

Kolejové řešení

Kolejové řešení přímo navazuje na dopravní technologii, kde jsou definovány počty kolejí jak na tratích, tak ve stanicích a kde jsou současně definovány zastávky, délky nástupišť a uspořádání kolejíšť ve stanicích.

STÁVAJÍCÍ STAV

I. Stanovení omezujících míst:

Problematická místa z pohledu kapacity (omezující místa na základě dopravních výpočtů stanovi dopravní technolog – je zpracována samostatná zpráva):

1. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o jednokolejnou trati s výjimkou úseku Ostrava Kunčice – Vratimov, je zde s ohledem na příměstskou dopravu problematická údržba, která si vždy vyžaduje výluky provozu s náhradní autobusovou dopravou, což odrazuje cestující zejména na spojnici Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí.

2. V silně zatížených jednokolejných úsecích je problematické získání souhlasu k jízdě pro vozidla údržby, protože trati jsou využity téměř výhradně střídajícími se osobními vlaky. Při míjení se s více vlaky je komplikovaný výjezd a návrat vozidla údržby přes více mezistaničních úseků zejména na trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí, ale i v některých dlouhých mezistaničních úsecích. Provádění údržby pomocí mechanizace v pauzách – podbíjení, výměna vadných kolejnic atd. – je v hlavní koleji na většině úseků nemožné.

3. Pro úsek Vratimov – Frýdek-Místek, kde je silná nákladní doprava neexistuje adekvátní objízdna trasa pro několik párů nákladních vlaků denně pro Hyundai, Biocel, Arcelor, AWT atd., což znemožňuje provádět zásadní rekonstrukce ve vícedenních výlukách.

Problematická místa z pohledu dodržení základních parametrů TSI a dalších norem (otázku TSI je nutno upřesnit s ohledem na změny některých tratí z celostátních na regionální):

1) Všechna nástupiště v žst. a zastávkách, která nemají výšku 550 mm nad T.K.

Baška, Čeladná, Dobrá u F.-M., Dobruška pod Prašivou, Frenštát pod Radhoštěm, Frýdek-Místek nást.č.2, Frýdlant nad Ostravicí-zastávka, Frýdlant nad Ostravicí-Nová Dědina, Hnojník, Horní Tošanovice, Kopřivnice, Kopřivnice zastávka, Lískovec u Frýdku, Mořkov hl. trať., Ostravice, Ostravice zastávka, Paskov, Pržno, Ropice, Ropice zálesí, Střítež u Č. Těšína, Štramberk, Veřovice, Vratimov, Ženklava

Problematická místa z pohledu bezpečnosti:

Většina výše uvedených nástupišť není vybavena bezpečnostními prvky a neumožňují bezbariérový přístup.

2) Všechna nástupiště v žst. a zastávkách, které mají výšku 550 mm nad T.K. :

Ropice zastávka, Třinec Kanská, Třinec, Frýdlant nad Ostravicí, Frýdek-Místek nást. č.1, Kunčice pod Ondřejníkem, připravuje se přestavba nást. v žst. Český Těšín

Tato nástupiště jsou vybavena bezpečnostními prvky a umožňují bezbariérový přístup.

3) Neúnosná zemní plň

Ostrava-Kunčice - Frýdlant nad Ostravicí

km 11,200 – 11,700 nutná stabilizace zemní plně, od 11,200-11,400 odtěžení zeminy

(odpad ze strojního čištění) a přeložka kabelů

km 15,100-15,256=15,100 (abnorm. hektometr) -15,300 neúnosná zemní plň, svah vlevo s padajícími kameny

km 15,300- 16,400 sváženina, dnes částečně zajištěna gabionovou zdí km 15,7-16,0

km 17,100-17,300 neúnosná zemní plň

km 19,400 – 21,200 nutná stabilizace zemní plně, km 20,800-21,200 sváženina, částečně zajištěna gabionovou stěnou 20,804-20,860 a zarubní zdí km 20,960-21,112

km 109,000-109,300 neúnosná zemní plň

km 102,200 -102,760 neúnosná zemní plň, nasycená spodní vodou (v blízkosti šterkovny)

II. Technický stav jednotlivých částí infrastruktury:

Železniční svršek

V převážné většině traťových úseků je materiál ze sedmdesátých a osmdesátých let. Traťové rychlosti jsou historicky i v příznivých úsecích, které nebyly rekonstruovány v uplynulých 20-ti letech na úrovni 60 km/hod nebo 80 km/hod. Všechny koleje, kromě rekonstruovaných jsou tak udržovány pro RP0 a RP1. Jakékoliv zvýšení nad 80 km/hod (což je polovina rychlosti, která by měla být dosahována na koridorech a dvě třetiny rychlosti pro většinu ostatních tratí) je posun do vyššího RP2 nebo RP3 s rizikem nemožnosti dodržet povolené odchylky.

Celkově je technický stav železničního svršku ve značně opotřebovaném stavu. Kolejnice jsou nadměrně ojeté, tisíce pražců jsou klasifikovány jako nutné k výměně, snižuje se drážnost upevňovadel. Bez údržby, která bude mít podobu investičního zásahu, nebude možno v následujících letech udržet stávající traťové rychlosti a bude nutno provést souvislá omezení, která už jsou zavedena například v úseku Valašské Meziříčí – Frýdlant nad Ostravicí.

Většina sledovaných tratí byla v uplynulých deseti letech připravována k rekonstrukci v rámci projektů v různém stupni rozpracovanosti. Z toho titulu se tak kromě trati Sedlnice – Veřovice prováděla pouze nejnutnější údržba, aby nebyly zbytečně vkládány prostředky do konstrukcí určených k výměně.

Železniční spodek

Mimo v posledních 20-ti letech rekonstruované bodové úseky nelze dohledat u správce dokumentaci k dimenzím a únosnostem železničního spodku. Železniční spodek obecně nevykazuje výrazné deformace nebo problémy s únosností s výjimkou výše uvedených úseků v bodu I.3, ale je to způsobeno i nízkými traťovými rychlostmi 60 až 80 km/hod.. Při navýšení rychlosti bude nutno uvažovat i s rekonstrukcí železničního spodku.

Železniční přejezdy

Na sledovaných tratích se nachází 75 železničních přejezdů a přechodů, což je průměr cca 1,4 přejezdu na 1 km. Kromě úseků tratí, kde byly přejezdy součástí rekonstrukce koleje, byly zrekonstruovány téměř všechny přejezdy v úseku Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice a v současné době je rozpracováno několik desítek rekonstrukcí přejezdů v rámci jiných staveb. Pokud budou tyto přejezdy realizovány, bude tím v součtu s předchozími rekonstrukcemi většina přejezdů v uspokojivém technickém stavu.

V rámci předchozích jednání bylo prováděno u velké části přejezdů stanovení způsobu zabezpečení. Má se tak za to, že u těchto přejezdů nebudou vznikat nepředpokládané komplikace v procesu následných stavebních úprav.

Pouze u 50-ti přejezdů nebyla dohledána žádná dokumentace nebo nebyla provedena stavební úprava do normového stavu v posledních 10-ti letech.

NAVRHOVANÝ STAV

Směrové řešení

Základním motivem navrhovaného stavu je zvýšení traťových rychlostí, které umožní dosažení jízdních systémových jízdních dob a sestavu grafikonu v rámci dopravně-technologické části studie Pro úsek Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí bylo variantně provedeno prověření vedení trasy pro rychlost 160, případně 140 km/hod. Toto téma bylo dále rozpracováno a zpřesněno tak, že v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí se jeví z hlediska investičních nákladů jako neefektivní navyšování rychlosti na 160 km/hod.

Základní traťové rychlosti, které jsou brány jako rozhodující pro jízdní doby osobních vlaků a vycházejí z rychlostního profilu V130 jsou:

	navržená	stávající
Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek	120 km/hod	80 km/hod
Frýdek-Místek	80 km/hod	60 km/hod
Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí	120 km/hod	80 km/hod
Frýdlant nad Ostravicí	po rekonstrukci	60 km/hod
Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí	v rekonstrukci	100-80 km/hod
Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice	80 km/hod	50 km/hod
Frýdek-Místek – Český Těšín	100 km/hod	60 km/hod

Podrobnější popis rychlostí a parametrů geometrie koleje je obsažen v grafech rychlosti. Rychlosti v těchto grafech splňují požadavky na dosažení systémových jízdních dob a jejich případné další dílčí zvyšování již nebude mít vliv na tvorbu jízdních řádů, ale pouze na eliminaci zpoždění při výlukách nebo nehodových událostech.

Rychlosti do odbočných větví výhybek se uvažují jednotně 50 km/hod a jsou případně zvýšeny na základě požadavku dopravního technologa. Předpokládá se ale upřednostnění vyšší užitečné délky pro nákladní vlaky s ohledem na přilehlé průmyslové lokality (Hyundai, Biocel, Tatra, kontejnerový terminál, atd.)

Uvedené rychlosti jsou dosahovány téměř výhradně ve stávající stopě koleje. Nová poloha osy koleje se uplatňuje v případě:

- a) zdvoukolejnění úseku Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek, přidání druhé koleje ke stávající stopě dle již zpracované schválené dokumentace
- b) odstranění propadu rychlosti v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice posuny cca 1m v některých obloucích
- c) zvýšení rychlosti v úseku Pržno - Frýdlant nad Ostravicí posuny, kdy se využije stávající drážní pozemek a původní stopa trati
- d) nové polohy perónů v žst. Baška s navazující úpravou staničních kolejí
- e) zvýšení rychlosti v úseku Pržno - Frýdek-Místek
- f) zvýšení užitečných délek kolejí a zvýšení počtu perónních hran v žst. Frýdek-Místek
- g) dobudování chybějících zastávek dle dopravní koncepce kraje

Dle zadání investora není dále uvažováno se spojkami:

- Lískovec u Frýdku-Místku – Dobrá
- Ostrava Bartovice - Vratimov
- Ropice - Třinec Kanská
- Frýdek – Místek – Č. Těšín
- Veřovice - Sedlnice

Na základě výše uvedeného byly zpracovány osy kolejí, s tím, že jsou dodržovány požadavky vyhlášky 177/1995.

V příznivých poměrech je volena osová vzdálenost kolejí ve stanicích 5m. V mezistaničních úsecích je při zdvoukolejňování použita osová vzdálenost kolejí výhradně 4m.

Pro odhad investičních nákladů se neuvažuje s dokončením žádné s připravovaných staveb, všechny úseky jsou kalkulovány nově s výjimkou hotové rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí a Frýdlant nad Ostravicí - Frenštát pod Radhoštěm.

Výškové řešení

Výškové řešení kolejí kopíruje stávající stav a není navrhována žádná úprava, která by měla vliv na změnu stávajících sklonových poměrů – nenavrhuje se žádné nové mimoúrovňové křížení nebo výrazná přeložka trati. Sklonové poměry jsou tak dokumentovány stávající pasportizací. Dotčené železniční trati jsou ve většině své délky vedeny ve sklonech do 10‰, maximální sklony byly historicky navrženy do hodnoty 15‰ s tím, že v dílčích krátkých úsecích může být tato hodnota překročena vlivem stavební údržby v posledních 100 letech. Případná lokální navýšení nivelety například vlivem změny konstrukce na mostních objektech se pouze zohledňují v kalkulaci nákladů.

Návrh konstrukce

Železniční svršek

Ve všech traťových a hlavních kolejích v úseku Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek (včetně) se uvažuje se svrškem novým UIC 60 s pružným upevněním na betonových pražcích s rozdělením „u“ a výškou šterkového lože 35 cm pod pražcem. V ostatních úsecích se u traťových a hlavních kolejí uvažuje se svrškem novým S49 s pružným upevněním na betonových pražcích s rozdělením „u“ a výškou šterkového lože 35 cm pod pražcem.

Odlišné konstrukce – pevná jízdní dráha nebo pražce Y se v této studii nenavrhují. Ve staničních kolejích se vždy navrhuje [svršek S49 shodné sestavy](#) pouze s tím rozdílem, že rozdělení pražců se uvažuje „c“.

Železniční spodek

Pro účely studie není prováděn geotechnický průzkum, byla provedena pouze rekognoskace terénu. Uvažováno je tak primárně s konstrukcí výšky 35cm ze šterkodrti, která bude uložena na výztužné geotextilii s filtračními účinky s pevností 50kN. Předpokládají se dílčí úseky, kde bude potřeba použít stabilizace. Projektant navrhuje použít v silně zatíženém úseku nákladní a osobní dopravou Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek návrhové parametry pro celostátní trať do 120 km/hod a obdobně řešit úsek Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí. Na všech ostatních tratích se použijí parametry pro trať regionální.

Železniční přejezdy

Primárně se uvažuje s celopryžovými konstrukcemi se závěrnými zídkami. S ohledem na skutečnost, že rekonstrukce přejezdů se provádějí v krátkých časových intervalech, jsou téměř všechny přejezdy navrženy k rekonstrukci. V rámci této studie se nenavrhují žádné rušení železničních přejezdů. To, zda je možno některé přejezdy, a to i nově rekonstruované, ponechat, bude posouzeno až dalším stupněm dokumentace, kdy budou již známé konkrétní termíny stavby. Předpokládá se, že by mohlo být dosaženo úspory na málo zatížených rekonstruovaných přejezdech v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice. Vzhledem k celkovým nákladům stavby ale není úspora, která vznikne ponecháním několika desítek přejezdů významná.

Studie neřeší rušení žádného z přejezdů, s výjimkou uvažovaného zrušení přejezdu v km 111,196 (P7396) v žst. Frýdek – Místek, kde studie pracuje na návrh Města Frýdek-Místek s variantními řešeními mimoúrovňového křížení trati (viz. část C 2. Mosty). S mimoúrovňovým křížením se uvažuje i u přejezdu v km 10,016 (P7399) ve Vratimově. Nejzatíženější komunikace jsou ve většině případů již vyřešeny nadjezdy a další nadjezdy v souvislosti s výstavbou nových komunikací jsou v přípravě v rámci jiných staveb. V dalším stupni projektové dokumentace projektant, před návrhem změny zabezpečení každého přejezdu, prověří možnost jeho zrušení.

Obecně lze konstatovat, že obsazení železničních přejezdů drážní dopravou je s výjimkou úseku Ostrava Kunčice - Frýdek-Místek poměrně nízké, protože špičkové intenzity jsou do 4 krátkých vlaků za hodinu. Doba obsazení přejezdů ve špičkové hodině je tak do 10% celkového času.

Silniční doprava na železničních přejezdech vykazuje zpravidla velmi nízké hodnoty, protože se až na výjimky jedná o místní, lesní nebo polní komunikace. Hodnoty ze sčítání z roku 2016 významně překračují 5000 vozidel za 24 hodin pouze na silnici II/477 ve Vratimově, kde se jedná o 10399 vozidel.

Na základě připomínky investora byly nad rámec tabulkového popisu přejezdů, který je přílohou této zprávy posouzeny přejezdy P7353, P7381, P7384, P7386, P7388, P7398, P7405, P7408, P8301, P8307, P8308 a P8324 v blízkosti křižovatek, se zaměřením na to, aby se v budoucnu neobjevily nové problémy navyšující investiční náklady nebo pozemkové nároky, s tímto výsledkem:

P7353 – km 86,043 - s ohledem na využívané budovy a to, že problémová část leží za nerekonstruovanou kolejí vlečky, se úpravy nenavrhují, údaj o křižovatce je vypuštěn

P7381 – km 102,758 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2014

P7384 – km 104,219 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2014

P7386 – km 105,261 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2014

P7388 – km 106,908 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2014

P7398 – km 9,013 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2009

P7405 – km 19,684 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2009

P7408 – km 21,580 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2009

P8301 – km 112,545 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2008

P8307 – km 116,584 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2008

P8308 – km 117,109 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2008

P8324 – km 125,250 - převezme se rozjednaný návrh z roku 2008

Nástupiště

Navrhují se jednotně nástupiště z L prefabrikátů dle vzorových listů železničního spodku. Podchody a zastřešení jsou součástí jiné profese. Výška všech nástupištních hran je navržena 550 mm nad TK.

Popis jednotlivých variant

323-2, Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek

Začátek úpravy bude navazovat na předchozí rekonstrukční práce v žst. Ostrava Kunčice z roku 2000. Trasa bude do Vratimova respektovat stopu stávajících přímých kolejí. Ve Vratimově jsou nástupiště umístěna jako krajní nevstřícná u železničního přejezdu – železniční stanice Vratimov je navržena především pro obsluhu vleček (zejména AWT s několika páry vlaků denně), křižování vlaků bude s ohledem na zdvoukolejnění trati prováděno pouze v době výluk. S ohledem na drážní pozemek nelze navýšit rychlost nad 110 km/hod, což platí i pro navazující zdvoukolejňovaný úsek směrem do Paskova, kde je trať vedena mezi řekou Ostravicí a odvalem dolů Paskov a Staříč a výhledově i dole Frenštát. Od napřímení a vrácení kolejí do původní stopy mezi odvalem a svahem bylo v rámci jednání mezi SŽDC a NWR (OKD) v předchozích letech upuštěno s ohledem na strategické záměry NWR. Tím se také upustilo od bezúvratového zapojení kontejnerového terminálu AWT do žst. Paskov, které měla společnost AWT v zájmu vybudovat z vlastních zdrojů.

V žst. Paskov se zachovává stávající konfigurace stanice, která byla v 80-tých letech minulého století již připravena na budoucí zdvoukolejnění a zásadně zrekonstruována v souvislosti s budováním celulózky v Paskově. Předmětem úprav jsou pouze posuny výhybek a navýšení rychlosti dle aktuální ČSN 73 6360. Stávající ostrovní nástupiště bude přebudováno na výšku 550 mm nad TK. S ohledem na sevření stanice mezi směrovými oblouky není možné rozložit DKS na lískoveckém zhlaví, případně zvyšovat užitečné délky kolejí.

Za žst. Paskov směrem na Lískovec zůstává propad rychlosti ve dvou navazujících obloucích, protože změna směrového vedení trati směrem k obytné zástavbě a do svážného území by vyvolala velké finanční a technické komplikace. Od km 15,8 až do km 19,9 je již zdvoukolejňovaná trať vedena několika mírnými oblouky pro rychlost 120 km/hod s maximální snahou eliminovat zábery nedrážních pozemků.

V žst. Lískovec je hlavním motivem vložení ostrovního nástupiště, které nahrazuje stávající nástupiště úrovně mezilehlá. Prostor se vytváří posunutím k.č.2.

Za žst. Lískovec u Frýdku je ponecháno vedení ve stávajících směrových obloucích, kde dochází k propadu rychlosti na $V_{130}=95$ km/hod. S ohledem na vzdálenost 1 km do žst. Frýdek-Místek nemá tento propad významný vliv na jízdní doby a řešení by musel být za extrémních finančních nároků tunelem pod městskou zástavbou centra Frýdku od čehož se upustilo.

Žst. Frýdek-Místek je řešena dle předchozí schválené dokumentace pro stavební povolení z roku 2008. Na základě požadavku zadavatele byla provedena úprava návrhu pro průjezd vlaků délky 740m. Úprava se týká kolejí č. 4 a 6 (6+6a), které byly upraveny na užitnou délku 800 m. Kvůli prodloužení kolejí č. 4 a 6 přes řeku Morávku bude nutno stávající jednokolejný ocelový most vybourat a vybudovat nový - tříkolejný most. Stávající ostrovní nástupiště č.2 bude přebudováno na výšku 550 mm nad TK. Vnější nástupiště č.1 bude rekonstruováno. Proti předchozí dokumentaci bylo variantně posouzeno zvýšení rychlosti na frýdlantském zhlaví z původních 80 km/hod na 100 km/hod ve stávající stopě. Rychlost bude upřesněna v dalším stupni dokumentace po přepočtu mostní konstrukce.

Prověřované varianty

Rychlost 160 km/hod

Zavedení této rychlosti znamená v úsecích Vratimov – Paskov (včetně) a Lískovec u Frýdku-Místku – Frýdek-Místek novou stopu trati s průchodem přes odval a tunely pod zástavbou za Paskovem a Lískovcem, a to za Paskovem v úseku se sesuvnými místy. Od varianty bylo upuštěno, protože časový přínos proti variantě na $V=120$ km/hod neovlivňuje sestavení systémových jízdních dob. Zavedení této rychlosti pouze ve směrově příznivém úseku km 15,8 až km 19,9 má přínos v řádu desítek sekund.

Vrácení trati v úseku Vratimov – Paskov do původní stopy

Tato nákladově a směrově příznivější varianta byla prověřována již předchozí studií. Výsledkem bylo nesouhlasné stanovisko po vzájemném jednání mezi SŽDC a NWR, kdy NWR sdělila, že tento prostor s pozemkem ve vlastnictví SŽDC drží jako strategickou rezervu pro ukládání hlušiny a současně společnost upozornila na

nestabilitu podloží, protože odval tímto směrem není ukládán ve sklonu, který by v uvedeném prostoru stabilitu zajišťoval.

Vratimovská spojka

Tato spojka umožňující bezúvratovou jízdu od Frýdku-Místku na Havířov byla na základě postupných projednávání ve vazbě na dopravně technologické řešení vypuštěna ze studie.

323-2, Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí

Po přechodu trati ocelovým mostem přes řeku Morávka je dosaženo rychlosti $V=120$ km/hod kontinuálně až do Frýdlantu nad Ostravicí. V km 109,3 je za tím účelem nutno posunout osu koleje o cca 1m směrem dovnitř obloky.

Žst. Baška je řešena ve variantě s vysunutými peróny u přejezdu i ve variantě nového ostrovního nástupiště v poloze stávající stanice. Definitivní řešení bude zpracováno v dalším stupni dokumentace po projednání s obcí.

Vjezdové výhybky jsou navrženy na rychlost $V=80$ km/hod do odbočky za účelem zkrácení pravidelného křížování vlaků.

V mezistaničním úseku do Pržna je sledována stávající osa koleje s výjimkou km 105,2, kde je provedena směrová úprava oblouků v délce 1300m bez nutnosti demolice nemovitostí.

Žst. Pržno je ponecháno v původním uspořádání. Změnou je úprava nástupiště na výšku 550 mm nad TK a zřízení vjezdových výhybek pro rychlost do odbočky $V=80$ km/hod pro potřeby zkrácení doby v případě občasného křížování vlaků.

V mezistaničním úseku do Frýdlantu nad Ostravicí je pro udržení $V=120$ km/hod provedeno navrácení osy koleje při přechodu řeky Ostravice do původní polohy a na původní drážní pozemek. Poloha koleje byla v minulosti opuštěna v souvislosti s výstavbou mostu přes řeku v nové poloze, čímž vzniklo kolejové S s výrazným propadem rychlosti a oblouky o poloměrech 300m a méně. Úprava trati končí v km 101,7, odkud již byla provedena rekonstrukce v žst. Frýdlant nad Ostravicí v roce 2013.

323-2, Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice

Úprava začíná za přejezdem přes krajskou komunikaci, kde byla ukončena rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí v roce 2013 a kde je současně skok ve staničení z km 0,5 na km 0,0, Rychlost, která po rekonstrukci ve směru od Frýdlantu nad Ostravicí byla zvýšena z 30 km/hod na 50 km/hod je další 0,5 km navýšena na 70 km/hod s ohledem na vedení trati mezi oplocenými pozemky aktivních průmyslových areálů. Od km 0,5 do km 6,0 je pak souvisle navržena rychlost 80 km/hod, dále do žst. Ostravice rychlost klesne na 50 km/hod. Případné prodloužení po přehradní hráz se primárně uvažuje po výjezdu z žst. Ostravice na rychlost 80 km/hod.

Na železniční trati bylo v roce 2014 zrekonstruováno 16 přejezdů, z nichž převážná většina je situována v místě, kde navýšením rychlosti nedojde ke změně polohy a přejezd nebude nutno rekonstruovat znovu. Konstrukce svršku, spodku a přejezdu ve všech případech vyšší rychlosti vyhovuje. U zhruba jedné čtvrtiny bude nutno zvážit rekonstrukci s ohledem na změnu GPK ve vztahu ke zvýšení rychlosti a úprav blízkých mostních objektů. Všechna nástupiště jsou navržena nově výšky 550m nad TK jako krajní s úrovnovým přístupem. V Ostravici je vloženo i ostrovní nástupiště s úrovnovým přístupem, z toho důvodu je upravena i konfigurace kolejí ve stanici.

323-3, zahrnuje úseky 323-2 a Frenštát pod Radhoštěm – Frýdlant nad Ostravicí

S ohledem na skutečnost, že v současné době probíhá revitalizace úseku Frenštát pod Radhoštěm (mimo) - Frýdlant nad Ostravicí (mimo), bere se tato část za výchozí stav a projektované parametry se nemění. Investiční náklady úseku jsou 0. Řeší se pouze dle schématu z dopravní technologie úprava žst. Frenštát pod Radhoštěm, kde dochází k mírné redukci kolejí a zřízení ostrovního nástupiště.

Prověřované varianty

Vedení trasy dle územně plánovacích dokumentací

V předchozích územně plánovacích dokumentacích byly zpracovány významné přeložky trati v úseku Frenštát pod Radhoštěm – Frýdlant nad Ostravicí. Tyto byly prezentovány na poradách s tím, že napřímení ve Frýdlantu nad Ostravicí není aktuální, protože je nově zrekonstruována stanice. Napřímení kolejí v úseku 92,9 až 96,7, které by při posunech osy koleje v řádu metrů znamenalo navýšení traťové rychlosti na 100 km/hod nebylo dále

sledováno s ohledem na skutečnost, že byla zpracována dokumentace k realizaci stavby v roce 2015 a nepředpokládá se v dohledné době zájem SŽDC do trati dále zasáhnout.

Investičně vysoce náročná přeložka s tunely a viadukty v km 89,6 až 92,5 nebyla ze stejného důvodu brána jako reálná. S ohledem na nový požadavek realizovat zastávku Pstruží při dodržení jízdní doby by přeložka znamenala úsporu času 1,5 minuty na každý vlak a umožnila by zastavování v Pstruží i Kunčicích pod Ondřejníkem bez rozpadu systémových jízdních dob.

323-4, zahrnuje úseky 323-2, 323-3 a Valašské Meziříčí – Frenštát pod Radhoštěm

Stávající stopa koleje je ponechána, navrhuje se pouze zvýšení rychlosti ze stávajících 60 km/hod na V130=80 km/hod (ojediněle až V130=100 km/hod) dle schváleného rychlostního profilu z roku 2014. V rámci úseku došlo v minulé době k několika dílčím stavebním zásahům:

Km 61,600 – 65,880	Rekonstrukce koleje v roce 2006
Km 68,900 – 69,700	Rekonstrukce kolejí žst. Hostašovice v roce 2004
Km 69,700 – 73,600	Výměna kolejového roštu v roce 2011 až 2013
Km 76,900 – 78,100	Výměna kolejového roštu v roce 2010

Ke změně stop kolejí proti schválenému profilu dochází pouze ojediněle, a to:

- v zastávce Mořkov, kde je provedeno prodloužení dopravní
- v nové zastávce Frenštát pod Radhoštěm město, kde je doplněna kusá kolej pro odstavování a obrat končících vlaků
- v žst. Frenštát pod Radhoštěm s ohledem na redukci kolejí a vložení ostrovního nástupiště

V žst. Hostašovice je pro případ, že by nastaly komplikace při administrativním procesu rušení nástupišť a zastavování vlaků počítáno s rezervou pro nástupiště u nepřevýšené koleje č.2.

Prověřované varianty

Zvýšení rychlosti Hostašovice - Veřovice

Bylo prověřeno vedení osy koleje při využití širšího drážního pozemku na náspech a v zářezech s tím, že by se doplnily opěrné a zárubní zdi a mostní objekty by bylo možno rekonstruovat mimo osu. Přírůstek varianty je navýšení rychlosti o cca 10 km/hod. Od varianty bylo upuštěno s ohledem na nově schválený rychlostní profil ze začátku roku 2015 a s ohledem na to, že úprava nemá vliv na systémové jízdní doby.

Homogenizace rychlosti Hostašovice

V žst. Hostašovice, se v souvislosti se zrušením nástupišť pomocí posunu os kolejí na drážním pozemku odstraněn poloměr pod 300m a současně je odstraněn i propad rychlosti. S ohledem na ekonomické důvody bylo od řešení upuštěno. Situace je zdokumentována v otevřené části dokumentace.

323-4 160, zahrnuje navýšení rychlosti v úseku Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí na 160 km/hod

Byly prověřeny stavební úpravy pro vedení koleje na 160 km/hod v úseku Ostrava Kunčice - Frýdlant nad Ostravicí, v ostatních úsecích by se zjevně jednalo o novou stopu koleje bez potřeby vedení zrychlených vlaků a proto prověřovány nebyly.

Bylo zjištěno, že v úseku z Ostravy Kunčic do Frýdku-Místku nelze s ohledem na odval a sesuvná území v Pasově a terénní podmínky ve Frýdku-Místku, vést trať pro rychlost 160 km/hod v úseku o délce nad 5 km a dopad na jízdní dobu by byl nevýznamný. V úseku Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí lze rychlost 160 km/hod hod, pomocí dvou přeložek s demolicí 2 až 3 nemovitostí a nezanedbatelným záborem soukromých pozemků, vést v uceleném úseku 9 km. Po vyčíslení nákladů a jízdních úspor nebyla tato varianta dále sledována.

posouzení dopravní Frýdek Místek pro provádění vlaků délky 740 m

S ohledem na kolejové schéma a připojení trati od Českého Těšína je možno prodloužení kolejí provést pouze směrem na Frýdlant nad Ostravicí doplněním mostů přes řeku Morávku. Půdorysně je toto řešení schůdné, nicméně investor byl v rámci projednání upozorněn na skutečnost, že ve staničení 110,9 až 111,3 nelze

změnit s ohledem na přemostění přes řeku Morávka a polohu nástupišť stávající sklony v hodnotách přibližně 10‰ na hodnotu aspoň 2,5‰. Pokud by toho mělo být dosaženo, bylo by nutno oblast nástupišť zvednout o přibližně 3 m ve všech kolejích, což se zatím jeví jako investičně nereálné. Vzhledem k technické a investiční náročnosti při dosažení podélných sklonů do hodnoty 2,5 ‰ ve staničních kolejích se doporučuje, aby provozovatel dráhy svým organizačním opatřením stanoveném v základní dopravní dokumentaci (staniční řád) stanovil podmínky provozu na kolejích se sklonem nad 2,5 ‰ (např. požadavek zajištění, případně zákaz odstavování vozů na vybraných kolejích, organizaci posunu apod.).

Přílohy:

- *Výpisy podélných profilů*
- *Tabulka přejezdů*