83	8,322	Vizovice-Otrokovice
1S, 2S	8,879	Otrokovice-Vizovice
L2	9,762	Vizovice-Otrokovice
L0	9,895	Vizovice-Otrokovice
L1	9,931	Vizovice-Otrokovice
S0	10,258	Otrokovice-Vizovice
S1	10,272	Otrokovice-Vizovice
S2	10,382	Otrokovice-Vizovice
L	10,836	Vizovice-Otrokovice
PřSo	11,600	Otrokovice-Vizovice
PřL	11,886	Vizovice-Otrokovice
So	12,365	Otrokovice-Vizovice
Lo	12,905	Vizovice-Otrokovice
PřS	13,700	Otrokovice-Vizovice
PřLo	13,918	Vizovice-Otrokovice
S	14,571	Otrokovice-Vizovice
L1, L2	14,870	Vizovice-Otrokovice
S1, S2	15,688	Otrokovice-Vizovice
L	15,988	Vizovice-Otrokovice
PřS	16,678	Otrokovice-Vizovice
PřL	16,700	Vizovice-Otrokovice
S	17,470	Otrokovice-Vizovice
L1	17,880	Vizovice-Otrokovice
L4c	17,892	Vizovice-Otrokovice
L2c	17,906	Vizovice-Otrokovice
S4b	18,694	Otrokovice-Vizovice
S2b	18,706	Otrokovice-Vizovice
S1a	18,761	Otrokovice-Vizovice
S3	18,803	Otrokovice-Vizovice
L	19,126	Vizovice-Otrokovice
PřL	19,850	Vizovice-Otrokovice
PřS	23,100	Otrokovice-Vizovice
S	23,845	Otrokovice-Vizovice
L1, L3	24,438	Vizovice-Otrokovice
Sc1a, Sc2a	24,763	Otrokovice-Vizovice

ŽST Otrokovice

Odb. Zlín-Malenovice

ŽST. Zlín střed

Výh. Zlín-Přiluky

ŽST Lípa n.D.

ŽST Vizovice

Příloha 2 - Rychlosti**Otrokovice - Zlín, přehled rychlostí k 23.11.2016**

elektrizaci sys	do km	V	V130
0,458	9,411	100	100
9,411	11,551	80	80
11,551	11,974	75	80
11,974	20,564	100	100
20,564	21,265	80	85
21,265	21,538	55	60
21,538	22,080	70	75
22,080	24,320	80	85
24,320	24,763	60/80*	60/80*

*směr Vizovice/směr Otrokovice

Příloha 3 - Sklonový profil, varianta MEZI

VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ		
Staničení a elektrizaci systémů		
Staničení	Výška	sklon promile
0,000000	187,920	0,00
0,176000	187,920	-13,61
0,655000	181,400	15,81
1,173600	189,600	7,61
1,350000	190,943	7,61
1,553730	192,493	0,83
1,916000	192,795	-0,83
2,175016	192,580	1,46
2,390374	192,895	5,47
2,547030	193,752	8,61
2,701348	195,080	9,72
2,993972	197,923	8,69
3,367088	201,164	-0,07
3,600000	201,147	-0,13
4,135340	201,078	2,26
4,516006	201,937	2,42
4,771011	202,554	0,30
5,098040	202,651	1,51
5,298017	202,953	5,26
5,782967	205,503	5,70
5,869933	205,999	5,81
5,872000	206,011	5,70
6,165000	207,681	1,10
6,590000	208,148	-1,30
6,900000	207,745	1,10
7,245000	208,125	3,25
7,450000	208,791	0,55
7,750000	208,956	0,00
8,233000	208,956	2,35
8,790000	210,265	1,00
9,033000	210,508	8,00
9,240000	212,164	2,00
9,474000	212,632	6,00
9,730000	214,168	0,00
10,234000	214,168	2,00
10,590000	214,880	6,98
10,790000	216,275	15,23
10,970000	219,017	15,23
11,078935	220,676	-5,77
11,303283	219,382	11,58
11,647816	223,371	1,83
12,119858	224,234	-1,62
12,319858	223,910	-8,69
12,649006	221,051	20,24

13,050674	229,179	5,00
13,210008	229,975	-2,42
13,457058	229,376	-0,99
13,794322	229,042	2,02
14,303854	230,070	0,79
14,760005	230,429	10,17
15,705000	240,043	0,80
16,525000	240,700	8,27
16,890000	243,720	-8,62
17,210000	240,960	7,20
17,450000	242,687	10,10
17,680000	245,010	5,33
17,965000	246,528	1,20
18,175000	246,780	1,90
18,730000	247,834	5,70
19,055108	249,687	10,43
19,265260	251,879	5,52
19,485809	253,096	9,39
20,002354	257,948	3,52
20,652725	260,235	-7,74
20,779562	259,253	3,08
21,009092	259,961	5,80
21,248787	261,351	7,74
21,456739	262,960	2,94
21,689611	263,645	5,41
22,122424	265,986	9,15
22,419854	268,707	9,42
22,848032	272,740	5,02
23,095392	273,982	9,84
23,537661	278,334	4,67
23,724920	279,208	9,44
24,252488	284,186	2,95
24,459904	284,798	2,84
24,762000		

Příloha 4 - Směrový profil

SMĚROVÉ ŘEŠENÍ			
po modernizaci	aničení koleje č.	Poloměr k.č.1 [m]	Poloměr k.č.2 [m]
ZO	0,124560		
KV/ZO	0,157772	400	392
KO/ZPm	0,195355		
KPm/ZO	0,223355	195	190
KO/ZP	0,407018		
KP	0,435384		
ZP	0,725947		
KP/ZO	0,815302	504	500
KO/ZP	0,936148		
KP	1,025504		
ZP	1,405176		
KP/ZO	1,509176	600	595,995
KO/ZP	1,589782		
KP/ZP/BO	1,709123		
KP/ZO	1,820431	735	739,005
KO/ZP	2,020656		
KP	2,117656		
ZP	2,524448		
KP/ZO	2,554448	3985	3981
KO/ZP	2,640403		
KP/ZP/BO	2,670507		
KP/ZO	2,700611	3985	3989
KO/ZP	2,788918		
KP	2,818918		
ZP	2,872475		
KP/ZO	2,942475	1020	1024
KO/ZP	3,045480		
KP	3,115480		
ZP	3,307094		
KP/ZO	3,367094	744	740
KO/ZP	3,481685		
KP	3,541685		
ZP	4,415572		
KP/ZO	4,480572	1104	1100
KO/ZP	4,573827		
KP/ZP/BO	4,643019		
KP/ZO	4,685599	900	904
KO/ZP	4,869723		
KP	4,909723		
ZP	4,987825		
KP/ZO	5,053825	820	824
KO/ZP	5,142260		
KP	5,208260		
ZP	5,419994		
KP/ZO	5,488994	704	700
KO/ZP	5,555163		
KP	5,687163		
ZP	5,872216		
KP/ZO	6,015216	754	750
KO/ZP	6,044716		
KP	6,128716		
ZP	6,305750		
KP/ZO	6,351750	3204	3200
KO/ZP	6,837117		
KP	6,883117		
ZP	7,139856		
KP/ZO	7,179856	3000	3004
KO/ZPm	7,484560		

KPm/ZO	7,573560	800	804
KO/ZP	7,777923		
KP	7,866923		
ZP	7,998768		
KP/ZO	8,058768	1204	1200
KO/ZP	8,351328		
KP	8,411328		
ZP	8,602979		
KP/ZO	8,638979	2500	2504
KO/ZP	8,692602		
KP	8,728602		
ZP	8,919793		
KP/ZO	8,992793	754	750
KO/ZP	9,093633		
KP	9,166633		
ZO	9,265588	2375	2400
KO	9,326942		
ZO	9,485780	1265	1600
KO	9,621827		
ZO	9,648432	760	
KO	9,699356		
ZO	9,719662	760	
KO/ZO	9,740669	1056,517	
KO	9,782258		
ZO	9,949646	1570	1585
KO	10,018375		
ZO	10,238922	760	
KO	10,307824		
ZO	10,404555	760	
KO	10,473457		
ZP	10,531235		
KP/ZO	10,563235	540	
KO/ZP	10,608353		
KP	10,640353		
ZP	10,670083		
KP/ZO	10,761083	315	
KO/ZP	10,834403		
KP	10,925403		
ZP	10,977544		
KP/ZO	11,047544	400	
KO/ZP	11,110595		
KP	11,180595		
ZP	11,551894		
KP/ZO	11,628894	311	
KO/ZP	11,665967		
KP/ZP/BO	11,740813		
KP/ZO	11,814367	312	
KO/ZP	11,897975		
KP	11,973975		
ZP	12,034005		
KP/ZO	12,094005	1000	
KO/ZP	12,155652		
KP	12,215652		
ZP	12,920461		
KP/ZO	13,017461	600	
KO/ZP	13,083892		
KP	13,180892		
ZP	13,645452		
KP/ZO	13,730452	700	
KO/ZP	13,832620		
KP	13,917620		
ZP	14,154108		
KP/ZO	14,239108	700	

KO/ZP	14,358342		
KP	14,443342		
ZP	14,583879		
KP/ZO	14,642879	800	
KO/ZP	14,667926		
KP	14,726926		
ZP	14,840650		
KP/ZO	14,875650	985	
KO/ZP	15,041841		
KP	15,076841		
ZP	15,445254		
KP/ZO	15,505254	985	
KO/ZP	15,618924		
KP	15,678924		
ZP	15,794967		
KP/ZO	15,881967	670	
KO/ZP	15,995837		
KP	16,082837		
ZP	16,718265		
KP/ZO	16,768265	1200	
KO/ZP	16,795642		
KP	16,845642		
ZP	17,172955		
KP/ZO	17,247955	740	
KO/ZP	17,315315		
KP	17,390315		
ZP	17,791595		
KP/ZO	17,823595	1050	
KO/ZP	17,982355		
KP	18,014355		
ZP	18,250809		
KP/ZO	18,322809	625	
KO/ZP	18,394342		
KP	18,466342		
ZP	18,988397		
KP/ZO	19,035397	750	
KO/ZP	19,073236		
KP	19,120236		
ZP	19,155768		
KP/ZO	19,202768	750	
KO/ZP	19,323834		
KP	19,370834		
ZP	19,549254		
KP/ZO	19,607254	750	
KO/ZP	19,639013		
KP	19,697013		
ZP	19,874334		
KP/ZO	19,978334	580	
KO/ZP	20,232178		
KP	20,336178		
ZP	20,564671		
KP/ZO	20,652671	320	
KO/ZP	20,691562		
KP	20,779562		
ZP	20,812112		
KP/ZO	20,892112	340	
KO/ZP	20,914978		
KP	20,994978		
ZP	21,034165		
KP/ZO	21,098165	530	
KO/ZP	21,152884		
KP	21,216884		
ZP	21,265160		

KP/ZO	21,314160	205	
KO/ZP	21,482313		
KP/ZP/BO	21,538861		
KP/ZO	21,598622	300	
KO/ZP	22,013817		
KP	22,079817		
ZP	22,491615		
KP/ZO	22,579615	360	
KO/ZP	22,655705		
KP	22,743705		
ZO	23,329599	900	
KO	23,406440		
ZP	23,434404		
KP/ZO	23,517404	330	
KO/ZP	23,641920		
KP	23,724920		
ZO	23,783860	1100	
KO	23,867018		
ZP	23,965477		
KP/ZO	24,002477	900	
KO/ZP	24,095128		
KP	24,132128		



Ministerstvo dopravy

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
I. náměstek

Vážený pane generální řediteli,

Ministerstvo dopravy bylo osloveno Vámi řízenou státní organizací se žádostí o sdělení termínu vyhradního provozu vlaků pod dohledem systému ETCS na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice.

Dle Národního implementačního plánu ERTMS, kapitoly 3.3.6 platí, že „Pro zajištění bezpečnosti železniční dopravy i pro zajištění efektivnosti investice je nutnost vybudovat vozidla palubní část ETCS nejpozději soubežně s vybudováním trati, aby bylo možno zahájit vyhradní (100 %) provoz pod dohledem ETCS bezprostředně po dobudování traťové části ETCS na ucelených traťových úsecích dostatečné délky. Nárůst počtu vozidel vybavených ETCS bude tvořen jak vozidly novými, tak i vozidly již provozovanými.“

V souladu se schváleným Národním implementačním plánem ERTMS stanovují následující:

1. Vyhradní provoz vlaků pod dohledem systému ETCS bude na trati Otrokovice – Zlín – Vizovice zahájen nejpozději 1. 1. 2025.
2. Z důvodu technických, technologických, provozních i investičních budou hlavní proměnná světelná návěstidla realizována pouze ve stanicích (vjezdová, odjezdová, cestová) a to v omezeném rozsahu návěstí.
3. Po zavedení vyhradního provozu na předemné trati bude umožněn průvoz vlaků ad-hoc přeprav, nevybavených palubními jednotkami ETCS, avšak pouze mimořádně a za stanovených provozních podmínek.

Ministerstvo dopravy oslovilo objednatele regionální dopravy společnost Koordinaťor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. (dále jen „KOVED“) a Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ (dále jen „ŽESNAD“).

KOVED a ŽESNAD byli informováni o možnosti zavedení vyhradního provozu od doby dokončení stavby (předpoklad v průběhu roku 2024) a dotáží na informaci, jakým způsobem bude připadná skutečnost vyhradního provozu vlaků pod dohledem systému ETCS po dokončení modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice ze strany objednatelů dopravy a nákladních dopravců zohledněna v plánovaném nasazení vozidel.

Vlaky dálkové dopravy objednávané Ministerstvem dopravy budou vybaveny palubními jednotkami ETCS nejpozději 1. 1. 2025. KOVED dle svého vyjádření předpokládá nasazení nových vozidel po skončení plánované modernizace, přičemž tato vozidla již budou vybavena systémem ETCS.

Dle vyjádření ŽESNAD předpokládají nákladní dopravci uskutečňující pravidelné přepravy, že hnačí vozidla budou palubními jednotkami ETCS již k datu předpokládaného ukončení realizace stavby vybavena. Dopravci uskutečňující přepravy ad-hoc, vybavení svých vozidel palubními jednotkami ETCS při dokončení modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice nepředpokládají.

Váženy pane generální řediteli, každoročně se zvyšující počet mimořádných událostí, při kterých dochází k projetí návěstí zakazujících jízdu, je znepokojivý. Rád bych tímto zdůraznil smysl evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) na železniční síti v České republice. Jako cíle, které se mají implementací tohoto systému dosáhnout, se často uvádí zajištění interoperability nebo zvýšení maximálních traťových rychlostí, ale pro Českou republiku je zcela zásadní zvýšení bezpečnosti železniční dopravy při jízdě vlaků pod dohledem tohoto systému. V tomto ohledu lze však nejlepšího stavu dosáhnout v momentě, kdy všechny vlaky na trati pojedou pod dohledem tohoto systému. **Zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS je tedy z hlediska bezpečnosti železničního provozu vysoce žádoucí.**

V této souvislosti Vás žádám, aby Vámi řízená organizace informovala v nejbližší době Ministerstvo dopravy o stanovených nezbytných technických a provozních pravidlech a o stavu přípravy úprav dotčených předpisů pro výhradní provoz vlaků pod dohledem systémem ETCS, jak jsem Vás žádal dopisem 1/2018-130-INF/16.

S pozdravem

Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel
Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Praha

Pösel Miroslav

Od: ondruska@szdc.cz
Odesláno: úterý 28. května 2019 16:30
Komu: Pösel Miroslav
Kopie: Kryze@szdc.cz; StehlikM@szdc.cz
Předmět: FW: O-Z-V

Dobrý den,
posílám vyjádření O11 k dané problematice:

Jednoznačně doporučujeme zvýšení počtu oddílů: v úseku Otrokovice – Zlín střed je třeba zřídit oddíly s délkou 700 m zejména v blízkosti stanic, dále je žádoucí zkrátit na tuto délku oddíly, ve kterých jsou umístěny zastávky.

V úseku Zlín střed – Lípa nad Dřevnicí doporučujeme zřízení dalších oddílů pro umožnění jízdy nákladního vlaku ve svazku s osobním vlakem, podobně jako je tomu v úseku Otrokovice – Zlín střed. Tím bude mj. zajištěna vyšší variabilita při průjezdu nákladních vlaků a jízda vlaků s delšími jízdními dobami, než předpokládají vzorové nákresné jízdní řády. Eventualitu zastavení nákladního vlaku v nepříznivých sklonových poměrech musí eliminovat příslušný dispečer. Naproti tomu v úseku Lípa nad Dřevnicí – Vizovice s ohledem na minimální nákladní dopravu pokládáme za postačující jeden oddíl.

(Zpracovatel: Ing. Krýže, Ph.D., tel. 972 241 580; Ing. Ondruška, tel. 972 741 224)

S pozdravem

Ing. Radovan Ondruška

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Generální ředitelství**

vedoucí skupiny
odbor řízení provozu
oddělení technologie a kontroly

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
T 972 241 036
M 602 435 577
E ondruska@szdc.cz
www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.szdc.cz/dolozka

From: Pösel Miroslav [<mailto:posel@dopravniprojektovani.cz>]
Sent: Wednesday, May 22, 2019 7:20 AM
To: Ondruška Radovan, Ing.
Subject: O-Z-V

Dobrý den, nevím, zda se k vám dostala informace na požadavek výhradního provozu pod ETCS již od zahájení provozu (viz příloha).

To znamená určité úpravy návrhu technického řešení v profesi zabzař, zejména v případech TZZ. Navržený AB, resp. AH s již definovanými polohami nebudou navrženy. Zabezpečovák po mně chce určit počty a polohy oddílů na trati. Rád bych se s vámi domluvil na konceptu, podle jaké metodiky určit počty oddílů.

Doposud byla v úseku Otrokovice – Zlín střed uvažována propustnost pro klasické oddíly AB (1000 až 2000 m), pro které byla vypočtena následná mezidobí, z nichž vychází grafikon (přikládám). Tj. toto zhoršit nemůžeme, ať z hlediska počtu oddílů, tak jejich vzdáleností – nabízí se pouze zlepšení. Otázkou zůstává, zda přidat nějaké „oddíly“ třeba hned za stanicemi pro zkrácení následných mezidobí? Nebo natvrdo dávat oddíly na 700 metrů. Odb. Zlín-Malenovice je samozřejmě fixní.

V úseku Zlín – Výh. Zlín-Přiluky bylo uvažováno AH s hradlem na trati. To bylo situováno ve vztahu ke sklonovým poměrům (tunel na Podvesné) tak, aby nákladní vlak při zastavení u něj neuváznu. Jeho poloha by měla být totožná i při výhradním provozu ETCS. V tomto úseku bych však vzhledem k jednokolejnosti a dále požadavku jezdit ve svazku (poměrně těsně – na následná mezidobí a často – prakticky všechny nákladní vlaky jedou před/za osobním), doporučoval vložit další „oddíly“, aby se následná mezidobí dále zkrátila (stávající propustnost vychází, následná mezidobí v grafikonu držíme, ale při nějakém zpoždění osobních vlaků volná trasa pro nákladní vlak buď zanikne, nebo opoždíme protivlak při křižování v Lípě a zpoždění se bude přenášet). To by přidání oddílů a zkrácení následných mezidobí zlepšilo.

Naopak v úseku Lípa – Vizovice je sice jednokolejka, ale provoz osobních vlaků pravidelný (vymezen křižováním v Lípě), takže doposud ani ve výhledu není problém s vložením trasy dalších (nákladních) vlaků. Otázkou je, zda dělit na dva (či více) oddílů, nebo nechat jako oddíl jediný. Z hlediska GVD to není přímo nutné.

Předem děkuji za váš názor v této věci, ať spolu se zabezpečovákem nevymýšlíme nevhodná řešení.

S pozdravem

Ing. Miroslav Pösel
Dopravní projektování spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12, 702 00 Ostrava
tel: 595 155 039
mob: 730 657 124
e-mail: posel@dopravniprojektovani.cz
www: www.dopravniprojektovani.cz

UPOZORNĚNÍ

Informace obsažené v tomto e-mailu a všech připojených souborech jsou důvěrné, mohou být chráněny zákonem a jsou určeny výlučně příjemci. Nejste-li zamýšleným příjemcem, je zakázáno jakékoliv zveřejňování, zprostředkování nebo jiné použití těchto informací. Obdrželi jste e-mail neoprávněně, informujte o tom prosím odesílatele a vymažte neprodleně všechny kopie tohoto e-mailu i všech jeho příloh.

Dopravní projektování, spol. s r.o.

Janáčkova 1194/12

702 00 Ostrava

Elektronickou poštou

Ve Zlíně dne 16. 8. 2019

KVD 56 / 2019 Ři

**Doplnění podkladů k prováděcímu projektu Modernizace a elektrizace trati
Otrokovice - Vizovice**

Vážení partneři,

na základě Vašeho požadavku na doplnění podkladů projektu Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice zasíláme vyjádření k vedení a nasazení souprav na trati 330.

Zlínský kraj předpokládá vedení vlaků osobní dopravy na trati 330 ve výhledovém stavu, tj. od roku 2023 v režimu třívozových dvousystémových jednotek (např. RegioPanter), případně kombinace dvouvozových jednotek elektrické trakce (EMU). Z pohledu relačního nasazení budou preferovány relace Přerov – Staré Město, Přerov – Zlín a případně Přerov - Břeclav, výhledově i do Veselí nad Moravou. Odstavování jednotek zmíněných relací ve stanici Otrokovice je předpokládáno ve výhledovém stavu v počtu nejvýše 1 EMU.

V případě potřeby projednání nebo doplnění detailních parametrů objednávané dopravy a dotčených oblastí jsme připraveni poskytnout potřebnou součinnost.

S pozdravem

Tomáš Nedbal v.r.

jednatel společnosti



Pösel Miroslav

Od: Kaňa Jiří, Ing. <Kana@dkv.cd.cz>
Odesláno: středa 27. února 2019 15:37
Komu: Pösel Miroslav
Kopie: Zárecký Jan Ing.; Rederer Zbyněk, Ing.
Předmět: FW: Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice, EPZ
Přílohy: DT - Příspěvek do zápisu 2019-02-06.docx

Dobrý den, k uvedenému problému sděluji následující:

Žst Otrokovice

- Stojany nn 230V – umístění vyhovuje, požadované parametry – na každém stojanu osadit 2 zásuvky 230V průmyslového provedení, max.příkon na zásuvku 1,5 kW
- Stojany EPZ – z hlediska dopravce ČD, a.s. v současné době mimo období případných výlukových prací nejsou potřeba, nemůžeme se vyjadřovat k budoucí potřebě!

Žst. Zlín střed

- Stojany nn 230V - umístění vyhovuje, požadované parametry – na každém stojanu osadit 2 zásuvky 230V průmyslového provedení, max.příkon na zásuvku 1,5 kW
- Stojany EPZ – umístění vyhovuje, je nutno osadit přepínatelné stojany s napětím 3/1,5 KV AC

Dopravna Vizovice

- Stojany nn 230V - umístění vyhovuje, požadované parametry – na každém stojanu osadit 2 zásuvky 230V průmyslového provedení, max.příkon na zásuvku 1,5 kW

Dimenze výkonů EPZ – v žst. Zlín střed budou současně odstaveny max. 2 soupravy po 5 vozech. Příkon na 1 vůz se pohybuje mezi 40 a 65 kW dle provedení vozu, upřesním ještě na příští poradě.

Poznámka: Jednotky Panter mohou být pro předtápění soupravy buď připojeny na EPZ („umí“ napěťové soustavy 3 kV DC a 1,5 kV AC) nebo aktivně odstaveny pod trolejí. Klasické lokomotivy řady 362 mohou být aktivně odstaveny pouze v případě, že jsou vybaveny VTB linkou (jsou vybaveny všechny lokomotivy jezdící v ucelených soupravách).

Případné dotazy zodpovím dle možnosti na poradě. Zdraví

Ing.Jiří KAŇA

vedoucí odboru průřezových činností
ČD,a.s. OCÚ Východ, Kulkova 1, 614 00 Brno
☎+420 972 625 387
☎+420 777 324 977
E-mail: Kana@dkv.cd.cz

Tento e-mail nezakládá ani nemění jakékoliv vzájemné smluvní vztahy.

From: Pösel Miroslav

Sent: Wednesday, February 20, 2019 6:55 AM

To: Šebesta Ondřej Ing. <OSebesta@sudop-brno.cz>

Subject: RE: Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice, EPZ

Dobrý den, počty navržených stojanů byly přebrány z předchozího stupně. Na poslední poradě kolejí a dopravní technologie (nevím, zda jste byl – zápis příkládám) byly počty a umístění stojanů zpochybněny a ze strany ČD DKV (nyní ČD OCÚ Brno) byly přislíbeny aktualizované podklady (počty EPZ a zásuvkových stojanů pro hnací vozidla, vč. technické specifikace obojího). Na toto vyjádření doposud čekáme. Jakmile bude k dispozici, návrhy upravíme.

S pozdravem

Ing. Miroslav Pösel
Dopravní projektování spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12, 702 00 Ostrava
tel: 595 155 039
mob: 730 657 124
e-mail: posel@dopravniprojektovani.cz
www: www.dopravniprojektovani.cz

From: Šebesta Ondřej Ing.
Sent: Monday, February 18, 2019 5:41 PM
To: Pösel Miroslav
Subject: Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice, EPZ

Dobrý den,

pane inženýre, měl bych na Vás prosbu. V rámci stavby se má v žst. Otrokovice a v žst. Zlín střed, vybudovat předtápěcí zařízení EPZ. Chtěl bych Vás poprosit, zdali by se dalo dohledat, kdo požadoval zřízení stojanů EPZ v počtu kusů, které jsou dnes navrženy.

Předem Vám děkuji za případné podklady a přeji pěkný zbytek dne.

S pozdravem



Ing. Ondřej Šebesta
Silnoproud
SUDOP BRNO, spol.s r.o.
Kounicova 26, 611 36 Brno
tel.: +420 972625120

mailto: OSEbesta@sudop-brno.cz
<http://www.sudop-brno.cz>

=====

UPOZORNĚNÍ

Informace obsažené v tomto e-mailu a všech připojených souborech jsou důvěrné, mohou být chráněny zákonem a jsou určeny výlučně příjemci. Nejste-li zamýšleným příjemcem, je zakázáno jakékoliv zveřejňování, zprostředkování nebo jiné použití těchto informací. Obdrželi jste e-mail neoprávněně, informujte o tom prosím odesílatele a vymažte neprodleně všechny kopie tohoto e-mailu i všech jeho příloh.

Zářecký Jan Ing.

Od: Zitka@szdc.cz
Odesláno: 7. března 2019 12:35
Komu: Zářecký Jan Ing.
Předmět: FW: FW: Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice, EPZ
Přílohy: DT - Příspěvek do zápisu 2019-02-06.docx

Příznak pro zpracování: Sledování
Stav příznaku: Opatřeno příznakem

Ahoj, preposílám níže vyj. našeho řízení provozu.
Pojímat to takto – chtějí EPZ pro vlakové soupravy.
Nepředepisují napěťovou hladinu.
Ta vyjde z dopravní technologie a systému napájení TV.
Zdraví L.

Ing. Lukáš Zítka

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Olomouc**

vedoucí technického oddělení
Správa elektrotechniky a energetiky

Nerudova 1, 779 00 OLOMOUC
T 972 740 452
M 724 484 939
zitka@szdc.cz
www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

From: SedlacekVI@szdc.cz [mailto:SedlacekVI@szdc.cz]
Sent: Monday, March 04, 2019 2:08 PM
To: Zítka Lukáš, Ing.
Cc: Baronová Martina, Ing.; Bortel Jan; Šponar Bohumil, Ing.
Subject: Odp: FW: Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice, EPZ

Ahoj Lukáši,

za ÚŘP OŘ Olomouc **požadují** EPZ 3/1,5kV v ŽST Otrokovice zřídit v původně plánovaném rozsahu, protože z pohledu dopravce ČD možná dnes, kromě různých mimořádností a výluk, potřebné nejsou, ale v budoucnu může dojít ke změně dopravce, změně technologie práce ve stanici, změně rozsahu dopravy, apod., a potom najednou jejich potřeba vyvstane, a my je tu mít nebudeme.

Laďa.

Ing. Vladimír Sedláček

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Olomouc**

Odbor technologie, ZDD a přípravy GVD
Vedoucí odboru

Nerudova 773/1, 772 58 OLOMOUC
Tel.: 972 741 336
Mobil: 725 889 918

<http://www.szdc.cz>

Pösel Miroslav

Od: Rotschein Petr Ing.
Odesláno: úterý 14. května 2019 10:34
Komu: Pösel Miroslav
Předmět: FW: Otrokovice-Vizovice, projekt stavby, pozvánka na poradu 15.5.2019 - kolejový svršek a spodek, nástupiště.
Přílohy: Otrokovice-Vizovice pozvánka 1505.pdf

From: libor.myslivec@cargom.cz [mailto:libor.myslivec@cargom.cz]

Sent: Tuesday, May 14, 2019 7:32 AM

To: Rotschein Petr Ing. <PRotschein@sudop-brno.cz>

Cc: 'Jan Fedor' <jan.fedor@cargom.cz>; 'Řehořek Jan' <rehorek@tomaas.cz>; patrik.bartak@cargom.cz

Subject: FW: Otrokovice-Vizovice, projekt stavby, pozvánka na poradu 15.5.2019 - kolejový svršek a spodek, nástupiště.

Dobrý den pane Rotschein.

Pro časovou zaneprázdněnost a zamýšlené kolejové úpravy bez vlivu na kolejiště vlečky TOMA, a.s. se dovoluji omluvit z jednání uvedeného v pozvánce, a proto dle dohody přikládám stanovisko k instalaci EOv na výhybky č. 102ab a 104ab.

S instalací EOv souhlasíme a tuto instalaci podporujeme s tím, že podporujeme i instalaci EOv na stykovou výhybku č. 26 (chybí ve vyjádření technologa v zápise z jednání ze 17. 4. 2019 v Olomouci), a to za předpokladu, že instalaci bude hradit investor akce, tj. SŽDC. S úhradou nákladů na energii spotřebovanou EOv souhlasíme.

Pokud by ještě bylo potřeba se k něčemu vyjádřit, prosím, dejte vědět.

Prosím rovněž o zaslání schématu instalace přejezdové úpravy na koleji vlečky TOMA, a.s., s příslušným komentářem, která se má v rámci akce realizovat.

S díky a pozdravem

Ing. Libor Myslivec
Technolog/Technologist

+420 724 777 411
libor.myslivec@cargom.cz



Cargo Motion s.r.o.
Sídlo/Reg.office: Vinařického 116/15, 702 00 Ostrava-Přívov
www.cargom.cz

Odesílatel této emailové zprávy, není oprávněn zastupovat společnost Cargo Motion s.r.o., ledaže tato zpráva obsahuje v příloze kopii plné moci od Společnosti pro osobu odesílající tuto zprávu. Tato zpráva není nabídkou na uzavření smlouvy nebo přijetím nabídky, není-li v ní uvedeno jinak. Je-li tato zpráva součástí procesu vyjednávání smlouvy, bere adresát zprávy na vědomí, že z něj nelze vyvozovat povinnost Společnosti uzavřít smlouvu, a že nemůže založit jeho důvodné očekávání v uzavření smlouvy. Ukončení vyjednávání o smlouvě ze strany Společnosti v jakékoli fázi vyjednávání, a to i bez vážného důvodu, nemůže být považováno za protiprávní či umožňující vznik jakýchkoliv závazků Společnosti nebo nároků vůči Společnosti.

The sender of this e-mail message is not a party authorized to act on behalf of company Cargo Motion s.r.o., unless a copy of a power of attorney granted by the Company to the sender is attached hereto. This e-mail message cannot be deemed to constitute an offer to enter into an agreement or an acceptance of the offer, unless it is stated herein otherwise. If this message is a part of the process of negotiation of an agreement, the receiver of this e-mail message accepts the fact that no obligation of the Company to enter into an

agreement can be derived from this e-mail nor a reasonable expectation on the part of the receiver for the Company to conclude an agreement. Termination of the negotiations of an agreement in any phase of the negotiations, without any further reason, cannot be regarded to cause a) the Company to be non-compliant with any of the Company's obligations, b) creation of a Company's obligations or c) a third party claims against the Company.

From: Jan Fedor <jan.fedor@cargom.cz>

Sent: Tuesday, April 30, 2019 2:23 PM

To: libor.myslivec@cargom.cz

Subject: FW: Otrokovice-Vizovice, projekt stavby, pozvánka na poradu 15.5.2019 - kolejový svršek a spodek, nástupiště.

From: Řehořek Jan <rehorek@tomaas.cz>

Sent: Sunday, April 28, 2019 1:36 PM

To: Fedor TROJEK VLECKA (jan.fedor@cargom.cz) <jan.fedor@cargom.cz>

Subject: FW: Otrokovice-Vizovice, projekt stavby, pozvánka na poradu 15.5.2019 - kolejový svršek a spodek, nástupiště.

Pro info

Řehořek

From: Rotschein Petr Ing. [<mailto:PRotschein@sudop-brno.cz>]

Sent: Friday, April 26, 2019 11:42 AM

To: Veliš Ing. <velis@szdc.cz>; Ondruška Radovan Ing. <ondruska@szdc.cz>; Hryzbiel Martin <Hryzbiel@szdc.cz>; orolcsek@szdc.cz; orolosek@szdc.cz; 'vrto@szdc.cz' <vrto@szdc.cz>; Krajčovič Petr Ing. <krajkovic@moravia.cz>; Pösel Miroslav <posel@dopravniprojektovani.cz>; 'horinek@metrans.cz' <horinek@metrans.cz>; Chmela Kamil Ing. <KChmela@sudop-brno.cz>; 'hartman@szdc.cz' <hartman@szdc.cz>; Korkisch Ivo Ing. <korkisch@moravia.cz>; 'maly@moravia.cz' <maly@moravia.cz>; 'sponar@szdc.cz' <sponar@szdc.cz>; Slávik Dušan Ing. <DSlavik@sudop-brno.cz>; Kapoun Petr Ing. <PKapoun@sudop-brno.cz>; Pukluš Pavol <PPuklus@sudop-brno.cz>; Pur Kamil Ing. <pur@moravia.cz>; O6sek@szdc.cz; O11sek@szdc.cz; O13sek@szdc.cz; Habrnál Libor Ing. <habrnal@dopravniprojektovani.cz>; zvejska@moravia.cz; Kraus Zdeněk <kraus@moravia.cz>; Kropáček Antonín <kropacek@geotec-gs.cz>; StehlikM@szdc.cz; frantisek.tomecek@alpiq.com; pavel.benes@barum.cz; 'Mik@dkv.cd.cz' <Mik@dkv.cd.cz>; Pukluš Pavol <PPuklus@sudop-brno.cz>; Kapoun Petr Ing. <PKapoun@sudop-brno.cz>; Řehůřek Tomáš Ing. <TRehurek@sudop-brno.cz>; Vala Miroslav Ing. <MVala@sudop-brno.cz>; bernatik@szdc.cz; m.krupala@volny.cz; info@bardos.cz; info.zlin@alpiq.com; Řehořek Jan <rehorek@tomaas.cz>; Guziur Petr Ing. <guziur@moravia.cz>; nezbeda@moravia.cz; Chytil Tomáš Ing. <tchytal@sudop-brno.cz>; Hanák Radomír Ing. <rhanak@sudop-brno.cz>

Subject: Otrokovice-Vizovice, projekt stavby, pozvánka na poradu 15.5.2019 - kolejový svršek a spodek, nástupiště.

Dobrý den,

v příloze zasílám pozvánku na pracovní poradu 15.5. ve věci kolejového svršku a spodku a nástupišť. Zástupci vlečkařů, věnujte prosím pozornost časovému rozčlenění porady na jednotlivé úseky.

S pozdravem

Petr Rotschein

SUDOP Brno spol. s r.o.

mob. 732484306

UPOZORNĚNÍ

Informace obsažené v tomto e-mailu a všech připojených souborech jsou důvěrné, mohou být chráněny zákonem a jsou určeny výlučně příjemci. Nejste-li

zamýšleným příjemcem, je zakázáno jakékoliv zveřejňování, zprostředkování nebo jiné použití těchto informací. Obdrželi jste e-mail neoprávněně, informujte o tom prosím odesílatele a vymažte neprodleně všechny kopie tohoto e-mailu i všech jeho příloh.

Pösel Miroslav

Od: Burda Petr <Petr.Burda@prodin.cz>
Odesláno: čtvrtek 16. května 2019 17:08
Komu: Pösel Miroslav; Horinek Martin
Předmět: RE: Rozsah elektrizace Lípa nad Dřevnicí

Dobrý den/ahoj!

Po diskuzi s p. Hořínkem by měl být rozsah elektrizace v Lípě n.D. následovný:

- Vlečka Paramo NE
- Vlečka LUKROM NE
- Vlečka METRANS ANO - přesné řešení elektrizace a jejího ukončení je ještě v procesu, každopádně trakce bude končit někde za výhybkou č. 105 - jakmile to doladíme, pošlu...
- Koleje č. 106 + 106b (směr terminál) + 108, spojka mezi v.č. 11ab a v.č. 104 ANO
- Kolej č. 108a (do remízy) NE

Petr Burda

From: Pösel Miroslav [mailto:posel@dopravniprojektovani.cz]
Sent: Wednesday, May 15, 2019 3:11 PM
To: Burda Petr <Petr.Burda@prodin.cz>; Horinek Martin <horinek@METRANS.cz>
Subject: RE: Rozsah elektrizace Lípa nad Dřevnicí

Zdravím, pánové, jen bych rád upřesnil, že moje otázka ohledně elektrizace vleček byla myšlena zejména k vlečkám Metrans II/Lukrom (výběhy TV). A dále pak problematiku elektrizace koleje č. 108a – vše viz můj prvotní mail.

S pozdravem

Ing. Miroslav Pösel
Dopravní projektování spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12, 702 00 Ostrava
tel: 595 155 039
mob: 730 657 124
e-mail: posel@dopravniprojektovani.cz
www: www.dopravniprojektovani.cz

From: Burda Petr [mailto:Petr.Burda@prodin.cz]
Sent: Wednesday, May 15, 2019 2:36 PM
To: Horinek Martin; Pösel Miroslav
Subject: RE: Rozsah elektrizace Lípa nad Dřevnicí

Zdravím! Je to tak...

Už na tom pracujeme, ještě ladíme kolejiště v terminálu na konkrétní jeřáb, který je poněkud odlišný od původního předpokladu. Do konce týdne bych poslal finální situaci a řez kolejištěm pod jeřábem k odsouhlasení.

Pokud to bude OK, tak otázku elektrizace kolejí budeme moci uzavřít...

Petr Burda

Ing. Petr Burda

vedoucí střediska kolejových staveb

PRODIN a.s.

Jiráskova 169, 530 02 Pardubice

tel. 466 007 521, fax 466 687 043, mobil 602 135 045

e-mail petr.burda@prodin.cz, website www.prodin.cz



From: Horínek Martin [<mailto:horinek@METRANS.cz>]

Sent: Wednesday, May 15, 2019 2:00 PM

To: Pösel Miroslav <posel@dopravniprojektovani.cz>

Cc: Burda Petr <Petr.Burda@prodin.cz>

Subject: RE: Rozsah elektrizace Lípa nad Dřevnicí

Dobrý den, nezapomněli jsme, svítí mi papírek na stole 😊

Kolega pan Burda připravuje konkrétní pozice zanesené do výkresu. Jen má trochu moc práce, tak ještě chvílku strpení.

Pan Burda je v kopii a ví o tom.

Děkuji za pochopení

S pozdravem

Martin Hořínek
COO

METRANS, a.s.

Podlešská 926/5, CZ-104 00 Praha, www.metrans.cz

Tel: +420 267 293 136

Fax: +420 267 293 308

Mobile: +420 602 241 658

E-Mail: horinek@metrans.cz

MEMBER OF THE HHLA GROUP



transport
logistic

June 4-7, 2019
Messe München

Experience the future of
logistics and visit us in
Hall B3, Stand 209/310



GATEWAY TO THE
FUTURE



EFFICIENT TRANSPORT

Odkaz na Všeobecné obchodní podmínky METRANS, a.s., jakož i relevantní dokumenty, týkající se zpracování a ochrany osobních údajů, naleznete [zde](#) / General Conditions of METRANS, a.s., as well as the relevant documents regarding the processing and security of personal data available [here](#)

From: Pösel Miroslav <posel@dopravniprojektovani.cz>
Sent: Wednesday, May 15, 2019 8:30 AM
To: Horinek Martin <horinek@METRANS.cz>
Subject: RE: Rozsah elektrizace Lípa nad Dřevnicí

Dobrý den,

chtěl bych se připomenout, jestli někde nezapadnul náš požadavek na rozsah elektrizace vlečkové sítě v Lípě nad Dřevnicí – viz naše komunikace níže.

Předem děkuji za reakci.

Ing. Miroslav Pösel
Dopravní projektování spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12, 702 00 Ostrava
tel: 595 155 039
mob: 730 657 124
e-mail: posel@dopravniprojektovani.cz
www: www.dopravniprojektovani.cz

From: Horinek Martin [<mailto:horinek@METRANS.cz>]
Sent: Thursday, April 25, 2019 1:23 PM
To: Pösel Miroslav
Subject: RE: Rozsah elektrizace Lípa nad Dřevnicí

Vážený pane Pösel,

budeme se tomu věnovat a odpovíme v co nejkratší možné době.

S pozdravem

Martin Hořínek
COO

METRANS, a.s.
Podlešská 926/5, CZ-104 00 Praha, www.metrans.cz

Tel: +420 267 293 136
Fax: +420 267 293 308
Mobile: +420 602 241 658
E-Mail: horinek@metrans.cz

MEMBER OF THE HHLA GROUP



transport
logistic
June 4–7, 2019
Messe München

Experience the future of
logistics and visit us in
Hall B3, Stand 209/310



GATEWAY TO THE
FUTURE



From: Pösel Miroslav <posel@dopravniprojektovani.cz>
Sent: Thursday, April 25, 2019 7:21 AM
To: Horinek Martin <horinek@METTRANS.cz>
Subject: Rozsah elektrizace Lípa nad Dřevnicí

Dobrý den,

prosím o konzultaci ve věci vašich požadavků na elektrizaci vlečkového kolejiště vlečky Metrans v ŽST Lípa v rámci stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice - Vizovice“. Schéma stávajícího a návrhového stavu přikládám.

- Prvním problémem je, že jsme doposud (v předchozím stupni) uvažovali elektrizaci koleje č. 108a u remízy (z hlediska dopravní technologie pro odstavení jedné elektrické lokomotivy před remízu). Z technického řešení je ale možné zatrolejovat jen 8 m od námezníku směrem k remíze. Nepokládám tuto délku jako provozně využitelné. Požadavek na plnou elektrizaci koleje by si vyžádal stavební zásah do remízy. Je možné kolej 108 nechat bez TV?
- V předchozím stupni byl požadavek na elektrizaci výběhů TV nad vlečky Lukrom a Metrans II (vlečka Paramo uváděna nebyla). Platí tento požadavek nadále? Do jaké délky je požadavek na zřízení TV? Vlečky se totiž dále větví a je nutné stanovit, které úseky mají být elektrizovány a obsluhovány elektrickou lokomotivou. Výběh TV nad vlečku Paramo není požadován?

Děkuji za reakce.

S pozdravem

Ing. Miroslav Pösel
Dopravní projektování spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12, 702 00 Ostrava
tel: 595 155 039
mob: 730 657 124
e-mail: posel@dopravniprojektovani.cz
www: www.dopravniprojektovani.cz

UPOZORNĚNÍ

Informace obsažené v tomto e-mailu a všech připojených souborech jsou důvěrné, mohou být chráněny zákonem a jsou určeny výlučně příjemci. Nejste-li zamýšleným příjemcem, je zakázáno jakékoliv zveřejňování, zprostředkování nebo jiné použití těchto informací. Obdrželi jste e-mail neoprávněně, informujte o tom prosím odesílatele a vymažte neprodleně všechny kopie tohoto e-mailu i všech jeho příloh.

UPOZORNĚNÍ

Informace obsažené v tomto e-mailu a všech připojených souborech jsou důvěrné, mohou být chráněny zákonem a jsou určeny výlučně příjemci. Nejste-li zamýšleným příjemcem, je zakázáno jakékoliv zveřejňování, zprostředkování nebo jiné použití těchto informací. Obdrželi jste e-mail neoprávněně, informujte o tom prosím odesílatele a vymažte neprodleně všechny kopie tohoto e-mailu i všech jeho příloh.

Obchodní společnost **PRODIN a.s.** a společnosti, ve kterých má PRODIN a.s. majetkový podíl vyšší než 50% (dále jen skupina PRODIN a.s.), tímto jednoznačně stanovují a prohlašují, že obsah této emailové zprávy má pouze informativní a nezávazný charakter, není potvrzením přijetí nabídky z jejich strany, či závazným právním jednáním, které by vedlo ke vzniku, zániku či změně jakéhokoli smluvního vztahu se společností PRODIN a.s. či společnostmi skupiny PRODIN a.s.

Ledaže ze samotného emailu výslovně nevyplývá jinak, je pro vznik, změnu či zánik smluvního vztahu nebo jeho přijetí, změnu či odmítnutí nabídky je obligatorní písemná listinná podoba podepsaná oprávněnými zákonnými či smluvními zástupci společnosti PRODIN a.s. či společnostmi skupiny PRODIN a.s., v kterých má majetkový podíl vyšší než 50%.

Etická doložka - PRODIN a.s. zavazuje všechny společnosti skupiny PRODIN a.s. dodržovat zásady Etického kodexu PRODIN a.s., jednat a činit veškerá opatření k zamezení a předcházení páchání protiprávního jednání společností, jejími zaměstnanci a jejími součástmi.
S požadavkem výhradně právně souladného jednání zároveň vyzývá všechny obchodní partnery k pravidelnému sledování webových stránek www.prodin.cz a seznamování se s aktuálním zněním Etického kodexu společnosti PRODIN a.s. zde uvedeným.

UPOZORNĚNÍ

Informace obsažené v tomto e-mailu a všech připojených souborech jsou důvěrné, mohou být chráněny zákonem a jsou určeny výlučně příjemci. Nejste-li zamýšleným příjemcem, je zakázáno jakékoliv zveřejňování, zprostředkování nebo jiné použití těchto informací. Obdrželi jste e-mail neoprávněně, informujte o tom prosím odesílatele a vymažte neprodleně všechny kopie tohoto e-mailu i všech jeho příloh.

Obchodní společnost **PRODIN a.s.** a společnosti, ve kterých má PRODIN a.s. majetkový podíl vyšší než 50% (dále jen skupina PRODIN a.s.), tímto jednoznačně stanovují a prohlašují, že obsah této emailové zprávy má pouze informativní a nezávazný charakter, není potvrzením přijetí nabídky z jejich strany, či závazným právním jednáním, které by vedlo ke vzniku, zániku či změně jakéhokoli smluvního vztahu se společností PRODIN a.s. či společnostmi skupiny PRODIN a.s.

Ledaže ze samotného emailu výslovně nevyplývá jinak, je pro vznik, změnu či zánik smluvního vztahu nebo jeho přijetí, změnu či odmítnutí nabídky je obligatorní písemná listinná podoba podepsaná oprávněnými zákonnými či smluvními zástupci společnosti PRODIN a.s. či společnostmi skupiny PRODIN a.s., v kterých má majetkový podíl vyšší než 50%.

Etická doložka - PRODIN a.s. zavazuje všechny společnosti skupiny PRODIN a.s. dodržovat zásady Etického kodexu PRODIN a.s., jednat a činit veškerá opatření k zamezení a předcházení páchání protiprávního jednání společností, jejími zaměstnanci a jejími součástmi.

S požadavkem výhradně právně souladného jednání zároveň vyzývá všechny obchodní partnery k pravidelnému sledování webových stránek www.prodin.cz a seznamování se s aktuálním zněním Etického kodexu společnosti PRODIN a.s. zde uvedeným.