



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	29.1.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Lubomír Beňák
002	5.5.2023	Aktualizace	Ing. Lubomír Beňák

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

Zhotovitel díla:	SUDOP Brno, spol. s r.o.		
Adresa:	Kounicova 688/26, 611 36 Brno		
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz		
Zhotovitel objektu:	SUDOP Brno, spol. s r.o.		
Adresa:	Kounicova 688/26, 611 36 Brno		
Kontakt:	T: +420 972 625 804 E: sudop@sudop-brno.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Jiří Pelc	Specialista:	Ing. Petr Rotschein

Název stavby/akce:	Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) - konverze		Označení investora:	S621800296
			Označení zhotovitele:	21097-01-0922
Název části:	Koleje		Označení části:	B.4
Název objektu/díle části:	Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie		Označení objektu/komplexu:	
Název přílohy:			Číslo přílohy:	
Název díle části přílohy:				
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace: DÚR	
Ing. Martin Svoboda	Ing. Martin Svoboda	Formáty: A4		
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování: 05.05.2023	
Zlínský	viz část A. dokumentace	viz část A. dokumentace		

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 8 0 0 2 9 6	-	D U R X -	B 4 X X X	-	X X X X X X X X	-

B.4

Dopravní řešení a základní údaje o
provozu, provozní a dopravní
technologie

S t á t n í h r a n i c e
S l o v e n s k á r e p u b l i k a
(S t ř e l n á) – V s e t í n
(m i m o) - k o n v e r z e

1. Základní popis dotčené infrastruktury, provozní koncept a rozsah dopravy

1. 1. Popis infrastruktury

Tabulka 1 Charakteristika tratě Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě

Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě TTP 308	
Zařazení v síti SŽDC, s. o.	Dráha celostátní
Zařazení v síti EU	Zařazená do evropského železničního systému
Zařazení v síti Evropských nákladních koridorů	RFC 9
Dráha	Horní Lideč státní hranice (km 21,110) – Hranice na Moravě (km 0,000)
Začátek trati	Horní Lideč státní hranice (km 21,110)
Konec trati	Hranice na Moravě (211,820)
Délka	70,3 km
Traťové koleje	1. traťová kolej, 2. traťová kolej
Zábrzdňá vzdálenost Horní Lideč st.hr. – Hranice na M. město Hranice na M. město – Hranice na M.	1000 m 700 m
Největší povolená délka vlaku	683 m
Normativ délky N (vlaku nákladní dopravy)	538 m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	200 m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	140 m
Provoz	Pravostranný
Trakční soustava	= 3 kV
Organizování a řízení drážní dopravy	SŽDC D1
Traťový rádiový systém (základní rádiové spojení)	SRD – 66 (Střelná z – Odb Skalka) GSM-R (Odb Skalka – Hranice na Moravě)
Provozní zatížení	řád 5
Průjezdny průřez a traťová třída Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč Horní Lideč – Vsetín Vsetín – Jablunka Jablunka – Valašské Meziříčí Valašské Meziříčí – Hranice na M. město Hranice na M. město – Hranice na M.	GCZ3 / D4/90 GC / D4/85, GC / D4/90, GC / D4/110, GC / D4/120, GC / D4/80,
Rozhodný spád a třída sklonu od začátku ke konci // od konce k začátku trati Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč Horní Lideč – Valašská Polanka Valašská Polanka – Vsetín Vsetín – Jablunka Jablunka – Valašské Meziříčí Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou Hustopeče nad Bečvou – Hranice na M. město Hranice na M. město – Hranice na M.	18/X //, 12/II // 0/VII-VIII, 9/I // 0/VII, 7/I // 0/IV, 7/II // 4/V, 6/I // 0/IV, 4/I // 0/II-III, 8/V // 6/III, 4/V // 7/III,

Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě TTP 308

<p>Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady 741–742: Horní Lideč – Hustopeče n. Bečvou Hustopeče nad Bečvou – Hranice na M.</p> <p>Hranice na M. – Vsetín Vsetín – Horní Lideč</p> <p>pro lokomotivu řady 386: Horní Lideč – Valašské Meziříčí Valašské Meziříčí – Hranice na M. (průjezd celým úsek.) Valašské Meziříčí – Hranice na M.</p> <p>Hranice na M. – Valašské Meziříčí Valašské Meziříčí – Vsetín (průjezd celým úsekem) Valašské Meziříčí – Vsetín Vsetín – Horní Lideč</p>	<p>T₄ 1500, T 1450, S 1400, U 1000, T₄ 1130, T 1050, S 1000, U 600,</p> <p>T₄ 1300, T 1250, S 1200, U 1000, T₄ 650, T 600, S 550, U 400,</p> <p>T₄ 3000, T 2650, S 2400, U 1600, T₄ 2700, T 2200, S 2100, U 1400, T₄ 2000, T 1950, S 1900, U 1400,</p> <p>T₄ 2700, T 2500, S 2300, U 1400, T₄ 2500, T 2400, S 2300, U 1250, T₄ 2150, T 2000, S 1900, U 1300, T₄ 1400, T 1350, S 1300, U 1000,</p>
<p>Největší traťová rychlost Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč Horní Lideč – Vsetín Vsetín – Jablůnka Jablůnka – Valašské Meziříčí Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě město Hranice na Moravě město – Hranice na Moravě</p>	<p>90 km/h, 85 km/h, 90 km/h, 110 km/h, 160 km/h, 80 km/h,</p>
<p>Traťové zabezpečovací zařízení Lúky pod Makytou (ŽSR) – Valašské Meziříčí Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou Hustopeče nad Bečvou – Hranice na M. město Hranice na M. město – Hranice na M.</p>	<p>3. kategorie – automatický blok AB3-82 trojz., obousměrný, 3. kategorie – automatický blok AB3-74 trojz., obousměrný, 3. kategorie – automatické hradlo AH-82a (ob.náv.body); 3. kategorie – automatické hradlo AH-82a (obousměrné, bez.náv.bodů);</p>
<p>Seznam přejezdů</p>	<p>km 38,264, MK, PZS 3ZNI, Vsetín DK, P8060; km 43,415, MK, PZS 3SNI, Vsetín DK, P8059; km 37,312, I/57, PZS 3ZNI, Jablůnka DK, P8058; km 36,255, III/5732, PZS 3ZBI, Jablůnka DK, P8057; km 34,312, MK, PZS 3SBI, Jablůnka DK, P8056; km 33,243, I/57, PZS 3ZBI, Valašské Meziříčí DK, P8055; km 32,272, III/5726, PZS 3ZBI, Valašské Meziříčí DK, P8054; km 27,709, I/57, PZS 3ZBI, Valašské Meziříčí DK, P8053; km 24,238, III/3561, PZS 3ZNI, Valašské Meziříčí DK, P8052; km 21,819, ÚK, PZS 3ZBI, Lhotka nad Bečvou DK, P8051; km 18,895, ÚK, PZS 3ZBI, Lhotka nad Bečvou DK, P8050; km 15,162, III/43911, PZS 3SNI, Hustopeče nad Bečvou DK, P8049; km 12,964, MK, PZS 3ZBI, Hustopeče nad Bečvou DK, P8457; km 7,956, MK, PZS 3ZBI, Hustopeče nad Bečvou DK, P8456;</p>

Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě TTP 308								
Dopravní a přepravní stanoviště								
	Staničení v km	Funkce ŽST	Kategorie zabezpečovacího zařízení	Dopravní koleje počet průběžné / kusé	Rychlosti v 1. liché předjízdě koleji / délka v m	Rychlosti v 1. sudé předjízdě koleji / délka v m	Rychlosti ve spojkách L/S zhlaví	Nástupiště
Horní Lideč st.hr.	21,110	-	-	-	-	-	-	-
Střelná z	23,668	-	-	-	-	-	-	vnější
Horní Lideč	19,105	odbočná	3-RZZ-AŽD 71	10/-	40,40/565	40,40/735	40,40/40,40	úrovňová
Lidečko ves z	21,485	-	-	-	-	-	-	vnější
Lidečko z	23,912	-	-	-	-	-	-	vnější
Lužná u Vsetína z	26,335	-	-	-	-	-	-	vnější
Valašská Polanka	28,795	mezilehlá	3-RZZ-AŽD 71	4/-	40,40/589	40,40/610	40,40/40,40	úrovňová
Leskovec z	32,072	-	-	-	-	-	-	vnější
Vsetín-Bečva	35,354	-	3-JOP	-	-	-	60,60/-,-	-
Vsetín	37,986	odbočná	3-JOP	7/1	60,50/710	80,80/677	50,80/60,60	peronizace
Jablůnka	37,556	mezilehlá	3-RZZ-AŽD 71	4/-	40,40/570	40,40/517	40,40/40,40	úrovňová
Bystřička nz	32,630	-	-	-	-	-	-	vnější
Brňov z	29,615	-	-	-	-	-	-	vnější
Valašské Meziříčí	25,055	odbočná	3-RZZ-AŽD 71	21/-	40,40/715	40,40/563	40,40/40,40	peronizace
Lhotka nad Bečvou	20,838	mezilehlá	3-JOP	4/-	50,50/731	50,50/783	80,80/50,50	peronizace
Hustopeče nad Bečvou	15,379	mezilehlá	3-RZZ-AŽD 71	4/-	40,40/585	40,40/500	40,40/40,40	úrovňová
Milotice nad Bečvou z	13,010	-	-	-	-	-	-	vnější
AHr Špičky z	11,281	-	-	-	-	-	-	vnější
AHr Čermotín z	7,914	-	-	-	-	-	-	vnější
Teplice nad Bečvou z	6,184	-	-	-	-	-	-	vnější
Hranice na M. město	4,274	mezilehlá	3-RZZ-AŽD 71	4/-	40,40/556	40,40/565	-,40/40,-	úrovňová
Odb Skalka	1,828	-	3-JOP	-	-	-	-,40/40,-	-
Hranice na Moravě	0,000	odbočná	3-JOP	13/-	40,40/744	40,40/676	50,50/50,50	peronizace

1. 2. Popis jednotlivých stanic

ŽST Horní Lideč

Železniční stanice Horní Lideč leží v km 19,105 trati celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Je stanicí přednostního směru pro směr Horní Lideč – Lúky pod Makytou po 1. TK a stanicí přednostního směru pro směr Horní Lideč – Valašská Polanka po 2. TK. Pro trať Bylnice – Horní Lideč je stanicí odbočnou (současně přilehlou pro trať D3 Bylnice – Horní Lideč). Také je stanicí přechodovou pohraniční na ŽSR.

Sídlem přednosti PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčím. Činnosti ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí dle zákona č. 266/1994 Sb. plní DK ŽST Horní Lideč, výpravčí.

Kolejového uspořádání

Ve stanici je 10 průběžných dopravních kolejí. Při jízdě jiným než přímým směrem platí v rámci celé stanice rychlost 40 km/h. Ve stanici je celkem 6 úrovněvých nástupišť.

Tabulka 2 Koleje a jejich určení v ŽST Horní Lideč – stávající stav

Číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, provozovatel, není-li jím SŽDC
Dopravní koleje			
1	616	Lc1 – S1	TV v celé délce
1a	182	L1a – Sc1a	TV v celé délce
2	839	L2 – S2	TV v celé délce
3	221	Lc3 – S3	TV v celé délce
3b	251	Lc3b – Sc3b	TV v celé délce
4	717	L4 – S4	TV v celé délce
5	165	Lc5 – S5	TV v celé délce
5b	137	Lc5b – Sc5b	TV v celé délce
6	670	L6 – S6	TV v celé délce
7	157	Lc7 – S7	TV v celé délce
8	597	L8 – S8	TV v celé délce
10	530	L10 – S10	TV v celé délce
12	74	Lc12 – S12	TV v celé délce
12a	313	L12a – Sc12a	TV v celé délce
Manipulační koleje			
3a	47	Se15 – zarážedlo	TV v celé délce, kusá
4a	95	Se12 – zarážedlo	TV v celé délce, kusá
4b	48	zarážedlo – Se28	TV v celé délce, kusá
5c	103	zarážedlo – Se23	bez TV, kusá
6a	65	Se9 – zarážedlo	bez TV, kusá, jen pro SŽ
6b	47	zarážedlo – Se29	TV v celé délce, kusá
7a	180	Se18 – Se11	bez TV
7b	177	Se22 – Se20	TV v celé délce
8a	50	Se8 – zarážedlo	bez TV, kusá, jen pro SŽ
8b	55	zarážedlo – Se13	bez TV, kusá, jen pro SŽ, s průj. přístřeškem
9	187	zarážedlo – Se10	bez TV, kusá
14	336	Se24 – Se21	boční rampa, kolejová váha, TV v délce 100 m
Spojovací koleje			
1b	44	Se30 – Se26	průjezdná na polaneckém zhlaví, TV v celé délce
5a	61	Se14 – Se7	průjezdná na klobouckém zhlaví, TV v celé délce

Tabulka 3 Nástupiště v ŽST Horní Lideč – stávající stav

Číslo	Typ nástupiště, přístup, výška nad TK [mm] a celková délka [m]	Délka nástupní hrany [m] a číslo kolejí
I	úrovňové, vnější; 200 mm nad TK;	164 m u kolejí č. 7
II	úrovňové, jednostranné; přístup úrovňový přechody; 200 mm nad TK;	180 m u kolejí č. 5
III	úrovňové, jednostranné; přístup úrovňový přechody; 250 mm nad TK;	439 m u kolejí č. 3+3b
IV	úrovňové, jednostranné; přístup úrovňový přechody; 300 mm nad TK;	460 m u kolejí č. 1
V	úrovňové, jednostranné; přístup úrovňový přechody; 300 mm nad TK;	462 m u kolejí č. 2
VI	úrovňové, jednostranné; přístup úrovňový přechody; 300 mm nad TK;	460 m u kolejí č. 4

Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice je zabezpečena SZZ 3. kategorie – reléové ZZ, typ AŽD 71 s číslicovou volbou s kolejovými obvody typu KO4300 275Hz. SZZ je obsluhováno místně. V ŽST jsou zřízena 2 PSt, klíče jsou u výpraviho. Jedná se o PSt1 u výhybky č. 1 a PSt2 u výhybky č. 27.

Všechny výhybky a výkolejky ve stanici se přestavují ústředně. Výhybky č. 1, 3, 27 a výkolejky č. Vk2, Vk3 a Vk7 lze přestavit také místně pomocí dvou PSt1 a PSt2. Všechny výhybky vyjma výhybek č. 5 a 8 jsou vybaveny EOY. Výkolejky nejsou vybaveny EOY.

Traťová zabezpečovací zařízení

V mezistaničním úseku Horní Lideč – Valašská Polanka je obousměrné TZZ 3. kategorie, automatický blok AB3–82A–S s úplnou blokovou podmínkou zaváděnou s jízdou vlaku na obě strany, s přenosem návěstí vlakového zabezpečovače (i proti správnému směru). Mezistaniční úsek je rozdělen na 7 prostorových oddílů. Úsek je vybaven kolejovými obvody.

V mezistaničním úseku Horní Lideč – Lúky pod Makytou je obousměrné TZZ 3. kategorie, automatický blok AB3–82A–S s úplnou blokovou podmínkou zaváděnou s jízdou vlaku na obě strany, s přenosem návěstí vlakového zabezpečovače (i proti správnému směru). Mezistaniční úsek je rozdělen na 10 prostorových oddílů. Úsek je vybaven kolejovými obvody.

V trati Bylnice – Horní Lideč se jízdy vlaků zabezpečují zjednodušeným řízením drážní dopravy, sídlem dirigujiho dispečera je ŽST Bylnice.

Zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích

Zastávka **Lysá pod Makytou** (ŽSR) leží v km 15,782 mezi stanicemi Lúky pod Makytou – Horní Lideč. Nástupiště u obou TK jsou vnější, úrovňová, délky 200 m. Na nástupištích je elektrické stožárové osvětlení ovládané časovým spínačem. Zastávka je vybavena čekárnou pro cestující, vestibulem a WC. U 2. kolejí je vybudován přístřešek. Příchod/odchod na/z nástupiště u 1. kolejí je podchodem vzdáleným 40 m od přístřešku.

Zastávka **Strelenka** (ŽSR) leží v km 20,032 mezi stanicemi Lúky pod Makytou – Horní Lideč. Nástupiště u obou TK jsou vnější, úrovňová, délky 144 m. Na obou nástupištích je elektrické stožárové osvětlení ovládané časovým spínačem. Zastávka je vybavena přístřešky pro cestující u obou kolejí a WC u 2. kolejí. Příchod/odchod na/z nástupiště u 1. kolejí je podchodem vzdáleným 60 m od přístřešku.

Zastávka **Střelná** leží v km 23,668 mezi stanicemi Lúky pod Makytou – Horní Lideč. Nástupiště u 1. TK v km 23,611 – 23,751 délky 140 m a u 2. TK v km 23,751 – 23,611 délky 140 m jsou vnější, úrovňová, výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Přístřešky pro cestující jsou na nástupištích u obou kolejí. Příchod a odchod z nástupiště u 1. kolejí je podchodem. Elektrické osvětlení nástupišť a přístřešků je ovládané fotobuňkou v kombinaci se spínacími hodinami. Nástupiště jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešky u obou kolejí a podchod zářivkami. Zastávka je vybavena rozhlasovým zařízením, obsluhuje operátor železniční dopravy ŽST Horní Lideč. Zastávka je bezbariérově přístupná. Osvětlení tunelu je provedeno zářivkami, které se zapínají

tlačítkem po uzamčení klíče, který je uložen v DK ŽST Horní Lideč. Tlačítka jsou umístěna na začátku a konci tunelu.

Zastávka **Lidečko ves** leží v km 21,485 mezi stanicemi Horní Lideč – Valašská Polanka. Nástupiště u 1. TK v km 21,367 – 21,507 délky 140 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice a u 2. TK v km 21,507 – 21,367 délky 140 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice jsou vnější, úrovně, s pevnou nástupní hranou, povrch betonové desky. U obou kolejí jsou přístřešky. Pro přístup k vlakům slouží cestujícím přechodová lávka nad kolejemi. Elektrické osvětlení je ovládáno fotobuňkou se spínacími hodinami. Nástupiště a přechodová lávka jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešky u obou kolejí zářivkami. Zastávka je vybavena rozhlasovým zařízením, obsluhuje operátor železniční dopravy ŽST Horní Lideč. Zastávka není bezbariérově přístupná (bezbariérová jsou pouze nástupiště a přístup na nástupiště u 2. TK).

Zastávka **Lidečko** leží v km 23,912 mezi stanicemi Horní Lideč – Valašská Polanka. Nástupiště u 1. TK v km 23,866 – 24,006 délky 140 m a u 2. TK v km 23,924 – 24,064 délky 140 m jsou vnější, úrovně, s pevnou nástupní hranou, povrch betonové desky, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. Pro přístup na nástupiště u 2. TK slouží přechodová lávka. Elektrické osvětlení je ovládáno fotobuňkou se spínacími hodinami. Nástupiště, přístupová cesta a přechodová lávka jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami. Zastávka není bezbariérově přístupná.

Zastávka **Lužná u Vsetína** leží v km 26,335 mezi stanicemi Horní Lideč – Valašská Polanka. Nástupiště u 1. TK v km 26,295 – 26,500 délky 205 m a u 2. TK v km 26,280 – 26,420 délky 140 m jsou vnější, úrovně, s pevnou nástupní hranou, povrch betonové desky, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. U 1. TK je přístřešek, u 2. TK je čekárna. Pro přístup k vlakům slouží podchod. Elektrické osvětlení je ovládáno fotobuňkou se spínacími hodinami. Nástupiště a přístupová cesta jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešek u 2. TK zářivkami. Přístřešek u 1. TK není osvětlen. Zastávka je vybavena rozhlasovým zařízením, obsluhuje operátor železniční dopravy ŽST Horní Lideč. Zastávka není bezbariérově přístupná.

Zastávka **Poteč** leží v km 14,087 mezi dopravnou D3 Valašské Klobouky a ŽST Horní Lideč. Nástupiště v km 14,080 – 14,130 délky 50 m je vnější, úrovně, výšky 550 mm nad temenem kolejnice, s přístřeškem. Elektrické osvětlení je ovládáno fotobuňkou a spínacími hodinami. Nástupiště a přístupová cesta jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešek zářivkami. Přístup na nástupiště je bezbariérový.

Zastávka **Valašské Příkazy** leží v km 16,166 mezi dopravnou D3 Valašské Klobouky a ŽST Horní Lideč. Nástupiště v km 16,117 – 16,177 délky 60 m je vnější, úrovně, s pevnou nástupní hranou, výšky 550 mm nad temenem kolejnice, s přístřeškem. Elektrické osvětlení je ovládáno fotobuňkou a spínacími hodinami. Nástupiště je osvětleno osvětlovacími stožáry s výbojkami. Přístup na nástupiště je bezbariérový.

Zastávky (vyjma zastávek ŽSR) jsou přiděleny SŽ OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí.

ŽST Valašská Polanka

Železniční stanice Valašská Polanka leží v km 28,795 trati celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Je stanicí přednostního směru pro směr Valašská Polanka – Horní Lideč po 1. TK a je stanicí přednostního směru pro směr Valašská Polanka – Vsetín po 2. TK. Sídlem přednosti PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčím.

Kolejového uspořádání

Ve stanici jsou 4 průběžné dopravní koleje. Při jízdě jiným než přímým směrem platí v rámci celé stanice rychlost 40 km/h. Ve stanici jsou celkem 3 úrovně nástupiště.

Tabulka 4 Koleje a jejich určení v ŽST Valašská Polanka – stávající stav

Číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, provozovatel, není-li jím SŽDC
Dopravní koleje			
1	437	Lc1 – S1	TV v celé délce
1a	102	L1a – Sc1a	TV v celé délce
2	588	L2 – S2	TV v celé délce
3	325	Lc3 – S3	TV v celé délce

3a	123	L3a – Sc3a	TV v celé délce
4	580	L4 – S4	TV v celé délce
Manipulační koleje			
5	150	Se8 – Se7	boční rampa, TV v celé délce (v základu vypnuto)
5a	36	Se9 – zarážedlo	bez TV, pro účely SŽ, kusá

Tabulka 5 Nástupiště v ŽST Valašská Polanka – stávající stav

Číslo	Typ nástupiště, přístup, výška nad TK [mm] a celková délka [m]	Délka nástupní hrany [m] a číslo kolejí
I	úrovňové, vnější; 200 mm nad TK;	130 m u koleje č. 3
II	úrovňové, jednostranné; přístup úrovňový přechody; 200 mm nad TK;	215 m u koleje č. 1
III	úrovňové, jednostranné; přístup úrovňový přechody; 300 mm nad TK;	245 m u koleje č. 2

Staniční zabezpečovací zařízení

SZZ je 3. kategorie – reléové ZZ, cestového blokového systému s číslicovou volbou vlakových a posunových cest, typ AŽD 71, dopravní koleje a výhybky jsou odizolovány, s kolejovými obvody typu KO4300 275 Hz. SZZ je obsluhováno místně.

Výhybky a výkolejky jsou představovány ústředně EP. Pro místní obsluhu výhybek a výkolejek je na vsetínském zhlaví vybudováno PSt1, klíček PSt1 je uložen u výpravčího, z PSt1 je možné ovládat místně výhybky č. 8, 9 a 10. EOv nejsou vybaveny výhybkou č. 8, 9 a Vkl1.

Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Valašská Polanka – Vsetín

V mezistaničním úseku Valašská Polanka – Vsetín je obousměrné TZZ 3. kategorie, typ AB3–82A–S, tříznakový automatický blok s úplnou blokovou podmínkou zaváděnou pro obousměrnou jízdu vlaku s přenosem návěstí vlakového zabezpečovače. Mezistaniční úsek je rozdělen na 5 prostorových oddílů. Úsek je vybaven kolejovými obvody.

Zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích

Zastávka **Leskovec** leží v km 32,072 mezi stanicemi Valašská Polanka – Vsetín. Nástupiště u 1. TK v km 31,994 – 32,214 délky 220 m a u 2. TK v km 32,200 – 31,997 délky 203 m jsou vnější, úrovňová, s pevnou nástupní hranou, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. Pro přístup k vlakům slouží podchod, který je vzdálený asi 50 m od zastávky. Osvětlování zastávky je prováděno automaticky fotobuňkou a časovým spínačem. Zastávka není bezbariérově přístupná. Zastávka je přidělena SŽ OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí.

1. 3. Současný provozní koncept a rozsah vlakové dopravy

Byla provedena analýza pomůcek GVD 2022/2023.

Dálková osobní doprava

Vlaky Ex2 jsou vedeny v relaci Praha – Olomouc – Hranice na Moravě – Vsetín – Púchov – Žilina. Tyto vlaky jsou vedeny ve 120' intervalu. Pro nástup a výstup cestujících vlaky mezi Hranicemi na Moravě a Púchovem zastavují v ŽST Valašské Meziříčí, ŽST Vsetín a ŽST Horní Lideč. Vlaky bývají vedeny elektrickým hnacím vozidlem ř. 361.1 či ř. 380 a bývá zde řazeno zpravidla 6 – 12 vozů klasické stavby. V celé trase Praha – Žilina je vedeno celkem 7 párů vlaků za den. Jeden pár je navíc v okrajových částech dne veden v úseku Praha – Vsetín.

Regionální osobní doprava

Mezi Vsetínem a Horní Lideč jsou vedeny osobní vlaky v počtu přibližně 16 párů za den. Větší část vlaků pokračuje z Horní Lideče ve směru na Valašské Klobouky, zbytek je ukončen v zastávce Střelná, která se nachází v úseku Lúky pod Makytou – Horní Lideč. Několik osobních vlaků ve směru od Valašských Klobouků pokračuje po úvratí v Horní Lideči taktéž do zastávky Střelná.

Tabulka 6 Rozsah osobní dopravy v úseku Vsetín – Horní Lideč v GVD 2022 / 2023

Druh vlaku		R	Os	Celkem	
Směr Vsetín – Horní Lideč	prav	7	15	22	45
Směr Horní Lideč – Vsetín	prav	7	16	23	

Nákladní doprava

V případě nákladních vlaků má trasa komfortní alternativu v podobě severněji situované trasy přes Ostravu, která se pro odklonovou vozbu z trasy přes Horní Lideč běžně využívá. Prakticky všechny nákladní vlaky tak mohou být v případě potřeby vedeny po odklonové trase. V posledních letech navíc počet nákladních vlaků vedených přes Horní Lideč výrazně poklesl, přičemž zde i v nejsilnější dny v obou směrech nejedí výrazně více než 5 nákladních vlaků za den.

1. 4. Výhledový provozní koncept a rozsah vlakové dopravy

Dálková osobní doprava

Dálková osobní doprava zde má mít obdobný charakter jako ve stávajícím stavu. Linka Ex2 z Prahy do Žiliny má jezdit ve stejném rozsahu jako v současnosti (8 párů celkem, max. 7 párů pokračujících až na Slovensko). Nadále se počítá s vozbou klasickými soupravami (maximálně 13 vozů, 850 míst). Teoreticky je výhledově možné uvažovat s nasazením EMU o maximální rychlosti minimálně 160 km/h.

Regionální osobní doprava

Os v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Bylnice (v úseku Vsetín – Bylnice veden v 60' intervalu – 15 párů vlaků za den). Vozba motorovou jednotkou ř. 845 (výhledově EMU, 80 metrů, 250 míst).

Os Vsetín – Střelná. Posilové spoje ve špičce. Celkem 5 párů vlaků za den. Vozba motorovou jednotkou řady 845 (či ekvivalentem této jednotky).

Nákladní doprava

Jakmile bude trať Púchov – Hranice na Moravě součástí ucelené trasy napájené střídavou trakční soustavou, lze předpokládat postupné navyšování počtu vlaků nákladní dopravy na této trase. Zástupci ŽESNAD v úsek Horní Lideč st.hr. – Valašské Meziříčí předpokládají celkem 12 párů nákladních vlaků za 24 hodin v horizontu 2030.

2. Dopad navrhované stavby na dopravní technologii

Vyjma samotné konverze napájecí soustavy nedochází realizací stavby k zásadním změnám mající vliv na dopravní technologii. V krátkém přechodném období bude v blízkosti státní hranice nutné uvažovat s existencí styku soustav. Neutrální pole v tomto místě bude nově umístěno excentricky tak, aby ho vlak v pravidelném směru jízdy pojížděl vždy po spádu. Podrobněji jsou neutrální pole popsána v části B.10. V cílovém stavu zde styk soustav nebude a při průjezdu neutrálními poli by v optimálním případě nemělo být nutné ani vypínat proud.

Rozdělení napájení do jednotlivých sekcí v ŽST Horní Lideč bude upraveno. V současnosti je možné samostatně odepnout každou jednu staniční kolej, což zde v minulosti bylo vyžadováno s ohledem na prohlídky vlaků překračujících státní hranici. Jelikož zde již tento požadavek neexistuje, bude stanice rozdělena do jednotlivých sekcí ve stejném formátu, v jakém je tomu u jiných stanic obdobného rozsahu (podrobněji v části D.2.3.1).

V úseku Horní Lideč – Valašská Polanka dochází k posunu dvou návěstidel autobloku č. 1-262 a 2-262 o 100 m (z km 26,290 do km 26,190). Tato úprava nemá vliv na žádná z následných mezidobí. K posunům dojde mj. s ohledem na budoucí provoz dle ETCS tak, aby byly dodrženy všechny předepsané vzdálenosti od konce nástupiště atp. (viz podrobněji v části D.1.1.2). Ve stejném úseku dojde ke zrušení zastávky Lidečko (km 23,912). Toto opatření vychází ze závěru ze studie proveditelnosti, která tuto trať řešila. Zastávka Lidečko je nejméně využívanou zastávkou na celé trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, přičemž ji denně využívá v průměru několik jednotek cestujících. Zrušení zastávky Lidečko bude mít drobný pozitivní dopad na následná mezidobí a potažmo kapacitní výpočty (pozitivní dopad do svazků, kde je prvním vlakem Os, rovnající se úspoře cestovní doby Os).

V mezistaničních úsecích Horní Lideč – Valašská Polanka a Valašská Polanka – Vsetín jsou v rámci této stavby dle ideového návrhu doplněny počítací body na případné doplnění lokalizačních značek. O tom, zda budou lokalizační značky doplněny, rozhodne paralelně zpracovávaná stavba „GSM-R+ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná“, která komplexně řeší ETCS v rámci celé tratě. Ty počítací body, které paralelní stavba řešící ETCS vyhodnotí jako zbytečné, budou v navazujícím stupni stavby konverze z návrhu odstraněny. Z hlediska kapacitních ukazatelů je možné předběžně odhadovat, že doplnění lokalizačních značek nebude nutné, jelikož úsek Horní Lideč st.hr. – Vsetín je tím s vůbec nejmenší intenzitou dopravy v rámci všech dvoukolejných úseků vybavených autoblokem v ČR. Následná mezidobí a kapacitní ukazatele budou podrobně vyhodnoceny v paralelní stavbě „GSM-R+ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná“, jelikož právě zde budou prověřovány zásadní úpravy mající vliv na danou problematiku.

Modernizace ŽST Valašská Polanka a ŽST Horní Lideč budou výhledově součástí samostatných staveb. Ve stavbě konverze se zde udělají pouze takové úpravy, aby infrastruktura umožňovala univerzálně jak provoz vlaků dle ETCS, tak provoz vlaků s běžným vlakovým zabezpečovačem. Přechodně zde tedy bude možný smíšený provoz do doby, než dojde k modernizaci zmíněných ŽST. Do konfigurace obou ŽST nebude v rámci stavby konverze zasahováno. Aby na stávající konfiguraci kolejí bylo možné výhledově provozovat všechny vlaky dle ETCS bez omezení, bude zavedena nenulová uvolňovací rychlost všude tam, kde bude buď odvrát, nebo za odjezdovým návěstidlem nebude moci ve vzdálenost 50–100 m dojít k ohrožení vlakové cesty s rychlostí vyšší než 60 km/h. Tam, kde toto možné nebude, bude zavedena VCP (týká se především ŽST Valašská Polanka). S ohledem na nízkou intenzitu vlaků jak nákladní, tak osobní dopravy a prakticky rovnoběžný GVD daný podobnou cestovní rychlostí všech vlaků, se zde pro období, než proběhne modernizace stanic, bude jednat o optimální řešení. V rámci ETCS zde bude zajištěna vazba RBC – SZZ, takže k odblokování předního zhlaví bude moci docházet bezprostředně po zastavení vlaku, což omezení plynoucí z VCP dále minimalizuje. Podrobněji může být problematika dořešena v dalším stupni v koordinaci se stavbou „GSM-R+ETCS Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná“.

3. Omezení dopravy během výstavby

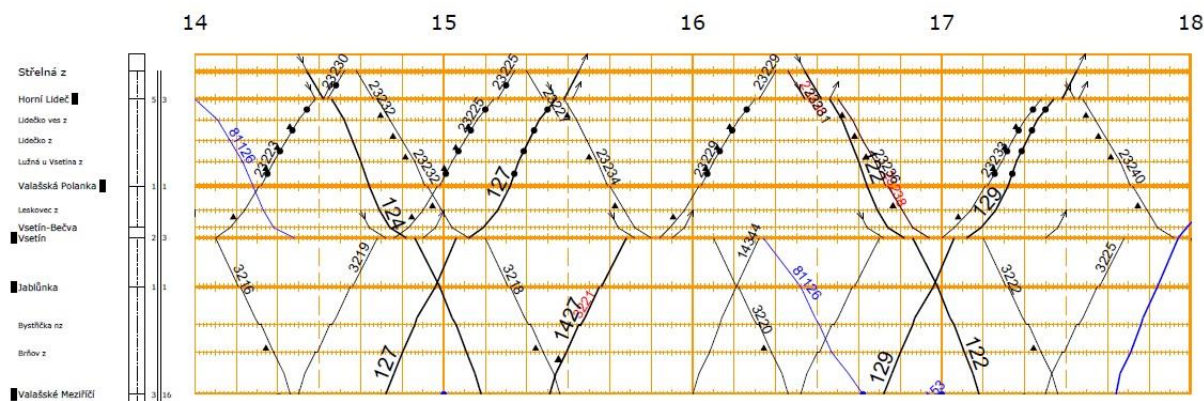
Stěžejní práce proběhnou v roce 2025, kdy bude realizována souběžná stavba „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“, která si vyžádá celoroční zastavení provozu. V následujícím roce 2026 proběhnou v rámci samostatných výluk pro potřeby stavby konverze již pouze výměna vodičů trakčního vedení a nezbytné úpravy bezprostředně s tím související. Z tohoto důvodu bude v úseku Vsetín – Lúky pod Makytou od 15. 7. 2026 do 30. 9. 2026 provozována pouze 1. traťová kolej, respektive od 1. 10. 2026 do 11. 12. 2026 provozována pouze 2. traťová kolej. V ŽST Valašská Polanka budou vždy k dispozici 2–3 dopravní koleje (vždy minimálně dvě s nástupní hranou) a v ŽST Horní Lideč budou pokaždé k dispozici alespoň 4 dopravní koleje. Podrobněji je problematika přiblížena v části B.8 Technická zpráva ZOV.

Jelikož ze všech dvoukolejných tratí vybavených autoblokem je v současnosti v úseku Vsetín – Horní Lideč st.hr. nejnižší intenzita dopravy v celé ČR, přičemž v porovnání s nejzatíženějšími tratěmi zde nejedí ani 20 % vlaků, lze tady bez výrazných negativních dopadů navrhnout stavební postupy, kdy bude v celém souvislém úseku Vsetín (mimo) – Lúky pod Makytou (mimo) vyloučena vždy jedna traťová kolej, s tím, že kolejiště mezilehlých stanic budou v částečném rozsahu sloužit pro křižování vlaků. Díky tomu bude moci výstavba proběhnout za nejkratší možnou dobu.

V současnosti není k dispozici grafikon pro období, kdy bude stavba probíhat, takže není možné podrobně vyhodnotit dopady jednotlivých opatření. Ty budou moci být vyhodnoceny v navazujícím stupni.

Nejnovější GVD, který má projektant v současnosti k dispozici, je GVD 2022 / 2023. Co se expresních spojů osobní dopravy týče, ty jsou zde pro eventuální jednokolejný provoz trasovány optimálně, jelikož jsou vedeny ve 2h taktu a ve směru na Valašské Meziříčí se potkávají až za Vsetínem (viz výřez návrhového GVD níže). I osobní vlaky jsou vedeny výhodně tak, že s drobnými úpravami některých tras může být jednokolejná infrastruktura po dobu výstavby postačující, a **nebude tak ani nutné zavádět jakoukoliv NAD**. Bude vhodné, aby po dobu výstavby byl sestaven zvláštní grafikon, ve kterém budou osobní vlaky přizpůsobeny na jednokolejný provoz.

V případě nákladních vlaků má trasa komfortní alternativu v podobě severněji situované trasy přes Ostravu, která se pro odklonovou vozbu z trasy přes Horní Lideč běžně využívá. Prakticky všechny nákladní vlaky tak mohou být v případě potřeby vedeny po odklonové trase. V posledních letech navíc počet nákladních vlaků vedených přes Horní Lideč výrazně poklesl, přičemž zde i v nejsilnější dny v obou směrech nejedí výrazně více než 5 nákladních vlaků za den (viz výše).



Obrázek 1 Výřez návrhového GVD 2022 / 2023

Jak je z výše uvedeného fragmentu návrhového GVD patrné, tento GVD je konstruován pro jednokolejný provoz v úseku Valašská Polanka – Horní Lideč. Návrhový GVD pro období konverze bude moci být velmi podobný. V případě dálkových vlaků osobní dopravy budou moci být zachovány identické trasy, v případě osobních vlaků dojde k úpravě minoritního počtu spojů, eventuálně budou rozděleny některá vozební ramena, upraveny oběhy vozidel atp. Nákladní vlaky budou moci být trasovány po odklonové trase, v případě potřeby nebude problém je provázet i po trase přes Horní Lideč (v noci prakticky bez omezení). V ŽST Valašská Polanka budou k dispozici vždy minimálně dvě dopravní koleje, takže zde bude moci probíhat křižování jako na standardní jednokolejně trati. V ŽST Horní Lideč budou k dispozici vždy minimálně 4 dopravní koleje. Dále bude zajištěno, aby osobní vlaky od Bylnice mohly vždy přijet alespoň na dvě dopravní koleje v ŽST Horní Lideč.