

			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:		VEDOUČÍ PROF. SKUPINY	ŘEDITEL Ing. Kamil Chmela	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY Ing. Kamil Chmela	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Jan Michna <i>Michna</i>	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Jan Michna <i>Michna</i>	KONTROLOVAL Ing. Miroslav Pösel <i>Pösel</i>	
KRAJ: MORAVSKOSLEZSKÝ A ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ:		STUPEŇ: STUDIE PROVEDITELNOSTI	
OSTRAVA - VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ, FRÝDEK-MÍSTEK - ČESKÝ TĚŠÍN/TRINEC, FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ - OSTRAVICE A STUDÉNKA - VEŘOVICE			ZAK. ČÍSLO 13090-01-1014	ARCH. ČÍSLO
			MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ
			DATUM: 8/2018	
			ČÁST DOKUM. D	
DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ				

OBSAH

1	VSTUPNÍ ÚDAJE	5
1.1	Identifikační údaje o stavbě	5
1.2	Základní údaje o účelu dokumentace.....	5
1.3	Výchozí podklady	6
1.4	Seznam použitých zkratk	7
2	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU	9
2.1	Současný stav železniční dopravní cesty.....	9
2.1.1	Vymezení řešené oblasti	9
2.1.2	Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci.....	9
2.1.3	Charakteristika traťových úseků	10
2.1.4	Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku – trať č. 323 (302A)	10
2.1.5	Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku – trať č. 324 (302C).....	31
2.1.6	Charakteristika zabezpečovacího zařízení – trať č. 323 (302A)	34
2.1.7	Charakteristika zabezpečovacího zařízení – trať č. 324 (302C)	34
2.2	Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu	34
2.2.1	Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2017/2018.....	34
2.2.2	Jízdní doby vlaků	36
2.2.3	Posouzení traťové propustnosti – trať č. 323 (302A)	38
2.2.4	Posouzení traťové propustnosti – trať č. 324 (302C)	38
2.3	Shrnutí problematických míst dopravní infrastruktury	39
2.3.1	Trať č. 323 (302A).....	39
2.3.2	Trať č. 324 (302C)	42
3	VSTUPNÍ DATA DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	43
3.1	Koncepce řešení.....	43
3.1.1	Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické	43
3.2	Drážní doprava a traťová technologie v cílovém stavu	46
3.2.1	Koncepční vstupy a cílové stav rozsahu a organizace dopravy řešeného území.....	46
3.3	Specifikace parametrů výhledové dopravy v cílovém stavu.....	51
3.3.1	Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie – trať č. 323 (302A)	51
3.3.2	Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie – trať č. 324 (302C).....	56
4	DEFINICE POSUZOVANÝCH VARIANT.....	58
4.1	Definování nulových variant (variant bez projektu)	58
4.1.1	Varianty 323-0, 322-0,	58
4.2	Definování projektových variant pro tratě 323+324	59
4.2.1	Varianta 323-2	59
4.2.2	Varianta 323-3	60
	Varianta 323-4.....	61
5	TRAŤOVÁ TECHNOLOGIE – TRATĚ 323+324	62
5.1	Traťová technologie – varianta 323-0	62
5.1.1	Koncepce řešení	62

5.1.2	Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie	63
5.1.3	Výhledové jízdní doby.....	65
5.1.4	Fragment nákrešného jízdního řádu.....	67
5.1.5	Posouzení traťové propustnosti.....	68
5.1.6	Charakteristika traťových úseků	69
5.1.7	Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku	69
5.1.8	Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu	69
5.1.9	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu.....	70
5.1.10	Dílčí závěr	71
5.2	Traťová technologie – varianta 323-2	72
5.2.1	Koncepce řešení	72
5.2.2	Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie	73
5.2.3	Výhledové jízdní doby.....	75
5.2.4	Fragment nákrešného jízdního řádu.....	76
5.2.5	Posouzení traťové propustnosti.....	80
5.2.6	Charakteristika traťových úseků	82
5.2.7	Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku	83
5.2.8	Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu	84
5.2.9	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu.....	86
5.2.10	Dílčí závěr	87
5.3	Traťová technologie – varianta 323-3	89
5.3.1	Koncepce řešení	89
5.3.2	Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie	90
5.3.3	Výhledové jízdní doby.....	91
5.3.4	Fragment nákrešného jízdního řádu.....	92
5.3.5	Posouzení traťové propustnosti.....	96
5.3.6	Charakteristika traťových úseků	97
5.3.7	Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku	98
5.3.8	Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu	99
5.3.9	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu.....	100
5.3.10	Dílčí závěr	101
5.4	Traťová technologie – varianta 323-4	102
5.4.1	Koncepce řešení	102
5.4.2	Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie	103
5.4.3	Výhledové jízdní doby.....	104
5.4.4	Fragment nákrešného jízdního řádu.....	105
5.4.5	Posouzení traťové propustnosti.....	107
5.4.6	Charakteristika traťových úseků	108
5.4.7	Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku	109
5.4.8	Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu	109
5.4.9	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu.....	111
5.4.10	Dílčí závěr	112

6	STANIČNÍ TECHNOLOGIE – TRATĚ 323+324	113
6.1	Železniční stanice Vratimov	113
6.1.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	113
6.1.2	Varianta Vratimov-1	113
6.2	Železniční stanice Paskov	115
6.2.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	115
6.2.2	Varianta Paskov-1	116
6.3	Železniční stanice Lískovec u Frýdku	116
6.3.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	117
6.3.2	Varianta Lískovec-1	117
6.4	Železniční stanice Frýdek-Místek	118
6.4.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	118
6.4.2	Varianta Frýdek-Místek-3	119
6.5	Železniční stanice Baška	121
6.5.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	121
6.5.2	Varianta Baška-1	121
6.5.3	Varianta Baška-2	122
6.6	Železniční stanice Pržno	123
6.6.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	123
6.6.2	Varianta Pržno-1	123
6.7	Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí	124
6.7.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	124
6.7.2	Varianta Frýdlant-1	125
6.8	Železniční stanice Ostravice	126
6.8.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	126
6.8.2	Varianta Ostravice-1	126
6.9	Železniční stanice Kunčice pod Ondřejníkem	127
6.9.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	128
6.9.2	Varianta Kunčice-1	128
6.10	Železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm	128
6.10.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	129
6.10.2	Varianta Frenštát pod Radhoštěm-1	130
6.11	Železniční stanice Veřovice	131
6.11.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	131
6.11.2	Varianta Veřovice-1	131
6.12	Železniční stanice Mořkov	132
6.12.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	133
6.12.2	Varianta Mořkov-2	133
6.13	Železniční stanice Hostašovice	134
6.13.1	Požadavky na rozsah infrastruktury	134
6.13.2	Varianta Hostašovice-1	134
6.14	Dopad nasazení systému ETCS na jednotlivé železniční stanice	135

6.15	Přehled užitečných délek kolejí pro jednotlivé stanice při nasazení systému ETCS	140
7	ZÁVĚR A DOPORUČENÍ KOMBINACE VARIANT	145

1 VSTUPNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje o stavbě

Název dokumentace:	„Aktualizace studie proveditelnosti Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“ dále jen „ASP Beskydy“
Řešené úseky:	Ostrava-Kunčice (mimo) – Valašské Meziříčí (mimo) Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
Kraj:	Moravskoslezský
Pořizovatel dokumentace:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

1.2 Základní údaje o účelu dokumentace

Předmětem zakázky je zpracování dílčí aktualizace tratí 323 a 324 z podkladové SP Beskydy pod názvem „Aktualizace studie proveditelnosti Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“ (dále jen „ASP Beskydy“) v rozsahu variant 323-2, 323-3, 323-4 (s vazbou na trať číslo 324):

- V souladu s Prováděcími pokyny k aktuálně platné resortní metodice ekonomického hodnocení dopravních staveb a se „Sborníkem pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“.
- V souladu se schválenou studií „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE“ zpracovatel provede aktualizaci variant elektrizace systémem AC 25 kV, 50 Hz v návaznosti na stávající stejnosměrnou napájecí infrastrukturu včetně vhodného umístění a řešení styků trakcí AC/DC.

Zpracovatel navrhne technické řešení přejezdu v km 111,193 tak, aby byla v obvodu žst. Frýdek-Místek spolehlivě řešena problematika spojená s odbavením vlaků délky 740 m. Provede analýzu možných způsobů řešení, a to od prověření možnosti zrušení přejezdu s náhradou existujícími alternativními/objízdnými trasami, po případné technické řešení včetně možnosti návrhu mimoúrovňového křížení. Volba řešení musí zohledňovat i požadavky místní samosprávy.

Ve všech případech, kde bylo v původní SP Beskydy nebo bude nově v ASP Beskydy navrhováno zřízení traťové části vlakového zabezpečovacího zařízení, bude sledováno výhradně nasazení traťové části systému ERTMS/ETCS, neboť jiná vlakové zabezpečovací systémy třídy B již zřizovat nadále

nelze. Zpracovatel prověří použití vhodné aplikační úrovně systému ETCS (ETCS L1 nebo ETCS L2) s ohledem na technické, dopravně-technologické i ekonomické možnosti. Nasazení traťové části systému ETCS musí být provedeno ve vhodných ucelených úsecích (například s ohledem na vozební ramena) tak, aby byl plněn cíl ASP Beskydy „zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících“.

Ve všech případech, kde bylo v původní SP Beskydy nebo bude nově v ASP Beskydy navrhováno zřízení traťového rádiového systému, bude sledováno výhradně nasazení systému ERTMS/GSM-R, neboť rádiové systémy třídy B již zřizovat nadále nelze. Nasazení rádiového systému GSM-R musí být provedeno ve vhodných ucelených úsecích (například s ohledem na vozební ramena) tak, aby byl plněn cíl ASP Beskydy „zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících“.

V původní SP Beskydy navrhované zřízení místních rádiových technologických sítí (MRTS) bude znovu prověřeno a v případě, že by s nimi mělo být ve vybraných případech i nadále počítáno, musí být takové řešení včas projednáno se zadavatelem a jím odsouhlaseno.

V ASP Beskydy bude znovu prověřeno nasazení prostředků detekce vlaků, s ohledem na technické a dopravně-technologické požadavky a ekonomické možnosti, a to z hlediska všech profesí, jichž se problematika týká (kromě zabezpečovací techniky i traťového hospodářství, elektrotechniky a energetiky, řízení provozu a kolejových vozidel).

Zároveň bude u jednotlivých projektových variant posouzen vliv globálních změn klimatu a odolnost vůči nim, v souladu s dokumentem „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR“, vydaným Ministerstvem životního prostředí.

Doplnění studie proveditelnosti se nebude týkat částí studie proveditelnosti, jichž se uvedené úpravy či doplnění netýkají, tj. tratě 322 a 325. Původní podkladová SP Beskydy, bude v nezměněné podobě tvořit přílohu nového dokumentu.

Struktura dokumentace bude tvořena nově zpracovaným „doplněním“ v dále definovaném rozsahu, jehož integrální součástí bude původní podkladová SP Beskydy.

1.3 Výchozí podklady

Jako výchozí podklady byly použity následující dokumenty:

- Dokumentace „Studie proveditelnosti Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“ (SUDOP Brno, 6/2016),
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2018, které vydává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
- služební pomůcky jízdního řádu pro období platnosti 2017/2018,
- 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 Moravskoslezského a Zlínského kraje uvedené v dokladové části,
- vyjádření dopravců uvedené v dokladové části,
- záznamy z porad a jednání uvedené v dokladové části,
- místní šetření a pochůzky na řešených úsecích trati.

1.4 Seznam použitých zkratk

V dokumentaci jsou používány následující zkratky:

- CDP – centrální dispečerské pracoviště
- ČD – České dráhy, a. s.
- DD3 – dopravna D3
- DK – dopravní kancelář
- DKV – Depo kolejových vozidel
- DOZ – dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
- EOVS – elektrický ohřev výhybek
- ETB – elektronický blok
- GVD – grafikon vlakové dopravy
- HMMC – Hyundai motor manufacturing Czech s. r. o.
- JD – jízdní doba
- JOP – jednotné obslužné pracoviště
- KODIS – Koordinátor ODIS, s. r. o.
- KÚ – Krajský úřad
- MSK – Moravskoslezský kraj
- Ng – počet vlaků v grafikonu
- NL – počet lokomotivních vlaků
- NN – počet vlaků nákladní dopravy
- NO – počet vlaků osobní dopravy

- Npp – počet vlaků podle potřeby
- Nprav – počet pravidelných vlaků
- nz – nákladíště se zastávkou
- ODB – odbočka
- ODIS – Ostravský dopravní integrovaný systém
- PJ – provozní jednotka
- PO – Provozní obvod
- pob. – pobyt
- pp – vlak podle potřeby
- prav – pravidelný vlak
- RDP – regionální dispečerské pracoviště
- ROC – Regionální obchodní centrum
- RPB – reléový poloautoblok
- RSM – Regionální správa majetku
- SEE – Správa elektrotechniky a energetiky
- SMD – Slezskomoravská dráha, a. s.
- ST – staniční kolej
- SZZ – staniční zabezpečovací zařízení
- SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- TK – traťová kolej
- TR – traťová rychlost
- TZZ – traťové zabezpečovací zařízení
- VNVK – všeobecně nákladková a vykládková kolej
- z – zastávka
- ŽST – železniční stanice

2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Současný stav železniční dopravní cesty

2.1.1 Vymezení řešené oblasti

Pro účely zpracování aktualizace studie proveditelnosti je řešený úsek vymezen v souladu se zadáním tratěmi (značenými dle knižního jízdního řádu pro cestující) jako č. 323 Ostrava – Valašské Meziříčí a č. 324 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.

V souladu se služebním značením SŽDC a tabulkami traťových poměrů jsou předmětem řešení regionální dráhy č. 302A Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí a č. 302C Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.

Výčet dotčených tratí podle Prohlášení o dráze:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Valašské Meziříčí	Ostrava-Kunčice	61,600	8,926	63,041	80	500	500	17,13	D4/C3	R
Frýdlant nad Ostravicí	Ostravice	0,071	6,42	6,35	50	150	150	19,23	B2	R

Legenda: 1 – název začátku tratě 2 – název konce tratě 3 – kilometrická poloha začátku tratě 4 – kilometrická poloha konce tratě 5 – celková stavební délka tratě uvedená v km 6 – maximální traťová rychlost uvedená v km/h 7 – normativ délky osobního vlaku (včetně hnacích vozidel) uvedený v m 8 – normativ délky nákladního vlaku (včetně hnacích vozidel) uvedený v m 9 – maximální sklon tratě uvedený v ‰ 10 – dovolené traťové třídy zatížení 11 – kategorie dráhy s uvedením: E = část dráhy celostátní evropského významu C = ostatní části dráhy celostátní R = dráha regionální

2.1.2 Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci

Vlastníkem výše uvedených drah je Česká republika, kterou zastupuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC). Provozoschopnost zajišťuje SŽDC, Oblastní ředitelství Ostrava.

Provozovatelem drah je rovněž SŽDC. Řízení provozu zajišťuje Oblastní ředitelství Ostrava. Organizace jsou železniční stanice na řešených úsecích začleněny do Provozních obvodů (dále jen PO) Ostrava hl. n., Český Těšín a Valašské Meziříčí.

České dráhy, a. s., jsou na těchto tratích jediným dopravcem vlaků osobní dopravy. Organizační složkou zajišťující osobní drážní dálkovou dopravu je GŘ, Odbor regionální dopravy (O15) a Odbor dálkové a mezinárodní dopravy (O16).

Regionální osobní drážní dopravu v Moravskoslezském kraji zajišťuje Regionální obchodní centrum (dále jen ROC) Ostrava. Ve Zlínském kraji pak ROC Zlín.

Nejvýznamnějším nákladním dopravcem na trati je ČD Cargo, a. s. Organizační složkou zajišťující pravidelnou nákladní dopravu je rovněž ČD Cargo, a. s., Provozní jednotka Ostrava. Pravidelnou nákladní drážní dopravu provozují na dotčených tratích i ostatní licencovaní dopravci (např. AWT, a. s., Vítkovice doprava, a. s., ODOS, a. s.).

2.1.3 Charakteristika traťových úseků

Trat' č. 323 (302A) Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí

Začátek trati:	Ostrava-Kunčice
Konec trati:	Valašské Meziříčí
Kategorie dráhy:	regionální dráha
Zábrzdňá vzdálenost:	700 metrů
Největší délka vlaku osobní dopravy:	170 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	500 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 16 ‰	Od konce k začátku trati: 17 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	nezávislá
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	SŽDC D1
Traťový rádiový systém:	TRS (VOS)
Největší traťová rychlost na úseku:	80 km/h Ostrava-Kunčice - Frýdlant n. O. 100 km/h Frýdlant n. O. - Frenštát pod. Rad. 70 km/h Frenštát pod. Rad. - Valašské Meziříčí
Traťová třída na jednotlivých úsecích:	
Ostrava-Kunčice - Frýdlant n. O.	C3/80
Frýdlant n. O. - Frenštát pod. Rad.	C3/100
Frenštát pod. Rad. - Valašské Meziříčí	C3/70

Trat' č. 324 (302C) Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Začátek trati:	Frýdlant n. O.
Konec trati:	Ostravice
Kategorie dráhy:	regionální dráha
Zábrzdňá vzdálenost:	400 metrů
Největší délka vlaku osobní dopravy:	60 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	130 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 0 ‰	Od konce k začátku trati: 14 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	nezávislá
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	SŽDC D3
Traťový rádiový systém:	SRD, (VOS)
Největší traťová rychlost na úseku:	50 km/h Frýdlant n. O. - Ostravice
Traťová třída na jednotlivých úsecích:	
Frýdlant n. O. - Ostravice	B2

2.1.4 Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku – trat' č. 323 (302A)

ŽST Ostrava-Kunčice

Uvedená ŽST není předmětem řešení této studie.

Umístění a charakteristika stanice:

Nachází se v km 7,805 dvoukolejně trati Ostrava uhelné nádraží – Valašské Meziříčí, jenž je v úseku Vratimov – Valašské Meziříčí pouze jednokolejná a v úseku Ostrava uhelné nádraží – Ostrava-Kun-

čice elektrifikovaná. Dále pak v km 30,485 celostátní dráhy dvoukolejně elektrifikované trati Český Těšín – výhybna Polanka nad Odrou.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosta PO je stanice Ostrava hl. n.

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

ŽST Vratimov

Umístění a charakteristika stanice:

Leží v km 10,155 na regionální dráze Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná. Je stanicí odbočnou pro trať Vratimov – Vlečková stanice Paskov (AWT) = vlečky Vlečková síť OKD, Vlečka Paskov.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosta PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka č. 6009 – Vlečková síť OKD, Dopravna – Vlečka Paskov, odbočuje ve stanici na paskovském zhlaví výhybkou č. P1 v km 10,955.
- Vlečka č. 6021 – STABRA CZ Vratimov odbočuje ve stanici rovněž na paskovském zhlaví výhybkami č. 14 v km 10,705 (vlečková kolej č. 9) a do koleje č. 5 výhybkou č. 11 v km 10,524 (vlečková kolej č. 7).

Nástupiště:

Ve stanici jsou dvě zvýšená, jednostranná, panelová nástupiště:

- Nástupiště č. 1 u koleje č. 1 o délce 219 m, výška koleje temenem kolejnice je 200 mm.
- nástupiště č. 2 u koleje č. 2 o délce 155 m, z toho je u koleje č. 2.

Obě nástupiště jsou z důvodu nedostatečné výšky nad TK vzhledem k vlakovým soupravám vlaků osobní dopravy bariérová.

Přístup k nástupišťům je z místní komunikace přes koleje po úrovněvých přechodech u dopravní kanceláře.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	518 m	S1 – L1	Hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová, ve správě SŽDC.
2	295 m	Sc2 – L2	Vjezdová a odjezdová s nástupištěm v délce 58 m, ve správě SŽDC.
2a	89 m	S2a – Se5	Vjezdová od ŽST Paskov a z vlečky OKD, Doprava, a. s. - Vlečka Paskov, odjezdová do ŽST Ostrava-Kunčice, průjezdná pro vlaky směr ŽST Paskov a z vlečky OKD, Doprava, a. s. - Vlečka Paskov, ve správě SŽDC.
2a + 2	583 m	Sa2 – L2	S nástupištní hranou 155 m (užitná délka včetně úseku přes výhybku č. 6 a úseku mezi námeznyky výhybky č. 6 a Sc2)
3	521 m	S3 – L3	Vjezdová a odjezdová kolej.
4	391 m	Sc4 – Lc4	Vjezdová a odjezdová kolej pro vlečku Ostrava-Kunčice, OKD, Doprava, a. s. - Vlečka Paskov, ve správě SŽDC.
4a	203 m	Se9 – L4a	Průjezdná a odjezdová kolej na vlečku OKD, Doprava, a. s. - Vlečka Paskov, ve správě SŽDC.
4a + 4	623 m	Sc4 – L4a	délka včetně úseku mezi Lc4 – Se9
5	100 m	hrot výhybky č. 11 – L5	odjezdová kolej směr ŽST Paskov a na vlečku OKD, Doprava, a. s. - Vlečka Paskov, ve správě SŽDC.
5a	253 m	zarážedlo – námeznyk výhybky č. 11	Kusá odjezdová kolej směr ŽST Paskov a na vlečku OKD, Doprava, a. s. - Vlečka Paskov, ve správě SŽDC.
5a + 5	405 m	zarážedlo – L5	Kusá odjezdová kolej směr ŽST Paskov a na vlečku OKD, Doprava, a. s. - Vlečka Paskov, včetně úseku přes výhybku č. 11, ve správě SŽDC.
Manipulační koleje			
6	357 m	Se6 – zarážedlo	Kusá nakládková a vykládková kolej, ve správě SŽDC.
7	168 m	zarážedlo – Vk2	Kusá vlečková kolej, ve správě STABRA CZ, provozovatel VA Progres.
9	262 m	zarážedlo – Se8	Kusá vlečková kolej, ve správě STABRA CZ, odjezdová provozovatel VA Progres.
Záchytné koleje			
6a	27 m	námeznyk výhybky č. P1 – zarážedlo	Kusá, odvrtná kolej od vlečky OKD, Doprava, a.s. – Vlečka Paskov, ve správě SŽDC.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Ohřevem jsou vybaveny výhybky č. 1–4, 6, 13, 16, 17 a P1.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

ŽST Paskov

Umístění a charakteristika stanice:

Je umístěna v km 14,420 na regionální dráze Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná. Je stanicí odbočnou pro trať Paskov – vlečka Biocel Paskov.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka č. 6023 – BIOCEL je zaústěna na lískoveckém zhlaví v km 15,225 výhybkou č. 18 – km 0,000 vlečky.
- Z vlečky BIOCEL odbočuje vlečka č. 6901 - pila Paskov.

Nástupiště:

Pro nástup a výstup cestujících slouží poloostrovní nástupiště umístěné mezi kolejemi č. 1 a 2. Část nástupiště je od centrálního přechodu směrem k ŽST Vratimov vyloučeno z provozu a je odděleno zábradlím. Délka provozovaného nástupiště u koleje č. 2 je 227 m. Celková délka provozovaného nástupiště u koleje č. 1 je 230 m která je rozdělena na 2 části o délce:

- 129 m od centrálního přechodu směrem k návěstidlu Lc1
- 101 m od návěstidla Lc1 ke konci nástupiště ve směru Lískovec u Frýdku

Část nástupiště v délce 52 m je kryté. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm. Z důvodu nedostatečné výšky nástupiště nad TK vzhledem k soupravám vlaků osobní dopravy je nástupiště bariérové.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	660 m	S1 – Lc1	Hlavní staniční kolej s nástupištěm, vjezdová a odjezdová, ve správě SŽDC.
1a	329 m	Sc1a – L1a	Vjezdová a odjezdová kolej, ve správě SŽDC.
1a + 1	1121	S1 – L1a	Včetně úseku mezi Lc1 a SC1a (výhybka č. 8)
2	985 m	S2 – L2	Vjezdová a odjezdová kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC.
2b	67 m	Se10 – Se11	Průjezdová kolej ve směru Lískovec a vlečka BIOCEL spojuje výhybky č. 11 a 13, ve správě SŽDC.
4	721 m	S4 – L4	Vjezdová a odjezdová kolej, ve správě SŽDC.
4a	183 m	Se7 – Se8	Průjezdová kolej ve směru Lískovec a vlečka BIOCEL spojuje výhybky č. 9 a 10, ve správě SŽDC.
4b	159 m	Se9 – Se12	Průjezdová kolej pro vlaky směr vlečka BIOCEL mezi výhybkami 10 a 17.
6	721 m	S6 – L6	Vjezdová a odjezdová kolej, ve správě SŽDC.
Manipulační koleje			
3	650 m	Se5 – Se6	Nakládková a vykládková kolej, ve správě SŽDC.
Odvrtné koleje			
2a	60 m	Se3 – zarážedlo	Kusá
2c	13 m	Se14 – zarážedlo	Kusá
6a	-	zarážedlo – námezník výhybky č. 17	Kusá, nesmí být obsazována vozidly, odvrtná kolej pro vlečku BIOCEL, ve správě SŽDC.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Ohřevem jsou vybaveny výhybky č. 1, 2, 4, 6, 9-11 a 13, 14, 17.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

ŽST Lískovec u Frýdku

Umístění a charakteristika stanice:

Nachází se v km 18,923 na regionální dráze Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná. Je stanicí mezilehlou a přednostní pro směr Frýdek-Místek.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka č. 6024 – ArcelorMittal Frýdek-Místek, a. s., odbočuje ve stanici na paskovském zhlaví výhybkou č. 4 a na frýdeckém zhlaví výhybkou č. 15 z koleje č. 3. Z této dráhy odbočuje další vlečka Vítkovice, a. s. – Mostárna.
- Vlečka č. 6025 – ARCIMPEX, s. r. o., Sviadnov, odbočuje ve stanici z koleje č. 1 výhybkou č. 18 a z koleje č. 4 výhybkou č. 12b.
- Z dráhy-vlečky ARCIMPEX, s r.o. – Sviadnov odbočují tyto další dráhy-vlečky:
 - Dalkia Česká republika - Frýdek-Místek – odbočuje výhybkou č. V1 v km 0,777,
 - Hutní montáže, a.s. - Sviadnov – odbočuje výhybkou č. H1 v km 0,958 a výhybkou č. H6 v km 1,292 o ČEZ Správa majetku, s.r.o, železniční vlečka Žabeň – pokračováním koleje č. 1 od km 1,730 (vlečková vrata),
 - ČEZ Korporátní služby, s. r. o., železniční vlečka Žabeň pokračováním koleje č. 1 v km 1,731;
 - AGRO a.s. – odbočuje výhybkou č. A1 v km 1,488 (vlečka není provozována).
- Z dráhy-vlečky Hutní montáže, a.s. - Sviadnov odbočuje tato další dráha-vlečka:
 - Huisman Konstrukce, s.r.o. – Sviadnov.

Účelové kolejiště SŽDC – ST – není provozováno, odbočuje z koleje č. 6 výhybkou č. M1.

Nástupiště:

Ve stanici jsou dvě vyvýšené, úrovnové, jednostranné nástupiště o délce 200 m:

- Nástupiště č. 1 je situováno vlevo od východu z vestibulu výpravní budovy,

- nástupiště č. 2 pak vpravo od východu z vestibulu výpravní budovy.

Příchod k vlakům je umožněn úrovnovým bezbariérovým přechodem přes koleje č. 6, 4 a 2 a kolem dopravní kanceláře.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	620 m	S1 – L1	Hlavní staniční kolej s nástupištěm, vjezdová, odjezdová a průjezdná, ve správě SŽDC.
2	598 m	S2 – L2	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC.
3	592 m	S3 – L3	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, ve správě SŽDC.
4	530 m	S4 – L4	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, ve správě SŽDC.
5	490 m	S5 – L5	Vlečkové koleje pro vjezd a odjezd vlaků, pro odevzdávku a přejímku vozových zásilek vlečky A-M F-M, ve správě A-M F-M.
7	483 m	S7 – L5	
Manipulační koleje			
6	551 m	Vk1 – Vk2	Nakládková a vykládková kolej pro vozové zásilky, ve správě SŽDC, v koleji výhybka MA.
1	327 m	začátek výhybky HM2 – zarážedlo	Vlečková, kusá, výtažná na vlečce ARCIMPEX, v koleji výhybka HM1, pro potřebu SŘ použita pouze část délky koleje.
Účelové koleje			
6a	1 m	VKM1 – zarážedlo	Kusá kolej, trvale vyloučena z provozu, ve správě SŽDC.
6b	2 m	VKM2 – zarážedlo	Kusá kolej, trvale vyloučena z provozu, ve správě SŽDC.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Ohřevem jsou vybaveny výhybky č. 4, 6, 7, 13a/b a 15.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

ŽST Frýdek-Místek

Umístění a charakteristika stanice:

Leží v km 21,989 na regionální dráze Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná.

Je stanicí mezilehlou a v km 111,583 odbočnou pro jednokolejnou trať Český Těšín – Frýdek-Místek.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosta PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka č. 6026 – SLEZAN Frýdek-Místek, a. s., odbočuje z celostátní dráhy výhybkou č. 28 v km 111,233 vlečkové koleje, která není provozována.
- Vlečka č. 6306 –DKV Olomouc je zaústěno ve stanici do regionální dráhy Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí do koleje č. 12 výhybkou č. 13 v km 21,873 a končí zarážedlem kusé koleje č. 205 v km 21,685 a výhybkou č. 16 v km 21,954 a končí zarážedlem kusé koleje č. 215 v km 21,709.
- Účelové kolejiště SŽDC, s. o., odbočuje ve stanici z koleje č. 20 výhybkou č. 18 v km 155,143

Nástupiště:

Ve stanici jsou tři nástupiště:

- Nástupiště č. 1 o délce 112 m je kryté u koleje č. 5, se zpevněnou hranou,
- nástupiště č. 2 o délce 198 m u koleje č. 2 a 238 m u koleje č. 3 je ostrovní, zastřešené v délce 178 m, se dvěma výstupy z podchodu,
- sypané nástupiště o délce 142 m, které není pravidelně využíváno, lze jej ale použít pro mimořádný výstup a nástup cestujících.

Příchod k vlakům je zajištěn na 1. nástupiště přímo z výpravní budovy, na 2. nástupiště z podchodu a na sypané nástupiště z nástupiště č. 2 po dřevěném přechodu přes kolej č. 4. Pod kolejištěm je veden podchod doplněný výtahem, schodišti a eskalátorem. Přístup na první dvě nástupiště je bezbariérový.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	81 m	námezník výhybek č. 2–10	Hlavní průjezdná kolej pro vlaky směr Lískovec u F-M.
2	253 m	S2 – L2	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm pro všechny vlaky.
2a	167 m	S2a – Lc2a	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro vlaky směr Baška a Lískovec u F-M.
2a + 2	533	S2a – L2	Včetně výhybek č. 14 a15
3	322 m	S3 – L3	Hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm pro všechny vlaky
4	252 m	S4 – L4	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm pro všechny vlaky.
4a	203 m	S4a – Lc4a	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro vlaky směr Baška a Lískovec u F-M.
4a + 4	509	S4a – L4	Včetně výhybek č. 17
4b + 4	646	S4 – zarážedlo kol. 4b	Včetně výhybek č. 17
5	377 m	S5 – L5	Vjezdová a odjezdová kolej s nástupištěm pro vlaky směr Baška a Lískovec u F-M.
6	425 m	S6 – L6	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s provizorním nástupištěm pro vlaky směr Baška a Lískovec u F-M.
8	381 m	S8 – L8	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro vlaky směr Baška a Lískovec u F-M.
10	339 m	S10 – L10	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej pro vlaky směr Baška a Lískovec u F-M.
Manipulační koleje			
1b	87 m	Se16 – zarážedlo	Kusá, odstavná kolej pro soupravy osobních vlaků.
3a	98 m	Se4 – zarážedlo	Kusá, odstavná kolej pro soupravy osobních vlaků.
4b	167 m	Se22 – zarážedlo	Kusá, výtazná.
5a	130 m	Se3 – zarážedlo	Kusá, odstavná kolej pro soupravy osobních vlaků.
7	158 m	Se17 – zarážedlo	Kusá, nakládková a vykládková kolej.
9	138 m	Se18 – zarážedlo	Kusá, nakládková a vykládková kolej.
12	314 m	Se5 – 13	Kolej pro jízdy mezi stanicí a kolejištěm DKV.
14	106 m	námezník výhybky č. 19 – zarážedlo	Kusá kolej.
16	175 m	námezník výhybky č. 19 – zarážedlo	Kusá kolej.

18	258 m	Se12 – zarážedlo	Kusá kolej.
20	267 m	Se11 – zarážedlo	Odstavná, kusá kolej.
odvratné koleje			
4x	3 m	konec výhybky č. 3 – přenosná návěst Stůj	Odvratná, kusá kolej.
účelová kolej SŽDC - ST			
20a	41 m	Se15 – zarážedlo	Odstavná, kusá kolej, ve správě SŽDC.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

ŽST Baška

Umístění a charakteristika stanice:

Je umístěna v km 108,343 na regionální dráze Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosta PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky a účelová kolejiště:

- Rozhodnutím Drážního úřadu zrušená vlečka č. 6034 – M. O. S. PALIVA – BAŠKA, odbočuje ve stanici z manipulační koleje č. 5 výhybkou č. 4.
- Vlečka č. 6033 – HK ŠROT, s. r. o. – Baška, odbočuje ve stanici z koleje č. 3 výhybkou č. Z1 a z manipulační koleje č. 5 výhybkou č. 3.

Nástupiště:

Ve stanici jsou dvě jednostranné, úrovněvé nástupiště situované za sebou od výpravní budovy:

- Nástupiště č. 1 o délce 208 m,
- nástupiště č. 2 o délce 285 m.

Příchod k vlakům je umožněn úroňovým přechodem pro pěší v km 108,340 nebo přímo před dopravní kanceláří. Nástupiště jsou bariérová a výška hrany nad TK je 200 mm.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	575 m	L1 – S1	Hlavní staniční kolej s nástupištěm, vjezdová, odjezdová a průjezdná, ve správě SŽDC.
3	575 m	L3 – S3	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC.
Manipulační koleje			
5	170 m	hrot výhybek č. 3 – č. 4	Nakládková a vykládková kolej, ve správě SŽDC.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Ohřevem jsou vybaveny výhybky č. 1 a 6.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

ŽST Pržno

Umístění a charakteristika stanice:

Nachází se v km 104,441 na regionální dráze Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná.

Je stanicí mezilehlou, dálkově ovládanou z ŽST Baška.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky a účelová kolejiště:

Nejsou zaústěny.

Nástupiště:

Ve stanici jsou dvě úrovněová nástupiště situované za sebou od výpravní budovy:

- Nástupiště č. 1 o délce 201 m,
- nástupiště č. 2 o délce 198 m.

Pro příchod k vlakům na nástupišti č. 2 slouží přechodová lávka v km 104,462. Na nástupišti č. 1 pak dva přechody přímo před dopravní kanceláří. Nástupiště jsou bariérová a výška hrany nad TK je 300 mm.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	602 m	S1 – L1	Hlavní staniční kolej s nástupištěm, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, ve správě SŽDC.
3	581 m	S3 – L3	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm sloužící všem vlakům, ve správě SŽDC.
Odvratné koleje			
3a	20 m	námezník výhybky č. 2 – zarážedlo	Kusá odvratná kolej, zákaz odstavování vozidel, ve správě SŽDC.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

ŽST Frýdlant nad Ostravicí

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí leží v km 101,057 na dráze regionální jednokolejné trati Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná. ŽST Frýdlant nad Ostravicí je dále stanicí odbočnou, dirigující a dispoziční pro trať D3 Frýdlant nad O. - Ostravice, a to pro oba směry.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky:

- Vlečka č. 6035 – SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s. – Frýdlant nad Ostravicí (dále v textu jen vlečka SMD, a. s.) – odbočuje v ŽST Frýdlant nad Ostravicí v km 102,206 výhybkou č. 1 (krajní výhybka na zhlaví směr Pržno),
- do vlečky SMD, a. s., je zaústěna vlečka KOVINTRADE Praha spol. s r.o. (dále jen KOVINTRADE).

Nástupiště:

V ŽST jsou dvě nástupiště s výškou hran 550 mm nad temenem koleje:

- 1. nástupiště – ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3/3a v délce 243 metrů, délka nástupištní hrany u koleje č. 3 – 85 m, u koleje č. 3a – 131 m;
- 2. nástupiště – ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4 v délce 170 metrů.

Obě nástupiště jsou zastřešena v místě výstupu z podchodu a výtahu v délce 36 m.

Přístup na 1. a 2. nástupiště je podchodem umístěným na rohu výpravní budovy v km 101,100. Bezbariérový přístup na nástupiště je zajištěn výtahy v podchodu.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	606 m	Sc1 – L1	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová, průjezdná pro vlaky všech směrů, s nástupištní hranou 1. nástupiště, provozovatel SŽDC.
1a	134 m	Se8 – Se11	Průjezdná kolej pro vlaky směr Kunčice pod Ondřejníkem, provozovatel SŽDC.
1b	48 m	Se7 – Se10	Průjezdná kolej pro vlaky směr Ostravice, provozovatel SŽDC.
2	346 m	Sc2 – L2	Kolej vjezdová, odjezdová, průjezdná pro vlaky všech směrů, s nástupištní hranou 2. nástupiště, provozovatel SŽDC.
2a	198 m	Sc2a – Lc2a	Průjezdná kolej směr Pržno, provozovatel SŽDC.
2a+2	608 m	Sc2a – L2	Včetně úseku přes výhybku č. 6 - mezi návěstidly Lc2a – Sc2, provozovatel SŽDC.

3	109 m	Sc3 – L3	Kolej vjezdová, odjezdová, pro vlaky všech směrů (přednostně pro směr Ostravice), s nástupištní hranou 1. nástupiště, provozovatel SŽDC.
3a	147 m	Sc3a – Lc3a	Kolej vjezdová, odjezdová, pro vlaky všech směrů (přednostně pro směr Pržno), s nástupištní hranou 1. nástupiště; v koleji výhybka č. 5; provozovatel SŽDC.
3a+3	539 m	Sc3a – L3	Včetně úseku mezi Lc3a – Sc3, provozovatel SŽDC.
3b	163 m	Se6 – Se9	Průjezdna pro vlaky směr Ostravice (mezi 3 kolejí a TK směr Ostravice), provozovatel SŽDC.
4	305 m	Sc4 – L4	Kolej vjezdová, odjezdová, průjezdna pro vlaky všech směrů, s nástupištní hranou 2. nástupiště, provozovatel SŽDC.
2a+4	570 m	Sc2a – L4	Včetně úseku přes výhybku č. 6 – mezi návěstidly Lc2a – Sc4, provozovatel SŽDC.
6	238 m	Sc6 – L6	Kolej vjezdová, odjezdová, průjezdna pro vlaky všech směrů, provozovatel SŽDC.
6a	221 m	Sc6a – Lc6a	Průjezdna kolej směr Pržno, provozovatel SŽDC.
6a+6	527 m	Sc6a – L6	Včetně úseku přes výhybku č. 7 – mezi návěstidly Lc6 – Sc6, provozovatel SŽDC.
8	234 m	Se4 – L8	Kolej odjezdová, pouze pro směr Ostravice a Kunčice pod Ondřejníkem, provozovatel SŽDC.
Manipulační koleje			
3c	234 m	Se5 – zarážedlo	Kusá, VNVK, odstavná, provozovatel SŽDC.
5	99 m	výkolejka Vk2 – zarážedlo	Kusá, VNVK, provozovatel SŽDC.
Spojovací koleje			
91	508 m	S91 – Lc91	Hlavní průjezdna směr Pržno mezi zhlavím směr Pržno a odbočnou výhybkou č. 1 na vlečku SMD, provozovatel SŽDC.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

V ŽST Frýdlant nad Ostravicí jsou vybaveny elektrickým ohřevem výhybek výhybky číslo 1–4, 6, 8, 9, 11–16.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Ve stanici Frýdlant nad Ostravicí jsou umístěny tyto zásuvkové stojany:

Počet	Označení	Umístění	Km
1	ZP 1	zhlaví směr Pržno (nový)	101,562
1	ZP 2	zhlaví směr Kunčice pod Ondřejníkem (nový)	101,823
1	ZP 3	skladiště (stávající)	101,185

Zastávka Čeladná

Zastávka Čeladná leží v km 96,399 mezi stanicemi Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem má čekárnu pro cestující umístěnou v objektu zastávky; vnější jednostranné úrovňové nástupiště je umístěno vlevo ve směru od začátku ke konci trati za přejezdem v km 96,417, délka nástupiště je 170 m. Výška hrany nástupiště nad TK je 550 mm. Nástupiště je bezbariérové s přístupem z místní komunikace.

Zastávka je obsazena zaměstnancem ČD. Po stránce řízení provozu spadá tato zastávka pod PO stanice Český Těšín.

ŽST Kunčice pod Ondřejníkem

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Kunčice pod Ondřejníkem leží na dráze regionální v km 92,805 jednokolejné trati Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvojkolejná.

Tato stanice je dálkově ovládána z ŽST Frýdlant nad Ostravicí.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky:

Nejsou zaústěny.

Nástupiště:

Železniční stanice je vybavena dvěma vnějšími jednostrannými nástupišti o délce 170 m:

- U koleje číslo 1 s přístupem z chodníku autobusové točny před výpravní budovou a vlevo okolo výpravní budovy
- U koleje číslo 3 přístup na nástupiště je příchodem na první nástupiště a dále podchodem.

Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná a výška hrany nástupiště nad TK je 550 mm. Bezbariérový přístup na 2. nástupiště je zajištěn samoobslužným výtahem.

Výstupy z podchodu jsou zastřešeny a slouží zároveň jako přístřešek pro cestující.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	568 m	S1 – L1	Hlavní kolej vjezdová, odjezdová, průjezdná, s nástupištěm, provozovatel SŽDC.
3	603 m	S3 – L3	Hlavní kolej vjezdová, odjezdová, průjezdná, s nástupištěm, provozovatel SŽDC.
Odvrtné koleje			
2	85 m	zarážedlo – Se3	Kusá

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

V ŽST Kunčice pod Ondřejníkem jsou vybaveny elektrickým ohřevem výhybky číslo 1–3.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

ŽST Frenštát pod Radhoštěm

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm leží na dráze regionální v km 86,449 jednokolejné trati Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky:

- Vlečka č. 6040 – „Siemens Elektromotory s. r. o. – závod Frenštát pod Radhoštěm“ je zaústěna ve stanici v pokračování koleje č. 5, začíná výhybkou č. 9.

- Vlečka č. 6041 – „Fa Strnadel – Frenštát pod Radhoštěm“ je zaústěna za výhybkou č. 5A ze spojovací koleje č. 9a, začátek vlečky je v km 86,480 v koleji č.9a.
- Účelové kolejiště SŽDC tvoří koleje č. 6, 6a, 8. Kolejiště odbočuje výhybkou č. 6 z koleje č. 4 kolejí č. 6, určeno pouze pro speciální vozidla.

Nástupiště:

ŽST je vybavena čtyřmi nástupišti. Stanice má u staniční budovy jedno kryté nástupiště.

Pro nástup a výstup cestujících jsou zřízena úroňová jednostranná nástupiště:

- U koleje č. 1 panelové v délce 167 m, výška hrany nástupiště nad TK je 250 mm,
- u koleje č. 2 panelové v délce 271 m, výška hrany nástupiště nad TK je 250 mm,
- u koleje č. 3 panelové v délce 154 m, výška hrany nástupiště nad TK je 200 mm,
- u koleje č. 5 sypané nástupiště se zpevněnou hranou v délce 103 m, výška hrany nástupiště nad TK je 200 mm.

Nástupiště jsou situována za sebou od výpravní budovy.

Pro příchod na nástupiště u kolejí č. 1, 2, 3 slouží celkem 4 přechody, pro příchod na nástupiště u koleje č. 5 slouží 2 přechody. Z přechodů je pouze přechod před St.1 úroňový, který umožňuje jízdy vozíků a slouží i pro bezbariérový přístup na nástupiště.

Východ z prostoru nádraží je vestibulem výpravní budovy a mezi St. 1 a obytnou budovou a průcho-dem na opačném okraji staniční budovy.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	613 m	S1 – L1	Hlavní kolej vjezdová, odjezdová, průjezdová (s nástupištěm), provozovatel SŽDC.
2	602 m	S2 – L2	Kolej vjezdová, odjezdová, průjezdová (s nástupištěm), HV, provozovatel SŽDC.
3	621 m	L3 – náv. „konec vlakové cesty“ na námezníku výhybky č. 4	Kolej vjezdová, odjezdová, průjezdová (s nástupištěm), HV, provozovatel SŽDC.
5	198 m	námezník výhybky č. 5 – Lc5	Vjezdová a odjezdová kolej směr Kunčice pod Ondřejníkem (s nástupištěm), HV, provozovatel SŽDC.
Manipulační koleje			
4	408 m	Vk1 – zarážedlo	Všeobecně nakládková a vykládková kolej, provozovatel SŽDC.

7	51 m	námezník výhybky č. 5B –Vk2	Odstavná kolej, provozovatel SŽDC.
Spojovací koleje			
9a	31 m	námezník výhybky č. 5A – UVk1	Kolej pouze pro jízdy na a z vlečky Strnadel, provozovatel SŽDC.
9b	48 m	TVk1 – brána	Spojovací kolej na bývalou vlečku Bernkop, účelová kolej ST, pouze pro speciální vozidla, provozovatel SŽDC.
Odvratné koleje			
3a	160 m	Vk3 – zarážedlo	Kusá, provozovatel SŽDC.
Ostatní koleje – účelové kolejiště ST			
6	12 m	ZVk1 – námezník výhybky č. 6A	Celková délka koleje = 50 m, pouze pro SHV a mechanismy; max. rychlost 10 km/h.
6a	18 m	hrot výhybky č. 6A – zarážedlo	Pouze pro SHV a mechanismy; max. rychlost 10 km/h.
8	9 m	námezník výhybky č. 6A – vrata	Pouze pro SHV a mechanismy, celková délka koleje = 28 m, max. rychlost 10 km/h; část koleje v krytém objektu ST.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Dva zásuvkové stojany nízkého napětí jsou dle SEE lokalizovány na výpravní budově u koleje č. 4.

Zastávka Frenštát pod Radhoštěm Město

Zastávka Frenštát pod Radhoštěm Město leží v km 85,164 mezi stanicemi Frenštát pod Radhoštěm – Veřovice, vnější jednostranné nástupiště s bezbariérovým přístupem je umístěno vlevo ve směru od začátku ke konci trati, délka nástupiště je 170 m. Výška hrany nástupiště nad TK je 550 mm. Na nástupišti jsou umístěny dva přístřešky pro cestující,

Zastávka je přidělena po stránce provozní PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu spadá tato zastávka pod PO stanice Český Těšín.

ŽST Veřovice

Umístění a charakteristika stanice:

Je umístěna v km 78,362 na regionální dráze Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná. Je stanicí přednostní pro směr Hostašovice, ale také odbočnou pro regionální jednokolejnou trať Veřovice – Studénka.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

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

Vlečky a účelová kolejiště:

Nejsou zaústěny.

Nástupiště:

Ve stanici jsou tři jednostranné nástupiště na hlavní trati a jedním nacházejícím se na místním nádraží:

- Nástupiště u koleje č. 2 o délce 150 m situované vlevo od výpravní budovy, výška hrany nástupiště nad TK je 200 mm,
- nástupiště u koleje č. 1 o délce 130 m situované vpravo od výpravní budovy, výška hrany nástupiště nad TK je 200 mm,
- nástupiště u koleje č. 3 o celkové délce 163,6 m, výška hrany nástupiště nad TK je 200 mm, nástupiště je rozděleno úrovnovým přechodem na délky:
 - 130 m situované vpravo od úrovnového přechodu,
 - 29 m situované vlevo od úrovnového přechodu,
- nástupiště u koleje č. 101 na místním nádraží o délce 75 m je úrovnové a panelové, výška hrany nástupiště nad TK je 350 mm.

Všechna nástupiště jsou díky nedostateční výšce hrany nad TK bariérové.

Příchod k vlakům je umožněn úrovnovým přechodem před výpravní budovou o šířce 3,6 m přes kolej č. 1 a 2 na nástupiště č. 1, 2 a 3. Východ z prostoru nádraží na hlavní trati a příchod na místní nádraží je z obou stran kolem výpravní budovy, východ z obvodu nádraží je přes místní nádraží a dále po místní komunikaci přes přejezd v km 26,083.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Hlavní trať			
Dopravní koleje			
1	563 m	S1 – L1	Hlavní staniční kolej s nástupištěm, vjezdová, odjezdová a průjezdná, ve správě SŽDC.
2	557 m	S2 – L2	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC.
3	577 m	S3 – L3	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC.
Manipulační koleje			
4	119 m	zarážedlo – Vk1	kusá kolej pro nakládku a vykládku, ve správě SŽDC.
Odvrtné koleje			
4a	29 m	námeznicem výhybky č. 5 – zarážedlo	Kusá kolej, odstavná, ve správě SŽDC.
Místní nádraží			
Dopravní koleje			
101	174 m	KVC (v úrovni PB5) - KVC (umístěn za výh. č. 102 – směr kolej 90.)	Vjezdová a odjezdová kolej s nástupištěm pro trať Studénka – Veřovice, ve správě SŽDC.
102	122 m	KVC (v úrovni PB6) - KVC (umístěn před n. v. 102)	Vjezdová a odjezdová kolej mimo vlaků přepravujících cestující pro trať Studénka – Veřovice, ve správě SŽDC.
Spojovací koleje			
90	104 m	Izolovaný styk h. v. 5 – KVC (před výhybkou č. 102 směr místní nádraží)	Ve správě SŽDC.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

Nákladiště a zastávka Mořkov hlavní trať

Leží v km 73,351 mezi stanicemi Veřovice – Hostašovice. Je trvale neobsazená. Na zastávce je čekárna, jednostranné 145 m dlouhé nástupiště které není bezbariérově přístupné, výška hrany nástupiště

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

nad TK je 300 mm. Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky časovým spínačem. Manipulační kolej č. 3 je zaústěna jednostranně a dosahuje užitečné délky 77 m.

Zastávka je přidělena po stránce provozní PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu spadá tato zastávka pod PO stanice Český Těšín.

ŽST Hostašovice

Umístění a charakteristika stanice:

Nachází se v km 69,243 na regionální dráze Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosta PO je stanice Český Těšín.

Železniční stanice Hostašovice (vlečka Bludovice) je z pohledu předpisu SŽDC D33 „zájmovou železniční stanicí“.

Vlečky a účelová kolejiště:

Nejsou zaústěny.

Nástupiště:

Ve stanici jsou tři jednostranné nástupiště:

- Nástupiště č. 1 o délce 30 m, jednostranné nástupiště u koleje č. 4,
- nástupiště č. 2 o délce 190 m, jednostranné nástupiště u koleje č. 2,
- nástupiště č. 3 o délce 170 m, jednostranné nástupiště u koleje č. 1,

Výška všech hran nástupišť nad TK je 200 mm, z toho důvodu jsou všechna nástupiště bariérová.

Příchod k vlakům je zajištěn úrovnovým přechodem ze staniční budovy, jenž se napojuje pomocí rampy na všechna nástupiště.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	545 m	L1 – S1	Hlavní staniční kolej s nástupištěm, vjezdová, odjezdová a průjezdná, ve správě SŽDC.
2	417 m	L2 – S2	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC.
3	583 m	L3 – S3	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, ve správě SŽDC.

4	419 m	L4 – S4	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC.
Manipulační koleje			
6	115 m	Vk1 – zarážedlo	Kusá, nákladková, vykládková a odstavná kolej, ve správě SŽDC.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

ŽST Valašské Meziříčí

Uvedená ŽST není předmětem řešení této studie.

Umístění a charakteristika stanice:

Je umístěna v km 61,133 na regionální dráze Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava-Kunčice – Vratimov dvoukolejná. Dále pak v km 25,055 celostátní dráhy na dvoukolejně trati Horní Lideč – Hranice na Moravě, v km 61,072 celostátní dráhy na jednokolejně trati Valašské Meziříčí – Kojetín.

Je stanicí přednostní po první traťové koleji pro směr Jablunka, po druhé traťové koleji pro směr Lhotka nad Bečvou a odbočnou a dirigujiící pro jednokolejnou trať dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí.

Tato stanice je obsazena výpravčím.

Sídlem přednosty PO je stanice Valašské Meziříčí.

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

2.1.5 Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku – trať č. 324 (302C)

ŽST Frýdlant nad Ostravicí

Byla popsána v charakteristice trati č. 323.

Zastávka Frýdlant nad Ostravicí zastávka

Je umístěna v km 0,085 mezi stanicí Frýdlant nad Ostravicí a dopravnou Ostravice. Zastávka je trvale neobsazená. Nachází se v ní plechový přístřešek pro cestující a vnější jednostranné úrovňové panelové nástupiště dlouhé 71 metrů, které však není bezbariérově přístupné. Elektrické osvětlení je ovládáno časovým spínačem.

Zastávka Frýdlant n. O.-Nová Dědina

Leží v km 1,792 mezi stanicí Frýdlant nad Ostravicí a dopravnou Ostravice. Zastávka je trvale neobsazená. Nachází se v ní vnější jednostranné úrovňové panelové nástupiště o délce 64 metrů, které však není bezbariérově přístupné. Elektrické osvětlení je ovládáno časovým spínačem.

Zastávka Ostravice zastávka

Je umístěna v km 4,396 mezi stanicí Frýdlant nad Ostravicí a dopravnou Ostravice. Zastávka je trvale neobsazená. Nachází se v ní přístřešek pro cestující, který je součástí přilehlého zděného objektu a vnější jednostranné úrovňové panelové nástupiště dlouhé 117 metrů, jenž je bezbariérově přístupné v km 4,445 přejezdem z místní komunikace. Elektrické osvětlení je ovládáno časovým spínačem.

Dopravna D3 Ostravice

Umístění a charakteristika dopravy:

Nachází se v km 6,161 regionální dráhy Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.

Organizování drážní dopravy se zde provádí dirigováním. Dirigující, přílehlou a dispoziční stanicí je Frýdlant nad Ostravicí.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

Dopravna není z pohledu předpisu SŽDC D33 „zájmovou železniční stanicí“.

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka Pila Ostravice odbočuje v dopravně z koleje č. 3 výhybkou č. 2.

Nástupiště:

V dopravně jsou dvě jednostranná nástupiště:

- U koleje číslo 1 v délce 90 m – jednostranné, panelové, výška nad temenem koleje je 250 mm,
- u koleje číslo 3 v délce 130 m – jednostranné, panelové, výška nad temenem koleje je 250 mm.

Nástupiště v dopravě Ostravice nejsou označena ani číslována. Pravidelnými vlaky osobní dopravy je využíváno pouze nástupiště u koleje číslo 1. Všechna výše uvedená nástupiště jsou vzhledem k soupravám vlaků bariérová.

Nástupiště nejbližší budově je bezbariérově dostupné, zbývající jsou přístupné úrovnovým přechodem, který je zřízen přes koleje nedaleko východu z výpravní budovy.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	195 m	námeznyky výhybky č. 1 – výhybky č. 3	Vjezdová a odjezdová kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC.
3	195 m	hrot výhybky č.1 – námezník výhybky č. 3	Vjezdová a odjezdová kolej s nástupištěm, ve správě SŽDC.
Manipulační koleje			
3a	26 m	hrot výhybky č. 3 – zarážedlo	Kusá kolej – pro objíždění HV.
5	125 m	Vk1 – zarážedlo	Kusá, všeobecná nakládková a vykládková kolej.

Trakční vedení:

Není zřízeno.

EOV:

Nejsou zřízeny.

Elektrická předtápěcí zařízení:

Nejsou zřízena.

Zásuvkové stojany 230/400 V:

Nejsou zřízeny.

2.1.6 Charakteristika zabezpečovacího zařízení – trať č. 323 (302A)

Dopravna/Mezistaniční úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Ostrava-Kunčice			3.	elektronické stavědlo typu ETB, obsluhované z JOP
Ostrava-Kunčice – Vratimov			3.	obousměrný automatický blok
Vratimov			3.	elektronické stavědlo ESA 11, obsluhované z JOP
Vratimov – Paskov			3.	automatické hradlo
Paskov			3.	reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71
Paskov – Lískovec u Frýdku			3.	automatické hradlo
Lískovec u Frýdku		2.		elektromechanické
Lískovec u Fr. – Frýdek-Místek			3.	automatické hradlo
Frýdek-Místek			3.	elektronické stavědlo ESA 11, obsluhované z JOP
Frýdek-Místek – Baška			3.	automatické hradlo
Baška			3.	reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71
Baška – Pržno			3.	automatické hradlo
Pržno		2.		TEST 12, dálkově ovládaný z ŽST Baška
Pržno – Frýdlant nad Ostravicí			3.	automatické hradlo
Frýdlant nad Ostravicí			3.	elektronické stavědlo ESA 11, obsluhované z JOP
Frýdlant n. O. – Kunčice p. O.			3.	automatické hradlo
Kunčice pod Ondřejníkem			3.	ESA 11 dálkově ovládaný z ŽST Frýdlant nad Ostravicí
Kunčice p. O. – Frenštát p. R.			3.	elektronické automatické hradlo
Frenštát pod Radhoštěm		2.		elektromechanické
Frenštát p. R. – Veřovice	1.			telefonické dorozumívání
Veřovice		2.		elektromechanické
Veřovice – Hostašovice		2.		reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71
Hostašovice		2.		TEST 14
Hostašovice – Val. Meziříčí			3.	automatické hradlo
Valašské Meziříčí			3.	reléové, s cestovým systémem a s číslicovou volbou

2.1.7 Charakteristika zabezpečovacího zařízení – trať č. 324 (302C)

Dopravna/Mezistaniční úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Frýdlant nad Ostravicí			3.	elektronické stavědlo ESA 11, obsluhované z JOP
Frýdlant nad Ostr. – Ostravice	1.			řízení dopravy se provádí podle předpisu SŽDC D3
Ostravice	1.			mechanické

2.2 Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu

2.2.1 Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2017/2018

Počet všech vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou zakresleny v listu GVD 2017/2018, udávají následující tabulky. Vzhledem k omezení jízdy vlaků na určité dny v týdnu a několik vlaků rušících je skutečný rozsah dopravy za běžný pracovní nebo nepracovní den obecně nižší než uvedené hodnoty.

Rozsah vlakové dopravy na řešených tratích

Trať 323	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	
Ostrava-Kunčice Vratimov	2	T	prav			1	30		2	11	11	2	57	31	24	2	57	62	61	46	4	111	
			pp					4	1		5	0	5	0	5	0	9		0	9			
	1	Z	prav				29	1	1	10	11	2	54	30	22	2	54	58				120	
			pp						3	1		4	0	4	0	4							
Vratimov Paskov	1	T	prav			1	30			5	7	2	45	31	12	2	45	47	62	24	4	90	
			pp						1	1		2	0	2	0	2	0		4	0	4		
	Z		prav				30	1		5	7	2	45	31	12	2	45	47				94	
			pp						1	1		2	0	2	0	2							
Paskov Liskovec u Frýdku	1	T	prav			1	30			4	5	1	41	31	9	1	41	42	62	18	2	82	
			pp						1		1	0	1	0	1	0	2		0	2			
	Z		prav				30	1		4	5	1	41	31	9	1	41	42				84	
			pp						1			1	0	1	0	1							
Liskovec u Frýdku Frýdek-Místek	1	T	prav			1	30			4	5	1	41	31	9	1	41	41	62	18	2	82	
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0	0			
	Z		prav				30	1		4	5	1	41	31	9	1	41	41				82	
			pp									0	0	0	0	0							
Frýdek-Místek Baška	1	T	prav			1	29				1		31	30	1	0	31	31	63	2	0	65	
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0				
	Z		prav				30	3			1		34	33	1	0	34	34				65	
			pp									0	0	0	0	0							
Baška Pržno	1	T	prav			1	29				1		31	30	1	0	31	31	63	2	0	65	
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0				
	Z		prav				30	3			1		34	33	1	0	34	34				65	
			pp									0	0	0	0	0							
Pržno Frýdlant nad Ostravicí	1	T	prav			1	29				1		31	30	1	0	31	31	63	2	0	65	
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0				
	Z		prav				30	3			1		34	33	1	0	34	34				65	
			pp									0	0	0	0	0							
Frýdlant nad Ostravicí Kunčice pod Ondřejníkem	1	T	prav			1	24				1		26	25	1	0	26	26	49	2	0	51	
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0				
	Z		prav				24				1		25	24	1	0	25	25				51	
			pp									0	0	0	0	0							
Kunčice pod Ondřejníkem Frenštát pod Radhoštěm	1	T	prav			1	24				1		26	25	1	0	26	26	49	2	0	51	
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0				
	Z		prav				24				1		25	24	1	0	25	25				51	
			pp									0	0	0	0	0							
Frenštát pod Radhoštěm Veřovice	1	T	prav				14						14	14	0	0	14	14	27	0	0	27	
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0				
	Z		prav				13						13	13	0	0	13	13				27	
			pp									0	0	0	0	0							
Veřovice Hostašovice	1	T	prav				14						14	14	0	0	14	14	27	0	0	27	
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0				
	Z		prav				13						13	13	0	0	13	13				27	
			pp									0	0	0	0	0							
Hostašovice Valašské Meziříčí	1	T	prav				14						14	14	0	0	14	14	27	0	0	27	
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0				
	Z		prav				13						13	13	0	0	13	13				27	
			pp									0	0	0	0	0							

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Trať 324	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

Frýdlant nad Ostravicí Ostravice	1	T	prav				16						16	16	0	0	16	21	32	0	0	32
			pp								3	2	5	0	3	2	5		0	6	4	10
		Z	prav				16						16	16	0	0	16	21				42
			pp								3	2	5	0	3	2	5					

2.2.2 Jízdní doby vlaků

Jízdní doby vlaků na trati č. 323 (302A)

Jízdní doby - současný stav GVD 2017/2018																
Ostrava - Valašské Meziříčí																
Typový vlak	Sp 1642		Sp 1646		Os 3102		Os 3134		Os 3168		Pn 43400		Mn 80050			
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST Ostrava-Kunčice	*	*	-	-	*	*	*	*	-	-	*	*	*	*	*	*
ŽST Vratimov	3,5	I	-	-	3,5	0,5	3,5	0,5	-	-	6,0	3,0	5,0	I		
ŽST Paskov	2,5	I	-	-	5,5	0,5	5,5	0,5	-	-	11,0	14,0	10,0	I		
ŽST Lískovec u Frýdku	5,0	I	-	-	5,5	1,0	5,5	1,0	-	-	10,0	I	12,0	30,0		
ŽST Frýdek-Místek	3,0	4,0	-	-	4,5	4,0	4,5	4,0	-	-	6,0	*	9,0	23,0		
ŽST Baška	4,0	I	-	-	4,5	0,5	4,5	0,5	-	-	-	-	7,0	8,0		
ŽST Pržno	3,0	I	-	-	4,5	▲	4,5	▲	-	-	-	-	8,0	I		
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	4,0	4,0	-	-	4,0	4,0	4,0	4,0	-	-	-	-	7,0	I		
z Čeladná	5,5	1,0	-	-	4,0	1,0	4,0	1,0	-	-	-	-	I	I		
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem	4,5	1,0	-	-	6,0	3,0	6,0	3,0	-	-	-	-	26,0	I		
ŽST Frenštát pod Radhoštěm	6,0	*	*	*	6,0	3,0	6,0	*	*	*	-	-	9,0	*		
z Frenštát p. R. město	-	-	I	▲	2,0	▲	-	-	2,0	▲	-	-	-	-		
ŽST Veřovice	-	-	10,0	1,0	8,5	1,0	-	-	8,5	3,0	-	-	-	-		
z Mořkov hlavní trať	-	-	I	I	6,0	0,5	-	-	6,0	0,5	-	-	-	-		
ŽST Hostašovice	-	-	9,5	I	4,5	1,0	-	-	4,5	1,0	-	-	-	-		
ŽST Valašské Meziříčí	-	-	8,5	*	9,5	*	-	-	9,5	*	-	-	-	-		
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	41,0	10,0	28,0	1,0	78,5	20,0	48,0	14,5	30,5	4,5	33,0	17,0	50,5	61,0		
Cestovní doba (min)	51,0		29,0		98,5		62,5		35,0		50,0		111,5			

Délka trati (km)	47,100	25,316	53,328	47,100	26,316	14,184	47,100
Technická rychlost (km/h)	68,93	54,25	40,76	58,88	51,77	25,79	55,96
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	55,41	52,38	32,48	45,22	45,11	-	-

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Jízdní doby - současný stav GVD 2017/2018														
Valašské Meziříčí - Ostrava														
Typový vlak	Os 3105		Os 3127		Os 3175						Pn 43401		Mn 80053	
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.					JD	pob.	JD	pob.
ŽST Valašské Meziříčí	*	*	-	-	*	*					-	-	-	-
ŽST Hostašovice	10,5	▲	-	-	8,5	▲					-	-	-	-
z Mořkov hlavní trať	5,0	▲	-	-	4,5	▲					-	-	-	-
ŽST Veřovice	6,0	0,5	-	-	6,0	0,5					-	-	-	-
z Frenštát p. R. město	8,0	▲	-	-	8,0	▲					-	-	-	-
ŽST Frenštát pod Radhoštěm	3,0	4,0	*	*	2,5	*					-	-	*	*
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem	8,0	1,0	8,0	1,0	-	-					-	-	18,0	1
z Čeladná	4,0	▲	4,0	▲	-	-					-	-	1	1
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	5,0	4,0	5,0	4,0	-	-					-	-	9,0	30,0
ŽST Pržno	4,0	▲	4,0	▲	-	-					-	-	6,0	-
ŽST Baška	4,0	0,5	4,0	0,5	-	-					-	-	4,0	1
ŽST Frýdek-Místek	4,5	4,0	4,5	4,0	-	-					*	*	4,0	30,0
ŽST Lískovec u Frýdku	4,0	1,0	4,0	1,0	-	-					7,0	5,0	7,0	30,0
ŽST Paskov	5,0	6,0	5,0	2,0	-	-					8,0	1	8,0	1
ŽST Vratimov	4,5	0,5	4,5	0,5	-	-					5,0	1	4,0	1
ŽST Ostrava-Kunčice	3,0	*	3,0	*	-	-					5,0	*	4,0	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	78,5	21,5	46,0	13,0	29,5	0,5					25,0	5,0	64,0	90,0
Cestovní doba (min)	100,0		59,0		30,0						30,0		154,0	

Délka trati (km)	53,328	47,100	25,316			14,184	47,100
Technická rychlost (km/h)	40,76	61,43	51,49			34,04	44,16
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	32,00	47,90	50,63			-	-

Jízdní doby vlaků na trati č. 324 (302C)

Jízdní doby - současný stav GVD 2017/2018													
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice													
Typový vlak			Os 13102				Mn 80954						
Dopravní a zastávky			JD	pob.			JD	pob.					
Souprava			814				742+S400t						
ŽST Frýdlant nad Ostravicí			*	*			*	*					
z Frýdlant n. O. zastávka			1,5	▲			1	1					
z Frýdlant n. O. - Nová Dědina			2,5	▲			1	1					
z Ostravice zastávka			3,5	▲			1	1					
DD3 Ostravice			2,5	*			15,0	*					
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)			10,0	0,0			15,0	0,0					
Cestovní doba (min)			10,0				15,0						

Délka trati (km)		6,741		6,741		
Technická rychlost (km/h)		40,45		26,96		
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)		40,45		-		

Jízdní doby - současný stav GVD 2017/2018												
Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí												
Typový vlak		Os 13103		Mn 80957								
Dopravní a zastávky		JD pob.		JD pob.								
Souprava		814		742+S600t								
DD3	Ostravice			*	*			*	*			
z	Ostravice zastávka			2,5	▲			I	I			
z	Frýdlant n. O. - Nová Dědina			3,5	▲			I	I			
z	Frýdlant n. O. zastávka			2,5	▲			I	I			
ŽST	Frýdlant nad Ostravicí			1,5	*			15,0	*			
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)		10,0		0,0		15,0		0,0				
Cestovní doba (min)		10,0		15,0								
Délka trati (km)		6,741		6,741								
Technická rychlost (km/h)		40,45		26,96								
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)		40,45		-								

2.2.3 Posouzení traťové propustnosti – trať č. 323 (302A)

K dispozici jsou údaje o propustnosti, které udává SŽDC pro GVD 2017/2018. Propustnost traťových úseků je zde hodnocena pro úseky Paskov – Lískovec u Frýdku, Pržno – Frýdlant nad Ostravicí, Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem a Veřovice – Hostašovice.

Teoretické posouzení traťové propustnosti v úseku Paskov – Lískovec u Frýdku

Úsek	t _{obs}	propustnost			S _o			K			volné trasy		
		n _M 1440	n _M 900	n _M 120	1440	900	120	1440	900	120	1440	900	120
Paskov - Lískovec u Frýdku	6,95	127	79	12,9	0,35	0,44	0,56	58%	71%	74%	54	23	3

Teoretické posouzení traťové propustnosti v úseku Pržno – Frýdlant nad Ostravicí

Úsek	t _{obs}	propustnost			S _o			K			volné trasy		
		n _M 1440	n _M 900	n _M 120	1440	900	120	1440	900	120	1440	900	120
Pržno - Frýdlant n. O.	6,2	142	88	14,5	0,25	0,32	0,42	40%	52%	56%	85	42	6

Teoretické posouzení traťové propustnosti v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem

Úsek	t _{obs}	propustnost			S _o			K			volné trasy		
		n _M 1440	n _M 900	n _M 120	1440	900	120	1440	900	120	1440	900	120
Frýdlant n. O. - Kunčice p. O.	12,2	73	46	7,4	0,39	0,52	-	63%	83%	-	27	8	-

Teoretické posouzení traťové propustnosti v úseku Veřovice – Hostašovice

Úsek	t _{obs}	propustnost			S _o			K			volné trasy		
		n _M 1440	n _M 900	n _M 120	1440	900	120	1440	900	120	1440	900	120
Veřovice - Hostašovice	13,1	68	43	6,9	0,22	0,3	-	35%	47%	-	44	23	-

2.2.4 Posouzení traťové propustnosti – trať č. 324 (302C)

K dispozici jsou údaje o propustnosti, která udává SŽDC pro GVD 2017/2018. Propustnost traťových úseků je hodnocena pro celou trať Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Teoretické posouzení traťové propustnosti v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Úsek	t_{obs}	propustnost			S_o			K			volné trasy		
		n_M1440	n_M900	n_M120	1440	900	120	1440	900	120	1440	900	120
Frýdlant n. O. - Ostravice	15,85	57	35	5,7	0,32	0,45	-	51%	73%	-	28	9	-

2.3 Shrnutí problematických míst dopravní infrastruktury

2.3.1 Trať č. 323 (302A)

Parametry trati:

- Výše traťové rychlosti dosahuje hodnoty 80 km/h v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí, 100 km/h v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát p. Rad resp. 70 km/h v úseku Frenštát p. Rad. – Valašské Meziříčí. V řadě míst je však omezena velkým množstvím lokálních omezení a pomalých jízd. Cestovní rychlost vlaků osobní dopravy proto dosahuje vysoce nekonkurenceschopných hodnot, pouze 30 až 40 km/h. Vedle hodnot traťové rychlosti negativně působí parametry nasazených vozidel (nutnost provozu vozidel pouze nezávislé trakce s nižším výkonem a nižší schopností akcelerace, než by umožňovala závislá trakce). Dále se negativně projevuje kategorie traťového a staničního zabezpečovacího zařízení (v řadě případů 1. a 2. kategorie, což prodlužuje intervaly křižování a tím pobytu vlaků ve stanicích z dopravních důvodů).
- Jednokolejná trať v úseku Vratimov – Valašské Meziříčí a omezený počet dopraven s možností křižování, zejména v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí, znamená nutnost prodlužování pobytů ve stanicích z dopravních důvodů (čekání na protivlak kvůli křižování). S reálnými cestovními rychlostmi a tím i dobou obsazení mezistaničních úseků je spojena nedostačující teoretická kapacita trati (propustnost), zejména v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek. Tyto faktory výrazně omezují možnosti sestavy optimálního grafikonu vlakové dopravy a znemožňují jeho optimální sestavu (taktová doprava v požadované poloze, vazby v přestupních uzlech, zkrácení pobytů ve stanicích pouze na přepravní důvody).
- Ze zadání výhledové dopravy vzniká požadavek na významný růst počtu vlaků osobní dopravy a možnost růstu nákladní dopravy v případě, že železniční infrastruktura přestane být limitujícím prvkem. V omezujícím úseku Paskov – Lískovec u Frýdku je dle podkladů SŽDC aktuálně dosaženo teoretické propustnosti 12 vlaků za 120 minut. Požadavek výhledové dopravy v počtu 14 vlaků za 120 minut tuto hodnotu překračuje. Obdobně jsou překročeny hodnoty propustnosti za období 900 minut (kapacita 79 vlaků, ale je nutné provézt 90 vlaků osobních + vlaky nákladní). Taktéž jsou překročeny ukazatelů za období celodenní. Tyto údaje korespondují s již dříve provedenými průkazy dosáhnout sestavy takového grafikonu, který by umožnil průvoz vlaků osobní dopravy v požadovaném taktu (nepřekročitelná podmínka objednavatele osobní

dopravy) a zároveň provezení vlaků nákladních. Provoz nákladní dopravy by měl být umožněn i v období dopravních špiček osobní dopravy. Proto bylo již dříve prokázáno, že v jednokolejném úseku Vratimov – Frýdek-Místek nelze bez opatření ke zkapacitnění (zdvoukolejnění) zvýšený rozsah dopravy provést.

- Omezující úsek Pržno – Frýdlant nad Ostravicí teoreticky umožní požadovaný rozsah dopravy (12 vlaků za 120 minut) provést (teoretická propustnost je 14 spojů). Překročeny jsou hodnoty propustnosti za období 900 minut (kapacita 88 vlaků, ale je nutné provést 90 vlaků osobních + 2 vlaky nákladní, neuvažujíc případnou odklonovou vozbu). Praktická sestava grafikonu zde navíc naráží na problém navazujících úzkých míst (jednokolejný úsek Vratimov – Frýdek-Místek, parametry stanice a počty hran ve Frýdku-Místku, dlouhé mezistaniční vzdálenosti dopraven mezi Frýdlangem nad Ostravicí a Valašským Meziříčím, omezené možnosti křižování a s tím spojené kapacitní problémy).
- Rovněž další omezující úsek Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem dosahuje teoretické propustnosti je pouze 7 vlaků za 120 minut s tím, že požadovaný rozsah dopravy je 10 vlaků za 120 minut. Obdobně jsou překročeny hodnoty propustnosti za období 900 minut (kapacita 46 vlaků, ale je nutné provést 58 vlaků osobních + 2 vlaky nákladní, neuvažujíc případnou odklonovou vozbu).
- Ze zadání výhledové dopravy vzniká požadavek na vedení osobních vlaků v závislé traci v celém traťovém úseku Ostrava – Valašské Meziříčí. Obdobně dopravci nákladní dopravy (ČD Cargo, AWT) avizovali požadavek na využití trati jako odklonové trasy II. TŽK. Trať není zatím elektrizována a umožňuje nasazení výhradně vozidel nezávislé trakce. S tím se pojí nižší hodnoty parametrů důležitých pro vozbu nákladních vlaků (nižší normativy hmotnosti na jedno hnací vozidlo, nutnost přípreží, postrků a tím vyšších počtů vozidel a personálních nákladů).
- Traťové zabezpečovací zařízení 1. kategorie (ve formě pouze telefonického dorozumívání) je bezpečnostním rizikem v úsecích Frenštát pod Radhoštěm – Veřovice. V mezistaničním úseku Veřovice – Hostašovice se nachází traťové zabezpečovací zařízení pouze 2. kategorie. Staniční zabezpečovací zařízení jiné než 3. kategorie (elektronické stavědlo, automatický blok) znemožňuje výhledové zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení, což by jinak umožnilo operativní možnost řízení železniční dopravy a snížilo by personální potřebu zaměstnanců.
- Třída traťového zatížení (přechodnost) je pouze v kategorii C3. Vzhledem k požadavkům na odklonovou vozbu, případně vozbu vlaků intermodální přepravy (kontejnery) je nutno uvažovat o zvýšení do kategorie D4.
- Chybějící prvky infrastruktury (traťová spojka Lískovec – Dobrá) znemožňují přímou vozbu nákladních vlaků ve směru trať č. 322 (Nošovice) a způsobují pravidelné provozní komplikace (úvrat' ve Frýdku-Místku).

Parametry dopraven a zastávek:

- Staniční zabezpečovací zařízení jiné než 3. kategorie je v pravidelném provozu omezujícím prvkem pro křižování vlaků (delší intervaly křižování znamenají prodloužení jízdních dob a tím i pokles cestovních rychlostí a tím atraktivity železnice). Hodnoty intervalů křižování se projevují i na traťové propustnosti. Zabezpečovací zařízení 2. kategorie je možno nalézt ve stanicích Lískovec u Frýdku, Pržno, Frenštát pod Radhoštěm, Veřovice, Hostašovice. Zbylé stanice disponují zabezpečovacím zařízením 3. kategorie.
- Staniční zabezpečovací zařízení jiné než 3. kategorie (elektronické stavědlo) znemožňuje výhledové zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení, což by umožnilo operativní možnost řízení železniční dopravy a snížilo personální potřebu zaměstnanců. Elektronické stavědlo se nachází pouze ve stanicích Vratimov, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Kunčice pod Ondřejníkem. Zbylé stanice disponují jinou formou zabezpečovacího zařízení.
- Užitečné délky kolejí na trati je nutné přizpůsobit požadavkům pro nákladní vlaky délky 600 m, tj. dosáhnout užitečné délky vybraných dopravních kolejí alespoň 600 až 650 metrů. Přestože je pravidelná doprava v úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí uvažována jen v minimálním rozsahu, resp. se neuvažuje vůbec, vzniká požadavek na prodloužení stanic. Trať má nadále sloužit jako odklonová trasa II. TŽK, a proto musí umožnit průvoz vlaků „koridorových“ parametrů a jejich křižování v mezilehlých stanicích. Ani jednou kolejí užitečné délky alespoň 600 metrů nedisponují stanice Vratimov, Frýdek-Místek, Baška, Veřovice, Hostašovice. Ve stanici Frýdek-Místek je vzhledem k nutné úvratí nákladních vlaků sdělen dopravcem ČD Cargo požadavek na kolejí délky alespoň 700 m, což nyní není splněno.
- Parametry nástupišť ve většině zastávek a dopraven neodpovídají stávajícím požadavkům na kulturu cestování a zejména bezpečnost při nástupu a výstupu cestujících. Nedostatečná výška nástupišť nad TK, chybějící peronizace ve významných (přestupních) stanicích, nemožnost přestupů hrana-hrana a absence řádného bezbariérového přístupu je doložitelná u všech stanic a zastávek. Stávající nástupiště sypaná nebo panelová znemožňují nasazení nízkopodlažních souprav s širokými vstupy. To zamezuje rychlé výměně cestujících a tím zamezuje brání zkrácení pobytů z přepravních důvodů. Výjimkou jsou pouze stanice Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí a Hostašovice.
- Počty a délky nástupištních hran. U stanice Frýdek-Místek se nacházejí pouze 3 nástupištní hrany. Není možnost realizovat předjíždění pomalého vlaku (Os) rychlým (Sp) při současném pobytu protivlaku. Třetí hranu nárokuje osobní vlak směr Český Těšín. Navíc od stávajícího ostrovního nástupiště není možné odjíždět směr Český Těšín.
- Poloha nástupišť v Bašce, které se nacházejí mimo centrum obce. Nutnost přesunu tarifního bodu do centra přepravní poptávky (vymístění celé stanice směrem k přejezdu, případně pouze ná-

stupišť, což lze uskutečnit pouze za podmínky zdvoukolejnění trati nebo přeložení stanice ve směru Pržno).

2.3.2 Trať č. 324 (302C)

Parametry trati:

- Výše traťové rychlosti dosahuje hodnoty 50 km/h. V řadě míst je však omezena velkým množstvím lokálních omezení a pomalých jízd. Cestovní rychlost vlaků osobní dopravy proto dosahuje vysoce nekonkurenceschopných hodnot, pouze 30 až 35 km/h. Vedle hodnot traťové rychlosti negativně působí parametry nasazených vozidel (nutnost provozu vozidel pouze nezávislé trakce s nižším výkonem a nižší schopností akcelerace, než by umožňovala závislá trakce). S reálnými cestovními rychlostmi a tím i dobou obsazení mezistaničních úseků je spojena nedostačující teoretická kapacita trati (propustnost). Tyto faktory omezují možnosti sestavy optimálního grafikonu vlakové dopravy (taktová doprava v požadované poloze, vazby v přestupních uzlech, zkrácení pobytů ve stanicích pouze na přepravní důvody).
- Ze zadání výhledové dopravy vzniká požadavek na významný růst počtu vlaků osobní dopravy. V omezujícím úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice je dle podkladů SŽDC aktuálně dosaženo teoretické propustnosti 5 vlaků za 120 minut. Požadavek výhledové dopravy v počtu 8 vlaků za 120 minut tuto hodnotu překračuje. To souvisí s vysokou jednotkovou dobou obsazení, která je ovlivňována nízkými rychlostmi vlaků. Bez zkrácení jízdních dob nelze rozsah dopravy zvýšit.
- Ze zadání výhledové dopravy vzniká požadavek na vedení osobních vlaků v závislé trakci v celém traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice s vedením přímé linky z Ostravy. Trať není prozatím elektrizována a umožňuje nasazení výhradně vozidel nezávislé trakce.
- Traťové zabezpečovací zařízení 1. kategorie (telefonické při zjednodušeném řízení drážní dopravy) je bezpečnostním rizikem při provozu více souprav na trati.
- Třída traťového zatížení (přechodnost) je pouze v kategorii B2. To je negativní a limitující faktor pro případné znovuoobnovení pravidelné nákladní dopravy do Ostravice.

Parametry dopraven a zastávek:

- Parametry nástupišť na zastávkách a v dopravně Ostravice neodpovídají stávajícím požadavkům na kulturu cestování a zejména bezpečnost při nástupu a výstupu cestujících. Nedostatečná výška nástupišť nad TK a absence řádného bezbariérového přístupu.

3 VSTUPNÍ DATA DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

3.1 Koncepce řešení

3.1.1 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** je objednatelem dálkové dopravy v závazku veřejné služby. V případě traťového úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek uvažuje Ministerstvo dopravy o provozování linky dálkové dopravy Frýdek-Místek – Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, která by vznikla prodloužením trasy stávající linky R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc.
- Podle sdělení zadavatele studie byl původně uvažovaný požadavek na vedení vlaků dálkové dopravy relace R 27 Olomouc – Krnov – Opava – Ostrava do ŽST Frýdek-Místek změněn. Vzhle-
dem k intenzivní výhledové regionální osobní dopravě na trati 323 (až 4 spoje za 60 minut
v jednom směru) se vedení vlaků dálkové osobní dopravy jeví jako nadbytečné a vzhledem
k původně uvažovanému rozsahu dopravní nabídky (120 minut) i nesystémové ve vztahu
k rozsahu regionální osobní dopravy.
- **Moravskoslezský kraj** je objednatelem regionální dopravy v závazku veřejné služby. Param-
etry výhledové osobní drážní dopravy byly navrženy v souladu se stávajícími a výhledovými po-
třebami regionální dopravy v Moravskoslezském kraji. Linkotvorba primárně vycházející z do-
kumentu „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje“ z roku 2003 (a
jeho aktualizací z roku 2008) a je upravena na základě požadavků koordinátora KODIS, což
zlepší dopravní nabídku a přispěje ke konkurenceschopnosti železnice.
- **Zlínský kraj** je objednatelem regionální dopravy v závazku veřejné služby. Na území tohoto
kraje leží pouze krátký úsek mezi Hostašovicemi a Valašským Meziříčím. Zlínský kraj se zto-
tožňuje s předloženým návrhem Moravskoslezského kraje, který spočívá s nárůstem osobní do-
pravy na 19 párů vlaků denně.
- **Dopravce ČD Cargo, a. s.**, jako majoritní dopravce nákladní dopravy na řešených tratích neu-
vádí zásadní požadavky na změnu rozsahu a parametrů vlaků nákladní dopravy oproti součas-
nému stavu. V aktualizovaném vyjádření předpokládá mírné navýšení objemu dopravy v úseku
Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Dobrá u Frýdku-Místku.
- Trať č. 323 by měla v úseku Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí umožnit odklonovou vozbu
nákladních vlaků z II. tranzitního železničního koridoru v případě výluk a mimořádností.

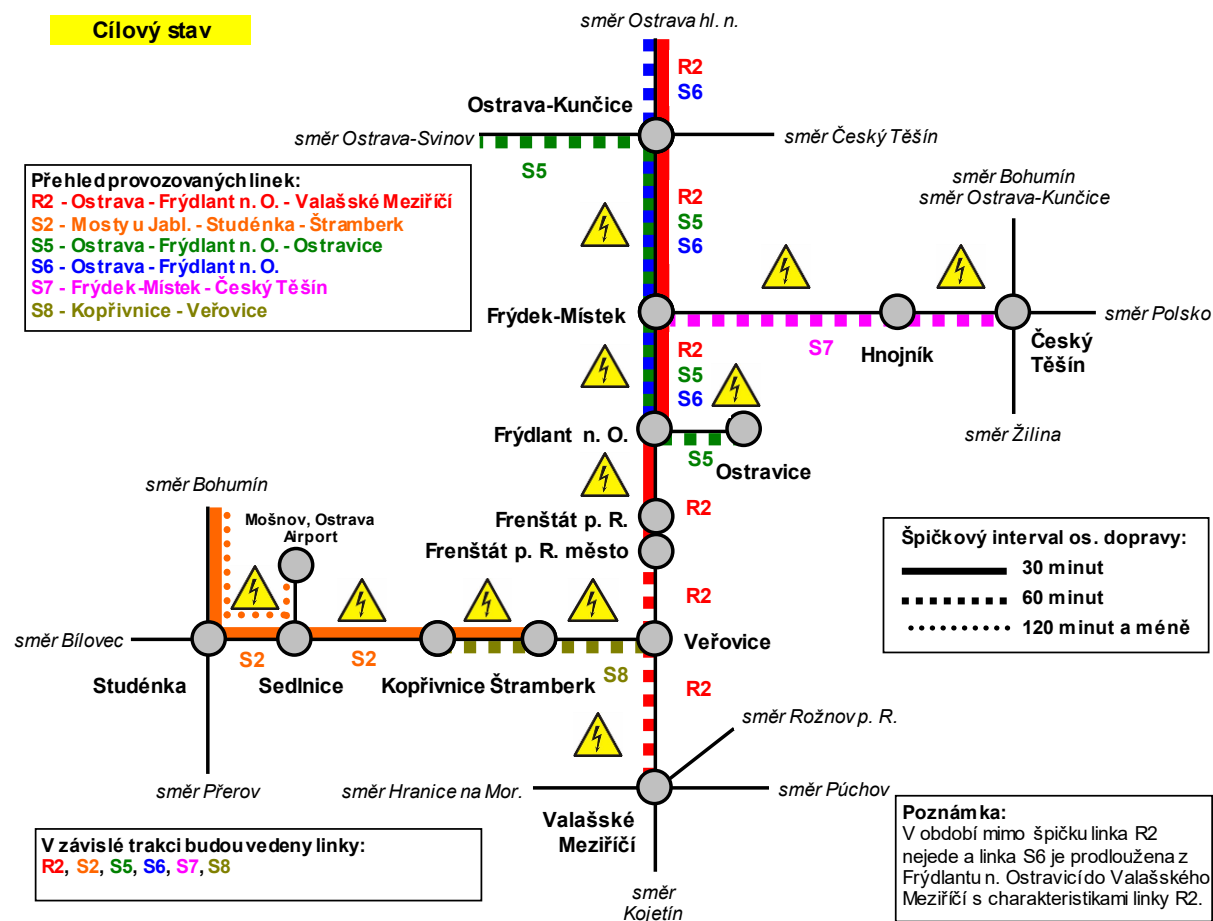
- ČD Cargo, a. s., ve věci úprav infrastruktury požaduje:
 - Zřízení dopravní koleje délky 700 metrů v ŽST Frýdek-Místek pro úvratňové jízdy nákladních vlaků směr Dobrá u Frýdku-Místku (HMMC), aby nedocházelo k ovlivňování a rušení s ostatními vlaky.
 - Zachovat infrastrukturu dotčených stanic ve stávajícím rozsahu (rampy, VNVK, ...) včetně zachování nákladíště Mořkov hlavní trať v souladu s Oznámením o postradatelnosti č. j. 21185/2012-OZŘP ze dne 11. 5. 2012.
- Na základě připomínkového řízení studie je uvažován požadavek na užitečnou délku dopravních kolejí ve stanici Vratimov, aby bylo možné odbavit nákladní vlaky v délce 740 metrů přecházejících na vlečku terminálu Paskov.
- Dopravce ČD Cargo, a. s., požaduje v aktualizovaném vyjádření prověření možnosti přizpůsobené infrastruktury na průjezd vlaků délky 740 metrů na traťovém úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín.
- Dopravce AWT, a. s., předpokládá využívat zejména úsek Ostrava-Kunčice – Vratimov – vlečka Dolu Paskov. V případě elektrizace celého traťového úseku Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí by plánoval její využití jako odklonové trasy z trati Ostrava – Hranice na Moravě.
- Dopravce AWT, a. s., požaduje v aktualizovaném vyjádření prověření možnosti přizpůsobené infrastruktury na průjezd vlaků délky 740 metrů na traťovém úseku Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí.
- Společnost **Hyundai motor manufacturing Czech s. r. o.** jako významný nákladní přepravce na řešených tratích konstatuje, že využití stávající železnice pohybuje blízko maxima, které nám současné parametry železničních tratí s ohledem na provozní možnosti našeho vlečkového kolejiště umožňují. Zejména v oblasti exportu vyrobených vozidel má zájem využívat železniční dopravu v širším měřítku. Současné parametry železničních tratí, na něž je železniční vlečka HMMC, ovšem pro takové využití nejsou uzpůsobeny.
- Vyjádření společnosti zahrnuje Hyundai motor manufacturing Czech s. r. o. přepravní potenciál dalších firem fungujících v rámci průmyslové zóny Nošovice (Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o., Mobis Automotive Czech, s. r. o., HYSCO CZECH, s. r. o., Hyundai Dymos Czech, s. r. o.).
- Na základě výsledků připomínkového řízení byl přepravce osloven se žádostí o revizi výhledové dopravy. Byl potvrzen výhledový stav a rozsah dopravy uvedený ve vyjádření z roku 2013.

- Na základě výsledků připomínkového řízení byli osloveni další potenciální přepravci ArcelorMittal Frýdek-Místek, a. s., Biocel Paskov, a. s., Huisman Konstrukce, s. r. o., Mayr – Melnhof Holz Paskov, a. s.
- **Huisman Konstrukce, s. r. o.**, nepředpokládá využití železnice z důvodu přepravy nadrozměrných výrobků, pro které není železniční doprava vhodná.
- **Biocel Paskov, a. s.**, nepředpokládá do budoucna pokles železniční přepravy. Cílem společnosti je navýšit produkci o cca 10 % a zajistit růst přeprav o cca 8 vozů denně. Tyto vozy budou přivážovány na stávající vlaky, které nejsou plně využity a nebudou vyžadovat zavedení zvláštních spojů. Přepravce konstatoval, že elektrizace navazujících tratí pro něj nemá zásadní vliv. Rovněž zvýšení traťových rychlostí pro něj není zásadní. Naopak by uvítal zvýšení třídy traťového zatížení na úseku Ostrava – Paskov na třídu D4.
- **ArcelorMittal Ostrava, a. s.**, předpokládá navýšení rozsahu dopravy ze současných 15 vlaků denně až na 17 vlaků denně s tím, že pro vedení zátěže nepředpokládá využívat tratí zařazených do studie Beskydy.

3.2 Drážní doprava a traťová technologie v cílovém stavu

3.2.1 Koncepční vstupy a cílové stav rozsahu a organizace dopravy řešeného území

Cílové vedení linek regionální dopravy Moravskoslezského Eska



Linkotvorba primárně vychází z krajských rozvojových dokumentů v oblasti dopravy, ale je aktualizována a upravena na základě aktuálních a výhledových přepravních potřeb Moravskoslezského kraje, které stanovili koordinátor krajského integrovaného systému KODIS.

Obecně platí, že úpravy linkového vedení mohou doznat v jednotlivých variantách řešení studie různého rozsah úprav tak, aby se maximalizoval počet linek vedených v závislé trakci a využívajících tak možnosti upravené infrastruktury. Dlouhodobým cílem Moravskoslezského kraje je přiblížení se výše uvedenému konceptu organizace regionální drážní dopravy na řešeném území.

Cestovní doby požadované Moravskoslezským krajem v cílovém stavu

Moravskoslezský kraj avizoval svůj požadavek na cestovní doby pro jednotlivé traťové a mezistaniční úseky, kterých má být v cílovém stavu dosaženo.

Trať - úsek	km	traťová	jízdní doba		
		rychlost	současná	nová Os	nová R

323					
Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek	14	80 / 120	20	15-16	9
Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí	10	80 / 120	14	10-11	7
Frýdlant nad Ostravicí - Frenštát pod Radhoštěm	15	60 / 90	22-24	17-18	13
Frenštát pod Radhoštěm - Veřovice	8	60 / 80	10	10	10
Veřovice - Valašské Meziříčí	17	60 / 80	20-22	19-20	17
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí	64		109-115	77-81	62-66

324				
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice	7	50 / 80	12-14	10-11

Obecně platí, že cestovních dob bude dosaženo pouze na těch traťových úsecích, které budou v jednotlivých variantách stavebně upraveny. Na zbývajících úsecích (stavebně dotčených a ponechaných ve stavu varianty „bez projektu“) požadavek na cestovní doby nelze splnit.

Dále platí, že nad rámec požadavků daných Moravskoslezským krajem lze ze strany zpracovatele nárokovat další úspory jízdních dob tak, aby bylo možné zajistit cestovní doby a vazby v uzlech a dosáhnout tak síťového efektu.

Požadavky na přípojové vazby ve významných uzlech v cílovém stavu

Moravskoslezský kraj avizoval svůj požadavek na přípojové vazby ve vybraných uzlech v rámci řešené oblasti, které by měly být v cílovém stavu zajištěny.

Ostrava hl.n.	Od FM na vlaky směr Hranice na Mor.
	Od Hranic na Moravě na vlaky směr FM
Ostrava-Kunčice	Od FM na vlaky směr O-Svinov
	Od O-Svinova na vlaky směr FM
	Od Ostravy hl.n. na vlaky směr Havířov
	Od Havířova na vlaky směr Ostrava hl.n.
	alternativně od FM na vlaky směr Havířov a opačně mimo pracovní dny

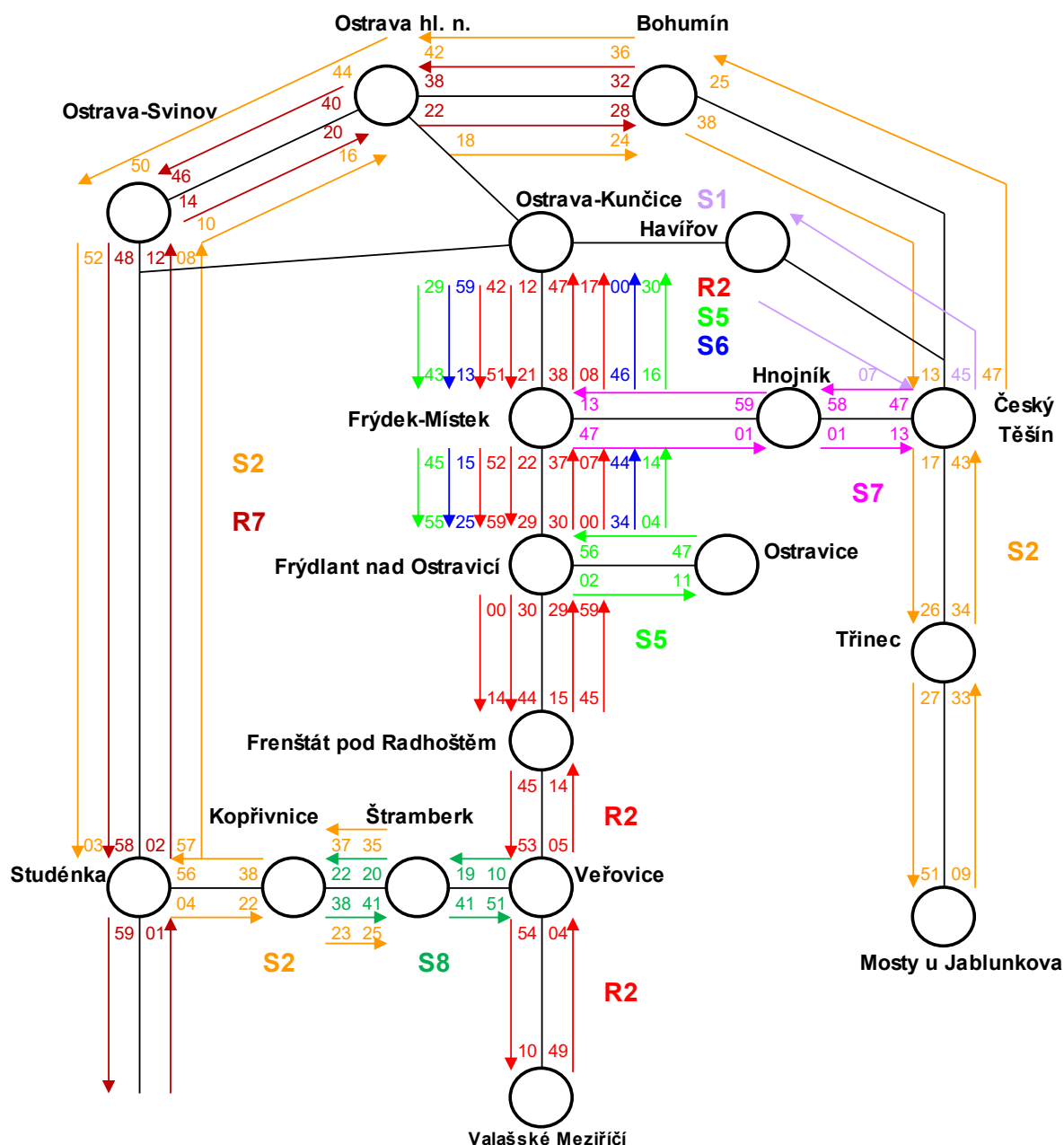
Valašské Meziříčí	Od Veřovic na vlaky směr Bystřice pod H. a Hranice na Mor.
	Od Bystřice pod H. a Hranic na Mor. na vlaky směrem Veřovice
Veřovice	Od FM na vlaky směr Valašské Meziříčí
	Od Valašského Meziříčí na vlaky směr FM
Frýdek-Místek	Od Ostravy na vlaky směr Český Těšín
	Od Českého Těšína na vlaky směr Ostrava
Frýdlant nad Ostr.	Od FM na vlaky směr Ostravice
	Od Ostravice na vlaky směr Ostrava

Síťová grafika cílového stavu

Na základě požadavku zadavatele byla zpracována síťová grafika a časové polohy vlaků osobní dopravy na řešeném území v ideálním stavu. Tohoto stavu bude dosaženo při elektrizaci všech dotčených traťových úseků tratě 323 a 324 ale také tratě 322 a 325 (není předmětem této dokumentace), zvýšení rychlostí a zkapacitnění podle potřeb sestavy grafikonu.

Při sestavě síťové grafiky byly po dohodě se zadavatelem jako primární vodítka využívány jízdní doby požadované Moravskoslezským krajem, které byly upraveny (urychleny) tak, aby byl upřednostněn požadavek na síťový efekt drážní dopravy na řešeném území a ideální provázání linek ve vybraných uzlech (Ostrava-Kunčice, Frýdek-Místek, Český Těšín, Frýdlant nad Ostravicí, Studénka).

Obecně jsou uzly symetrie voleny v polohách 00, 15, 30, 45 tak, aby bylo dosaženo symetrického grafikonu. Přesto platí, že jízdní doby požadované Moravskoslezským krajem budou na stavbou dotčených úsecích splněny, a to mnohdy nad rámec požadavků Moravskoslezského kraje.



Časová poloha linky ODIS R8 (rychlíky Bohumín – Brno) byla zvolena podle výhledu a cílové časové polohy sděleného zadavatelem studie. Oproti stávajícímu stavu byla mírně změněna poloha linky ODIS S2, aby nedocházelo k prostojeům ŽST Studénka.

Vzhledem k tomu, že se jedná o ideální stav, který uvažuje případ stavebních zásahů do všech úseků, je zřejmé, že pokud by kterákoliv z řešených tratí (nebo jen některá její část) nebyla zahrnuta do stavebních úprav (vč. zvýšení rychlostí a elektrizace), nebylo by možné stíhat zvolené časy mezi uzly a u některých uzlů by došlo k rozvázání přípojí.

Časové polohy linky R8 se v návaznosti na stavby „Modernizace trati Brno – Přerov“ a „Železniční uzel Ostrava“ mohou lišit a v dalším stupni dokumentace se prověří a případně zpracuje nová časová poloha linky R8.

Cílový rozsah dopravy

Rozsah regionální dopravy vychází z níže uvedených tabulek sdělených organizátorem integrovaného dopravního systému KODIS a schválených zadavatelem studie.

Níže uvedeného rozsahu dopravy by mělo být dosaženo v případě všech projektových variant na stavbou dotčených úsecích. Na zbývajících úsecích (stavebně nedotčených a ponechaných ve stavu varianty „bez projektu“) požadavek na rozsah dopravy není vždy možné splnit a výhledovou dopravu je nutné zredukovat na přijatelnou míru z hlediska kapacitních možností stávající infrastruktury.

Stav v případě elektrifikace po Frýdlant nad Ostravicí																									
	traťový úsek	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
S6	Ostrava - Frýdlant nad Ostravicí					4	4	4	3	4	2	2	2	3	4	4	4	4	4	3	2	2	1	1	
	Frýdlant n. Ostravicí - Frenštát p. R. město					2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1		1
	Frenštát p. Radhoštěm - Valašské Meziříčí					1	1	1		1		1	1	1	1	1	1	1	1		1			1	
S5	Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
S6	Valašské Meziříčí - Frenštát p. Radhoštěm					1	1	1	1	1		1		1	1	1		1		1		1		1	
	Frenštát p. R. město - Frýdlant n. Ostravicí					2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1		1	
	Frýdlant nad Ostravicí - Ostrava					2	4	4	4	4	3	2	2	2	3	4	4	4	4	3	2	1	2	1	
S5	Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
SUMA		0	0	0	3	15	15	15	13	12	8	8	9	10	15	15	15	14	14	9	9	6	6	5	1
Jedná se o počet vlaků projíždějícími uvedeným úsekem. Jedná-li se o vlak vedený v úseku Ostrava - Valašské Meziříčí je v tabulce uveden ve všech relacích. Vlak jsou v tabulce přiřazeny dle času odjezdu z výchozí zastávky konkrétního úseku																									
Stav v případě elektrifikace po Frenštát pod Radhoštěm město																									
	traťový úsek	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
S6	Ostrava - Frýdlant nad Ostravicí					4	4	4	3	4	2	2	2	3	4	4	4	4	4	3	2	2	1	1	
	Frýdlant n. Ostravicí - Frenštát p. R. město					2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1		1
	Frenštát p. Radhoštěm - Valašské Meziříčí					1	1	1		1		1	1	1	1	1	1	1	1		1			1	
S5	Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
S6	Valašské Meziříčí - Frenštát p. Radhoštěm					1	1	1	1	1		1		1	1	1		1		1		1		1	
	Frenštát p. R. město - Frýdlant n. Ostravicí					2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1		1	
	Frýdlant nad Ostravicí - Ostrava					2	4	4	4	4	3	2	2	2	3	4	4	4	4	3	2	1	2	1	
S5	Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
SUMA		0	0	0	3	15	15	15	13	12	8	8	9	10	15	15	15	14	14	9	9	6	6	5	1
Jedná se o počet vlaků projíždějícími uvedeným úsekem. Jedná-li se o vlak vedený v úseku Ostrava - Valašské Meziříčí je v tabulce uveden ve všech relacích. Vlak jsou v tabulce přiřazeny dle času odjezdu z výchozí zastávky konkrétního úseku																									
Stav v případě elektrifikace po Valašské Meziříčí																									
	traťový úsek	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
S6	Ostrava - Frýdlant nad Ostravicí					4	4	4	3	4	2	2	2	3	4	4	4	4	4	3	2	2	1	1	
	Frýdlant n. Ostravicí - Frenštát p. R. město					2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1		1
	Frenštát p. Radhoštěm - Valašské Meziříčí					1	1	1		1		1	1	1	1	1	1	1	1		1			1	
S5	Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
S6	Valašské Meziříčí - Frenštát p. Radhoštěm					1	1	1	1	1		1		1	1	1		1		1		1		1	
	Frenštát p. R. město - Frýdlant n. Ostravicí					2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1		1	
	Frýdlant nad Ostravicí - Ostrava					2	4	4	4	4	3	2	2	2	3	4	4	4	4	3	2	1	2	1	
S5	Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
SUMA		0	0	0	3	15	15	15	13	12	8	8	9	10	15	15	15	14	14	9	9	6	6	5	1
Jedná se o počet vlaků projíždějícími uvedeným úsekem. Jedná-li se o vlak vedený v úseku Ostrava - Valašské Meziříčí je v tabulce uveden ve všech relacích. Vlak jsou v tabulce přiřazeny dle času odjezdu z výchozí zastávky konkrétního úseku																									

3.3 Specifikace parametrů výhledové dopravy v cílovém stavu

3.3.1 Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie – trať č. 323 (302A)

Cílový rozsah výhledové dopravy je shodný pro všechny projektové varianty a je snahou jej v maximální míře uplatnit, případně se k němu alespoň co nejvíce přiblížit. V určitých projektových variantách jej není možné splnit. U každé projektové varianty jsou proto uvedeny případné odchylky od cílového stavu dopravy.

Např. platí, že úpravy linkového vedení mohou doznat v jednotlivých variantách řešení úprav tak, aby se maximalizoval počet linek vedených v závislé trakci a využívajících tak možnosti upravené infrastruktury.

Dálková osobní doprava – cílový stav

- Podle sdělení zadavatele studie byl původně uvažovaný požadavek na vedení vlaků dálkové dopravy relace R 27 Olomouc – Krnov – Opava – Ostrava do ŽST Frýdek-Místek změněn. Vzhledem k intenzivní výhledové regionální osobní dopravě na trati 323 (až 4 spoje za 60 minut v jednom směru) se vedení vlaků dálkové osobní dopravy jeví jako nadbytečné a vzhledem k původně uvažovanému rozsahu dopravní nabídky (120 minut) i nesystémové ve vztahu k rozsahu regionální osobní dopravy.

Regionální osobní doprava – cílový stav

Relace a interval dopravní nabídky:

- Linka R2 – Sp Ostrava hl. n. – Frýdlant nad Ostravicí, ve špičkách pracovních dní periodická doprava v intervalu 30 min. V cílovém stavu v závislé trakci. V případě elektrizace dále než za Frýdlant, tak ve Frýdlantu nad Ostravicí souprava přechází jako přímé vozy linky S6 do Frenštátu pod Radhoštěm města (každých 30 minut), případně až Valašského Meziříčí (každých 60 minut). Zajišťuje tak rychlé spojení Ostravy a Valašského Meziříčí bez nutnosti přestupu. V cílovém stavu v závislé trakci.
- Linka S5 – Os Ostrava-Svinov – Ostravice, celodenní periodická doprava v intervalu 60 min. V cílovém stavu v závislé trakci. V případě nemožnosti vozby závislou trakci až do Ostravice, rozlomení vozebního ramene ve Frýdlantu nad Ostravicí a garantovaný přestup od linky S6.
- Linka S6 – Os Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí, celodenní periodická doprava v intervalu 60 min, ve špičkách zesílena v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm město na interval 30 min. Ve špičkách souprava linky S6 ve směru od Ostravy končí ve Frýdlantu nad Ostravicí a dále ve směru Frenštát pod Radhoštěm město (– Valašské Meziříčí) přechází souprava z linky R2 jako linka S6. V cílovém stavu vozba v závislé trakci v celém úseku. V případě nemožnosti vozby závislou trakci až do Valašského Meziříčí, rozlomení vozebního ramene ve

Frýdlantu nad Ostravicí (případně Frenštátu pod Radhoštěm) a vedení v nezávislé trakci jako linka S61 s garantovaným přestupem od linky S6.

- Linky S5 a S6 budou proloženy tak, že jejich výsledný interval v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí dosáhne celodenního intervalu 30 minut.

Zastavovací politika vlaků regionální dopravy:

- Linka R2 – bude obsluhovat tarifní body Ostrava hl. n., Ostrava-Stodolní, Ostrava střed, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí. Ostatní tarifní body nebudou touto linkou obsluhovány. Zastávka Ostrava-Kunčičky bude linkou R2 projížděna, obsluhu zajistí linka S6.
- Linka S5 – bude obsluhovat tarifní body Ostrava-Svinov, Ostrava-Vítkovice, Ostrava-Kunčice, Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku, Frýdek-Místek, Baška, Pržno, Frýdlant nad Ostravicí.
- Linka S6 – bude obsluhovat tarifní body Ostrava hl. n., Ostrava-Stodolní, Ostrava střed, Ostrava-Kunčičky, Ostrava-Kunčice, Vratimov, Paskov, Lískovec u Frýdku, Frýdek-Místek, Baška, Pržno, Frýdlant nad Ostravicí, Čeladná, Kunčice pod Ondřejníkem, Frenštát pod Radhoštěm, Frenštát pod Radhoštěm město, Veřovice, Mořkov hlavní trať, Valašské Meziříčí. Železniční stanice Hostašovice bude projížděna (podle návrhu projektanta na základě výsledků přepravního modelu a nutnosti plnit jízdní doby stanovené objednavatelem). Objednatel navržené řešení po projednání akceptoval. V případě oprávněnosti vyhodnocené přepravním modelem lze uvažovat s obsluhou nové zastávky Pstruží.

Předpokládaná vozidla na jednotlivých linkách a jejich kapacita:

- Linka R2 – elektrická jednotka s kapacitou 160 až 240 sedících cestujících.
- Linka S5 – elektrická jednotka s kapacitou 240 sedících cestujících.
- Linka S6 – elektrická jednotka s kapacitou 240 až 310 sedících cestujících.

Předpokládané délky souprav:

- Linka R2 – délka nástupištní hrany musí ve špičce umožnit zastavení dvojice jednotek délky 60 metrů, celkem 120 metrů (alternativně jednotky á 80 metrů, celkem 160 metrů); nástupiště 170 m.
- Linka S5 – délka nástupištní hrany musí ve špičce umožnit zastavení dvojice jednotek délky 80 metrů, celkem 160 metrů; nástupiště 170 m; v úseku Frýdlant nad Ostravicí (mimo) – Ostravice mimo je dostačující délka pro jednu jednotku délky 80 metrů – nástupiště 90 m.
- Linka S6 – délka nástupištní hrany musí ve špičce umožnit zastavení dvojice jednotek délky 80 metrů, celkem 160 metrů; nástupiště 170 m.

Nákladní doprava – cílový stav

Rozsah dopravy:

- Z hlediska nákladní dopravy lze trať č. 323 rozdělit do dvou traťových úseků s rozdílným rozsahem výhledové nákladní dopravy. Úsek Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek bude nadále charakterizován výrazným podílem nákladní dopravy. K hlavním cílům bude nadále patřit ŽST Vratimov (včetně zaústěných vleček), ŽST Paskov (včetně zaústěných vleček), ŽST Lískovec u Frýdku (včetně zaústěných vleček). Železniční stanice Frýdek-Místek bude pro převážnou část vlaků tranzitní, neboť zátěž trasovaná přes Frýdek-Místek bude převážně do železniční stanice Dobrá u Frýdku-Místku (včetně vlečky HMMC Nošovice).
- Relace Ostrava-Kunčice – Vratimov (včetně zaústěných vleček) bude zastoupena 4 pravidelnými páry Nex/Pn/Mn vlaků dopravce ČD Cargo, a. s. Dále bude provozováno 6 pravidelných párů vlaků dopravce AWT, a. s., v kategorii Nex, Pn a Mn. Vlaky budou vedeny i v době dopravní špičky.
- Relace Ostrava-Kunčice – Paskov (včetně zaústěných vleček) bude zastoupena 4 pravidelnými páry Nex/Pn/Mn vlaků dopravce ČD Cargo, a. s. Vlaky budou vedeny i v době dopravní špičky.
- Relace Ostrava-Kunčice – Lískovec u Frýdku (včetně zaústěných vleček) bude zastoupena 1 pravidelným párem Pn vlaků dopravce ČD Cargo, a. s.
- Relace Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek (včetně zaústěných vleček) bude zastoupena 2 pravidelnými páry Mn vlaků dopravce ČD Cargo, a. s. Z toho jeden pár bude pokračovat ve směru Veřovice.
- Pro obsluhu železniční stanice Dobrá u Frýdku-Místku (včetně vlečky HMMC Nošovice) bude denně zaváděno až 5 párů vlaků kategorie Nex/Pn relace Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Dobrá u Frýdku-Místku a zpět. Doplněny budou Mn vlaky ve stávajícím rozsahu 3 párů vlaků denně. Vybrané vlaky mohou být výchozí, resp. končící ve Frýdku-Místku. Vlaky budou vedeny i v době dopravní špičky. Dopravcem vlaků bude ČD Cargo, a. s.
- Ná vazný úsek Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm bude charakterizován minimálním podílem pravidelné nákladní dopravy. Místní obsluha bude tvořena pravidelnými Mn vlaky dopravce ČD Cargo, a. s. Jeden pár nákladních vlaků relace Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm bude zaveden v pracovní dny s možným omezením na vybrané dny v týdnu.
- S pravidelnou nákladní dopravou v traťovém úseku Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí dopravci neuvažují. Přesto je nutné s nákladní dopravou v tomto úseku počítat, neboť se jedná o součást odklonové trasy II. tranzitního železničního koridoru. Odklonové nákladní vlaky relace Ostrava – Valašské Meziříčí zde budou vedeny v kategorii Pn pouze podle potřeby.

Délky a hmotnosti nákladních vlaků, hnací vozidla:

- Vlaky kategorie Nex/Pn dopravce AWT budou v relaci Ostrava-Kunčice – Vratimov – Důl Paskov normativ délky cca 625 metrů, výhledově až 740 metrů dle omezení na koridorech. Normativ hmotnosti až 1 500 tun. V případě elektrizace traťového úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek nasazení lokomotiv elektrické trakce včetně moderních elektrických lokomotiv (výkon 6–7 MW).
- Vlaky kategorie Nex/Pn/Mn dopravce ČD Cargo v relaci Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Dobrá u Frýdku-Místku a zpět (případně kratších úsekových relacích) normativ délky 600 metrů, normativ hmotnosti S 1 600 tun. Výhledově normativ délky až 740 metrů dle omezení na koridorech v traťovém úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek. Do doby prodloužení užitečných délek vlečkového kolejiště HMMC normativ délky v úseku Frýdek-Místek – Dobrá u Frýdku-Místku – vlečka HMMC 500 metrů, výhledově až 740 metrů.
- V případě elektrizace traťového úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek nasazení lokomotiv elektrické trakce včetně moderních elektrických lokomotiv (výkon 6–7 MW). V případě elektrizace traťového úseku Frýdek-Místek – Dobrá u Frýdku-Místku – vlečka HMMC (včetně zatrolejování vlečkového kolejiště) nasazení vozidel závislé trakce v celém úseku. Pro varianty s částečnou elektrizací hnací vozidlo řady 2x 742, v úseku Frýdek-Místek – Dobrá u Frýdku-Místku postrk řadou 731, opačném směru bez postrku.
- Na úseku Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm vlak kategorie Mn v relaci Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm v úseku Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm a zpět normativ 200 metrů a S 400 tun. Hnací vozidlo řady 742, resp. 731, nasazení nezávislé trakce platí pro varianty s elektrizací i bez elektrizace.
- Na úseku Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí odklonová vozba pro všechny dopravce, normativ délky 600 metrů, výhledově až 740 metrů dle omezení na koridorech, normativ hmotnosti T4 2 000 tun. V případě variant s elektrizací celé trati je možné na odklonové vlaky uvažovat nasazení elektrické trakce včetně moderních elektrických lokomotiv (výkon 6–7 MW). Pro varianty s částečnou elektrizací hnací vozidlo řady 2x 742.

Z vyjádření vyplývají potřebné délky dopravních kolejí pro nákladní dopravu:

- V úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek je podle uvedených délek nákladních vlaků třeba uvažovat užitečné délky dopravních kolejí pro nákladní vlaky minimálně 650 metrů.
- Optimální délka dopravních kolejí však musí dosáhnout alespoň 750 metrů, aby bylo možné odbavit nejen pravidelné vlaky, ale i nepravidelné přepravy (odklonová vozba) a ucelené soupravy kontejnerových vozů, které budou výhledově dosahovat délky 740 metrů. Požadavky na

možnost vedení těchto vlaků v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín/Valašské Meziříčí avizují dopravci ČD Cargo i AWT.

- Pro přechod nákladních vlaků do terminálu Paskov (přípojová stanice Vratimov) je nutné zajistit užitečnou délku dopravních kolejí pro krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů.

Výhledový rozsah veškeré vlakové dopravy na řešené trati – cílový stav

Trať 323				Počty vlaků zakreslených v GVD												Podle směrů					Oba směry				
Mezistaniční úsek				kolej	směr	jede	Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Ostrava-Kunčice Vratimov				2	T	prav			21	36		6	10	8		81	57	24	0	81	81	116	48	0	164
						pp									0	0	0	0	0	0		0			
				1	Z	prav			21	38		6	10	8		83	59	24	0	83	83				164
						pp										0	0	0	0	0					
Vratimov Paskov				2	T	prav			21	36		3	5	6		71	57	14	0	71	71	116	28	0	144
						pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
				1	Z	prav			21	38		3	5	6		73	59	14	0	73	73				144
						pp										0	0	0	0	0					
Paskov Lískovec u Frýdku				2	T	prav			21	36		2	4	4		67	57	10	0	67	67	116	20	0	136
						pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
				1	Z	prav			21	38		2	4	4		69	59	10	0	69	69				136
						pp										0	0	0	0	0					
Lískovec u Frýdku Frýdek-Místek				2	T	prav			21	36		2	3	4		66	57	9	0	66	66	116	18	0	134
						pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
				1	Z	prav			21	38		2	3	4		68	59	9	0	68	68				134
						pp										0	0	0	0	0					
Frýdek-Místek Baška				1	T	prav			21	36				1		58	57	1	0	58	58	116	2	0	118
						pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
				1	Z	prav			21	38				1		60	59	1	0	60	60				118
						pp										0	0	0	0	0					
Baška Pržno				1	T	prav			21	36				1		58	57	1	0	58	58	116	2	0	118
						pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
				1	Z	prav			21	38				1		60	59	1	0	60	60				118
						pp										0	0	0	0	0					
Pržno Frýdlant nad Ostravicí				1	T	prav			21	36				1		58	57	1	0	58	58	116	2	0	118
						pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
				1	Z	prav			21	38				1		60	59	1	0	60	60				118
						pp										0	0	0	0	0					
Frýdlant nad Ostravicí Kunčice pod Ondřejníkem				1	T	prav				29				1		30	29	1	0	30	30	55	2	0	57
						pp										0	0	0	0	0		0	0		
				1	Z	prav				26				1		27	26	1	0	27	27				57
						pp										0	0	0	0	0					
Kunčice pod Ondřejníkem Frenštát pod Radh. město				1	T	prav				29				1		30	29	1	0	30	30	55	2	0	57
						pp										0	0	0	0	0		0	0		
				1	Z	prav				26				1		27	26	1	0	27	27				57
						pp										0	0	0	0	0					
Frenštát pod Radh. město Veřovice				1	T	prav				14						14	14	0	0	14	14	27	0	0	27
						pp										0	0	0	0	0		0	0		
				1	Z	prav				13						13	13	0	0	13	13				27
						pp										0	0	0	0	0					

Veřovice Hostašovice	1	T	prav				14					14	14	0	0	14	14	27	0	0	27
		T	pp									0	0	0	0	0	14	0	0	0	0
		Z	prav				13					13	13	0	0	13	13				27
		Z	pp									0	0	0	0	0	13				

Hostašovice Valašské Meziříčí	1	T	prav				14					14	14	0	0	14	14	27	0	0	27
		T	pp									0	0	0	0	0	14	0	0	0	0
		Z	prav				13					13	13	0	0	13	13				27
		Z	pp									0	0	0	0	0	13				

3.3.2 Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie – trať č. 324 (302C)

Cílový rozsah výhledové dopravy je shodný pro všechny projektové varianty a je snahou jej v maximální míře uplatnit, případně se k němu alespoň co nejvíce přiblížit.

Poznámka: Obecně platí, že úpravy linkového vedení mohou doznat v jednotlivých variantách řešení úprav tak, aby se maximalizoval počet linek vedených v závislé trakci a využívajících tak možnosti upravené infrastruktury.

Dálková osobní doprava – cílový stav

- V řešeném úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice nebude dálková osobní doprava provozována.

Regionální osobní doprava – cílový stav

Relace a interval dopravní nabídky:

- Linka S5 – Os Ostrava-Svinov – Ostravice, celodenní periodická doprava v intervalu 60 min. V cílovém stavu v závislé trakci. V případě nemožnosti vozby závislou trakci až do Ostravice, rozlomení vozebního ramene ve Frýdlantu nad Ostravicí a garantovaný přestup od linky S6.

Zastavovací politika vlaků regionální dopravy:

- Linka S5 bude obsluhovat tarifní body Frýdlant nad Ostravicí – Nová Dědina, Ostravice zastávka, Ostravice. Zastávka Frýdlant nad Ostravicí zastávka bude projížděna (podle návrhu projektanta na základě výsledků přepravního modelu a nutnosti plnit jízdní doby stanovené objednavatelem). Objednatel navržené řešení po projednání akceptoval.

Předpokládaná vozidla na jednotlivých linkách a jejich kapacita:

- Linka S5 – v cílovém stavu elektrická jednotka s kapacitou 240 sedících cestujících.

Předpokládané délky souprav:

- Linka S5 – délka nástupištní hrany musí ve špičce umožnit zastavení jednotky délky 80 metrů; nástupiště 90 m.

Nákladní doprava – cílový stav

Rozsah dopravy:

- Pravidelná dálková nákladní doprava neuvažována.
- Místní obsluha bude tvořena výhradně pravidelnými Mn vlaky dopravce ČD Cargo, a. s., vedenými pouze podle potřeby.
- Ostatní dopravci s pravidelnou nákladní dopravou na této trati neuvažují.

Délky a hmotnosti nákladních vlaků, hnací vozidla:

- Mn vlaky relace Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a zpět normativ 150 metrů, S 400 tun pro směr do Ostravice, S 600 tun pro směr do Frýdlantu nad Ostravicí. Hnací vozidlo řady 742, resp. 731, nasazení nezávislé trakce platí pro varianty s elektrizací i bez elektrizace.

Z vyjádření vyplývají potřebné délky dopravních kolejí pro nákladní dopravu:

- Z uvedených délek nákladních vlaků, byť vedených pouze podle potřeby, je třeba uvažovat užitečnou délku alespoň jedné dopravní koleje v dopravně Ostravice 180 metrů.

Výhledový rozsah veškeré vlakové dopravy na řešené trati – cílový stav

Trať 324		kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
Mezistaniční úsek					Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celke m	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Frýdlant nad Ostravicí Ostravice	1	T	prav				19					19	19	0	0	19	20	37	0	0	37		
			pp						1		1	0	1	0	1	0		2	0	2			
		Z	prav				18					18	18	0	0	18	19				39		
			pp								1	1	0	1	0	1							

4 DEFINICE POSUZOVANÝCH VARIANT

Pro vymezené území, které je tvořeno dotčenými tratěmi č. 323 a 324 bude provedeno dopravně-technologické posouzení v následujících projektových variantách.

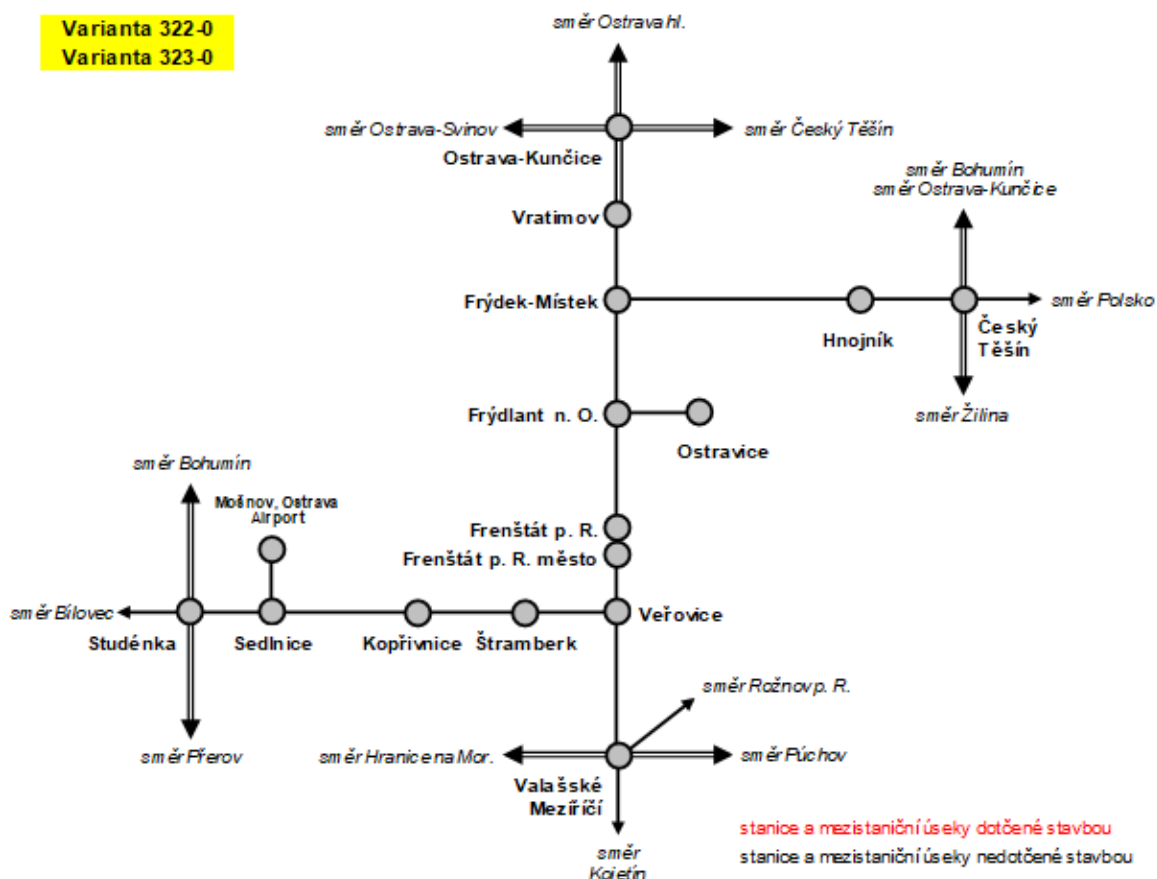
4.1 Definování nulových variant (variant bez projektu)

4.1.1 Varianty 323-0, 322-0,

Definice variant:

- Varianta „bez projektu“ slouží pro zhodnocení, zda stávající infrastruktura trati kapacitně vyhoví požadavkům výhledového rozsahu dopravy a zda umožní dosáhnout jízdních dob zadaných Moravskoslezským krajem a požadovaného dopravního modelu a linkotvorby.
- Předpokládá se provoz moderních vozidel nezávislé trakce (motorových jednotek) na stávající infrastruktuře.

Schéma variant:



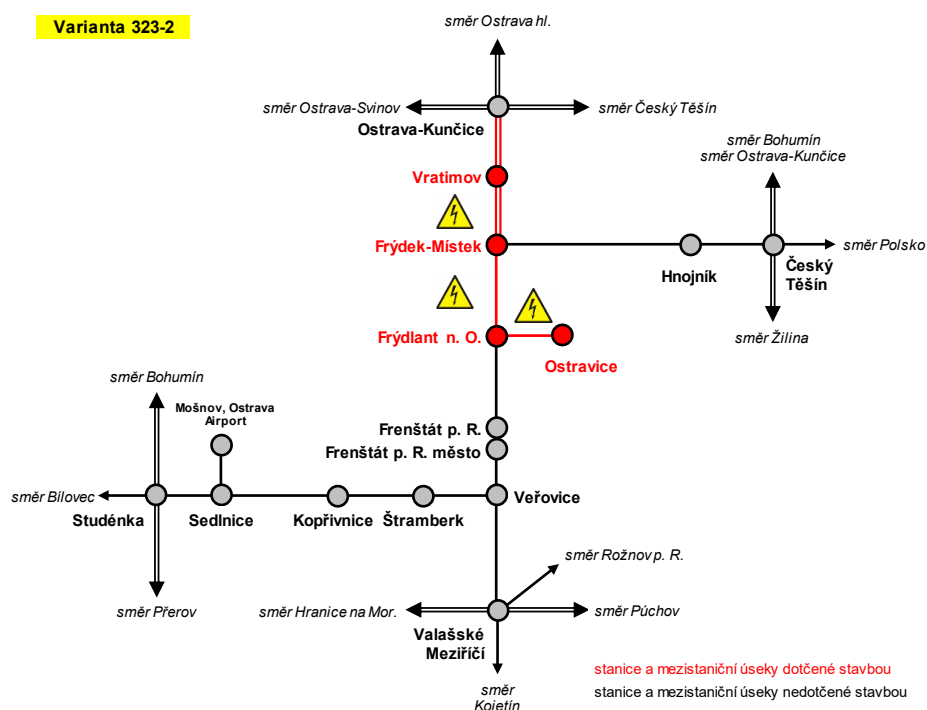
4.2 Definování projektových variant pro tratě 323+324

4.2.1 Varianta 323-2

Definice varianty:

- **Trat' 323** bude v traťovém úseku Vratimov – Frýdek-Místek zkapacitněna zdvoukolejněním.
- V traťovém úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Frýdlant nad Ostravicí bude trať stavebně upravena s cílem zvýšení traťových rychlostí a elektrizována.
- Stanice v traťovém úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Frýdlant nad Ostravicí budou stavebně upraveny, čímž mj. umožní dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení.
- **Zbylá část trati 323** bude zachována v rozsahu varianty „bez projektu“ s tím, že na nich bude uvažován provoz moderních vozidel nezávislé trakce (motorových jednotek).
- **Trat' 324** bude trať stavebně upravena s cílem zvýšení traťových rychlostí a elektrizována.
- **Požadované jízdní doby** avizované Moravskoslezským krajem musí být splněny na traťových úsecích, které jsou dotčeny stavbou. V úsecích ponechaných v rozsahu varianty „bez projektu“ cestovní doby nemusí být splněny.
- **Dochází k přizpůsobení vedení linek regionální dopravy** možnostem, které dává rozsah stavbou dotčené infrastruktury. Obecně platí, že oproti cílovému stavu jsou linky v některých případech zkráceny, případně vedeny pouze v nezávislé trakci.

Schéma varianty:



Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice

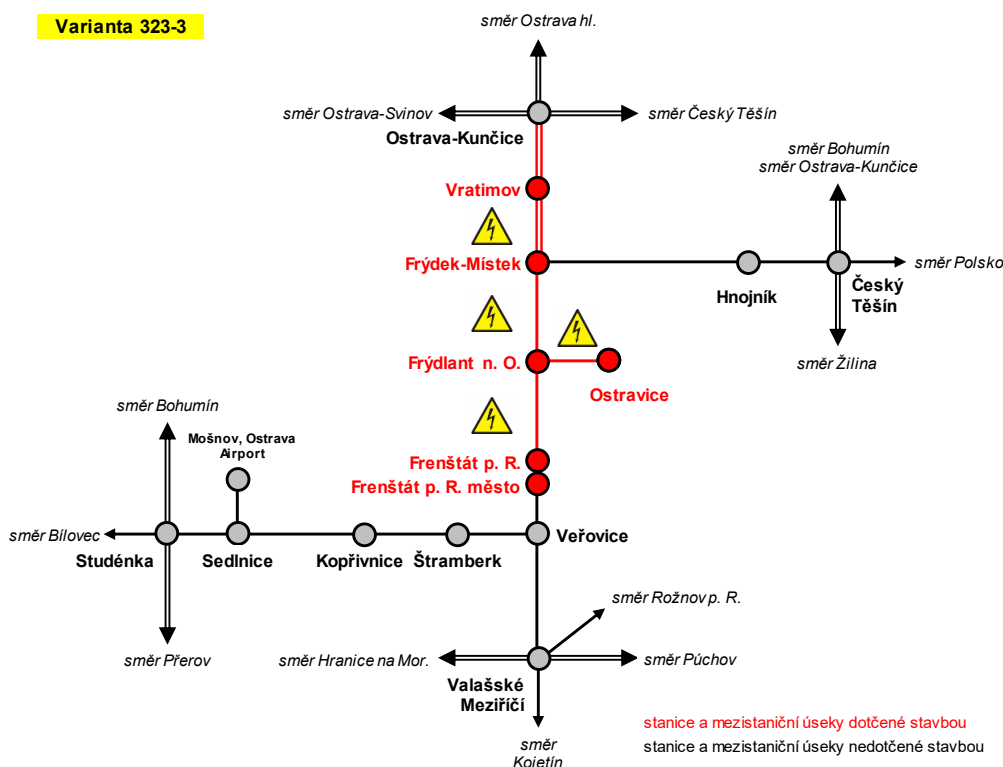
aktualizace studie proveditelnosti

4.2.2 Varianta 323-3

Definice varianty:

- **Trat' 323** bude v traťovém úseku Vratimov – Frýdek-Místek zkapacitněna zdvoukolejněním.
- V traťovém úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Frenštát pod Radhoštěm město bude trať stavebně upravena s cílem zvýšení traťových rychlostí a elektrizována.
- Stanice v traťovém úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Frenštát pod Radhoštěm město budou stavebně upraveny, čímž mj. umožní dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení.
- **Zbylá část trati 323** bude zachována v rozsahu varianty „bez projektu“ s tím, že na nich bude uvažován provoz moderních vozidel nezávislé trakce (motorových jednotek).
- **Trat' 324** bude trať stavebně upravena s cílem zvýšení traťových rychlostí a elektrizována.
- **Požadované jízdní doby** avizované Moravskoslezským krajem musí být splněny na traťových úsecích, které jsou dotčeny stavbou. V úsecích ponechaných v rozsahu varianty „bez projektu“ cestovní doby nemusí být splněny.
- **Dochází k přizpůsobení vedení linek regionální dopravy** možnostem, které dává rozsah stavbou dotčené infrastruktury. Obecně platí, že oproti cílovému stavu jsou linky v některých případech zkráceny, případně vedeny pouze v nezávislé trakci.

Schéma varianty:



Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
a Studénka – Veřovice

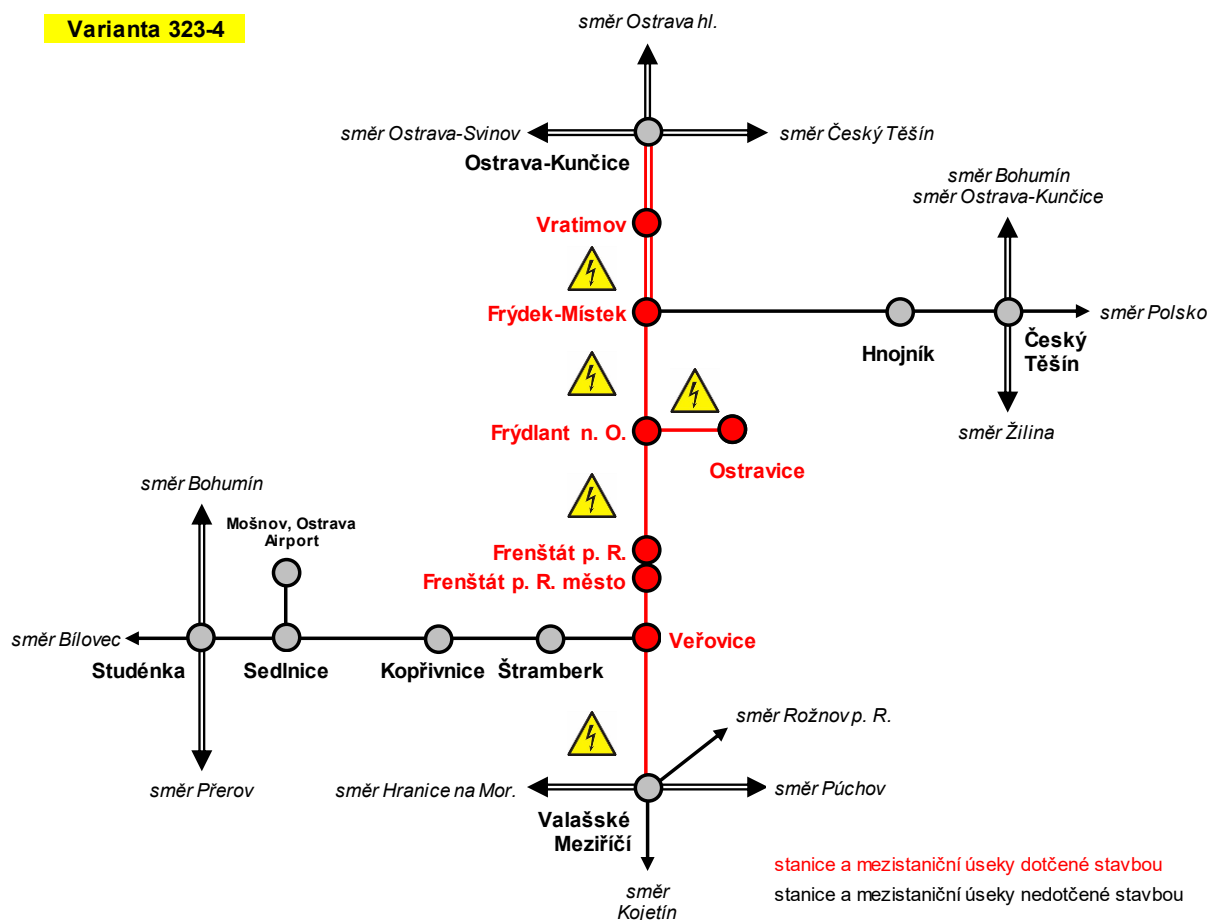
aktualizace studie proveditelnosti

Varianta 323-4

Definice varianty:

- **Trat' 323** bude v traťovém úseku Vratimov – Frýdek-Místek zkapacitněna zdvoukolejněním.
- V traťovém úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Valašské Meziříčí (mimo) bude trať stavebně upravena s cílem zvýšení traťových rychlostí a elektrizována.
- Stanice v traťovém úseku Ostrava-Kunčice (mimo) – Valašské Meziříčí (mimo) budou stavebně upraveny, čímž mj. umožní dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení.
- **Trat' 324** bude trať stavebně upravena s cílem zvýšení traťových rychlostí a elektrizována.
- **Požadované jízdní doby** avizované Moravskoslezským krajem musí být splněny na traťových úsecích, které jsou dotčeny stavbou, tj. v celém traťovém úseku.
- Z pohledu rozsahu a organizace dopravy bude zaveden cílový dopravní model definovaný v předchozích kapitolách.

Schéma varianty:



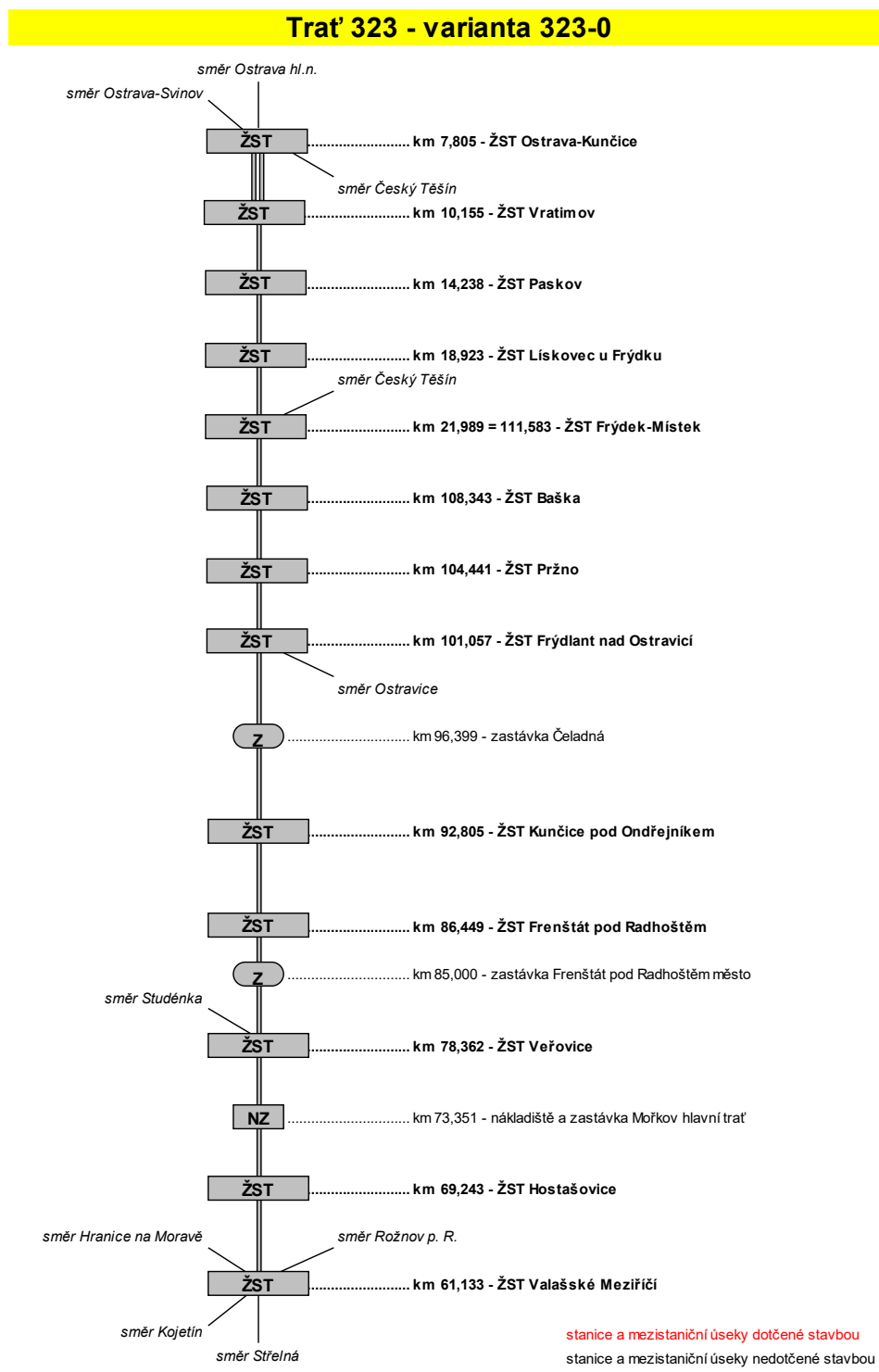
Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

5 TRAŤOVÁ TECHNOLOGIE – TRATĚ 323+324

5.1 Traťová technologie – varianta 323-0

5.1.1 Koncepce řešení

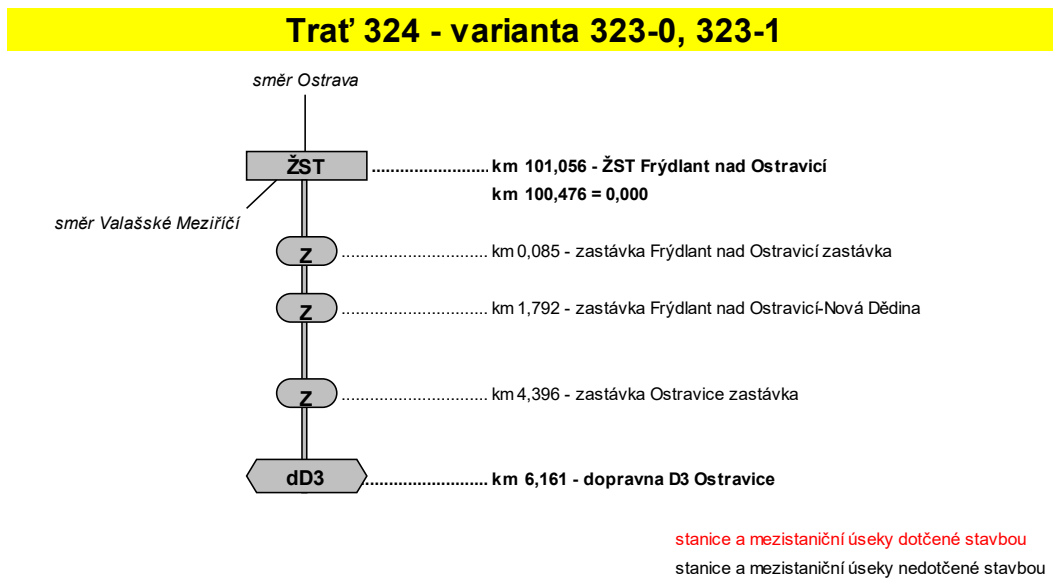
Blokové schéma varianty – trať 323



Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
a Studénka – Veřovice

aktualizace studie proveditelnosti

Blokové schéma varianty – trať 324



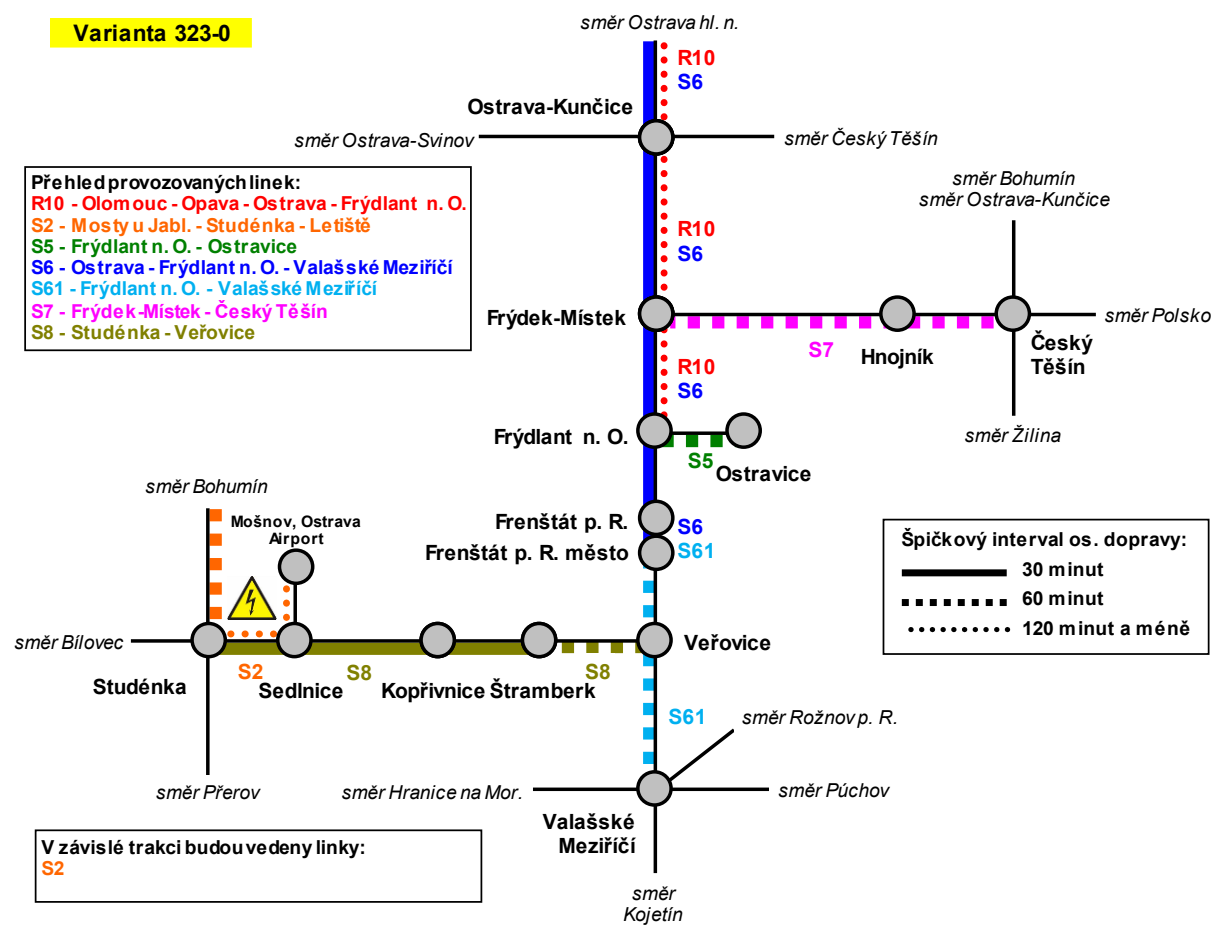
5.1.2 Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie

Výhledový rozsah dopravy, kterého by mělo být dosaženo v cílovém stavu, je shodný pro všechny varianty a byl podrobně definován v samostatné kapitole „Vstupní data dopravní technologie“.

Na trati 323 obecně dochází k požadavku na výrazné navýšení rozsahu zejména osobní dopravy oproti současnému stavu. Naopak trať 324 předpokládá zachování rozsahu dopravy jako v současném stavu, tj. maximálně 60minutový interval vlaků osobní dopravy.

Z hlediska linkotvorby je zřejmé, že nelze zajistit vedení linek tak, jak požaduje výhledová doprava v cílovém stavu. V rámci varianty bez projektu se proto předpokládá zachování schématu vedení linek jako v současném stavu. Páteří linkou bude nadále linka S6 z Ostravy do Valašského Meziříčí vedená v nezávislé trakci. Linka S5 bude vedena ve stávající relaci Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice.

Schéma varianty z hlediska linkotvorby:



Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
 a Studénka – Veřovice
 aktualizace studie proveditelnosti

5.1.3 Výhledové jízdní doby

Výsledky výpočtu jízdních dob – trať 323

Jízdní doby - varianta 323-0														
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí														
Typový vlak	Sp (R27)		Os (S6)		Os (S61)				Pn		Mn		Mn	
Hnací vozidlo	2x 844		2x 844		2x 844				731		731		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor	R - t		R - t		R - t				S 1130 t		S 400 t		S 1350 t	
Délka vlaku	2 x 90 m		2 x 90 m		2 x 90 m				-		-		-	
Stanovená rychlost	120 km/h		120 km/h		120 km/h				-		-		-	
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.					JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST Ostrava-Kunčice	*	*	*	*	-	-			*	*	*	*	-	*
ŽST Vratimov	2,0	I	2,5	0,5	-	-			5,0	I	6,0	I	-	-
ŽST Paskov	3,0	I	4,0	0,5	-	-			8,0	I	10,0	I	-	-
ŽST Lískovec u Frýdku	4,0	I	4,5	1,0	-	-			8,0	33,0	11,0	30,0	-	-
ŽST Frýdek-Místek	3,0	1,0	3,5	2,0	-	-			6,0	*	10,0	30,0	-	-
ŽST Baška	5,0	I	3,0	0,5	-	-			-	-	9,0	I	-	-
ŽST Přžno	3,0	I	4,0	0,5	-	-			-	-	8,0	I	-	-
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	3,5	*	3,5	2,0	-	-			-	-	7,0	30,0	-	-
z Čeladná	-	-	4,5	0,5	-	-			-	-	I	I	-	-
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem	-	-	3,5	1,0	-	-			-	-	24,0	I	-	-
ŽST Frenštát pod Radhoštěm	-	-	5,5	2,0	*	*			-	-	10,0	*	-	-
z Frenštát p. R. město	-	-	2,0	*	2,0	0,5			-	-	-	-	-	-
ŽST Veřovice	-	-	-	-	7,5	0,5			-	-	-	-	-	-
z Mořkov hlavní trať	-	-	-	-	6,0	0,5			-	-	-	-	-	-
ŽST Hostašovice	-	-	-	-	5,0	2,0			-	-	-	-	*	*
ŽST Valašské Meziříčí	-	-	-	-	8,5	*			-	-	-	-	12,0	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	23,5	1,0	40,5	10,5	29,0	3,5			27,0	33,0	95,0	90,0	12,0	0,0
Cestovní doba (min)	24,5		51,0		32,5				60,0		185,0		12,0	

Délka trati (km)	24,710	40,767	25,316		14,184	39,320	8,110
Technická rychlost (km/h)	63,09	60,40	52,38		31,52	24,83	40,55
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	60,51	47,96	46,74		-	-	-

Jízdní doby - varianta 323-0														
Valašské Meziříčí - Ostrava-Kunčice														
Typový vlak	Sp (R27)		Os (S6)		Os (S61)				Pn		Mn		Mn	
Hnací vozidlo	2x 844		2x 844		2x 844				731		731		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor	R - t		R - t		R - t				S 1130 t		S 400 t		S 1350 t	
Délka vlaku	2 x 90 m		2 x 90 m		2 x 90 m				-		-		-	
Stanovená rychlost	120 km/h		120 km/h		120 km/h				-		-		-	
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.					JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST Valašské Meziříčí	-	-	-	-	*	*			-	-	-	-	*	*
ŽST Hostašovice	-	-	-	-	10,0	2,0			-	-	-	-	23,0	*
z Mořkov hlavní trať	-	-	-	-	5,0	0,5			-	-	-	-	-	-
ŽST Veřovice	-	-	-	-	6,0	0,5			-	-	-	-	-	-
z Frenštát p. R. město	-	-	*	*	7,5	0,5			-	-	-	-	-	-
ŽST Frenštát pod Radhoštěm	-	-	2,0	2,0	2,0	*			-	-	*	*	-	-
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem	-	-	6,0	1,0	-	-			-	-	18,0	l	-	-
z Čeladná	-	-	3,5	0,5	-	-			-	-	l	l	-	-
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	*	*	4,0	2,0	-	-			-	-	11,0	30,0	-	-
ŽST Pržno	4,0	l	3,5	1,5	-	-			-	-	6,0	-	-	-
ŽST Baška	3,0	l	4,0	0,5	-	-			-	-	4,0	l	-	-
ŽST Frýdek-Místek	5,0	1,0	4,0	2,0	-	-			*	*	6,0	30,0	-	-
ŽST Lískovec u Frýdku	4,0	l	4,0	2,0	-	-			5,0	l	7,0	30,0	-	-
ŽST Paskov	4,0	l	4,5	0,5	-	-			4,0	l	8,0	l	-	-
ŽST Vratimov	3,0	l	4,0	0,5	-	-			3,0	l	4,0	l	-	-
ŽST Ostrava-Kunčice	2,0	*	2,5	*	-	-			4,0	*	4,0	*	-	-
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	25,0	1,0	42,0	12,5	30,5	3,5			16,0	0,0	68,0	90,0	23,0	0,0
Cestovní doba (min)	26,0		54,5		34,0				16,0		158,0		23,0	
Délka trati (km)	24,710		40,767		25,316				14,184		39,320		8,110	
Technická rychlost (km/h)	59,30		58,24		49,80				53,19		34,69		21,16	
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	57,02		44,88		44,68				-		-		-	

Výsledky výpočtu jízdních dob – trať 324

Jízdní doby - varianta 324-bez elektrizace													
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice													
Typový vlak	Os (S5)										Mn		
Hnací vozidlo	844										742		
Normativ zátěže a jízdní odpor	R - t										S 400 t		
Délka vlaku	44 m										150 m		
Stanovená rychlost	120 km/h										80 km/h		
Dopravní a zastávky	JD	pob.									JD	pob.	
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	*	*									*	*	
z Frýdlant n. O. zastávka	1,0	▲									2,0	l	
z Frýdlant n. O. - Nová Dědina	2,0	▲									2,5	l	
z Ostravice zastávka	3,5	▲									4,0	l	
ŽST Ostravice	3,0	*									3,5	*	
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	9,5	0,0									12,0	0,0	
Cestovní doba (min)	9,5										12,0		

Délka trati (km)	6,741						6,741
Technická rychlost (km/h)	42,57						33,71
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	42,57						-

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Jízdní doby - varianta 324-bez elektrizace													
Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí													
Typový vlak	Os (S5)												Mn
Hnací vozidlo	844												742
Normativ zátěže a jízdní odpor	R - t												S 600 t
Délka vlaku	44 m												150 m
Stanovená rychlost	120 km/h												80 km/h
Dopravní a zastávky	JD	pob.											JD pob.
ŽST Ostravice	*	*											* *
z Ostravice zastávka	2,5	▲											3,5 I
z Frýdlant n. O. - Nová Dědina	3,5	▲											3,0 I
z Frýdlant n. O. zastávka	2,5	▲											2,0 I
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	1,5	*											2,0 *
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	10,0	0,0											10,5 0,0
Cestovní doba (min)	10,0												10,5

Délka trati (km)	6,741												6,741
Technická rychlost (km/h)	40,45												38,52
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	40,45												-

5.1.4 Fragment nákrešného jízdního řádu

Fragment grafikonu – trať 323

Grafikon pro tuto variantu je navržen v souladu s možnostmi, které dává stávající infrastruktura při současném nasazení moderních vozidel (motorových jednotek). Cílem je přiblížit se rozsahu výhledové dopravy stanovené Moravskoslezským krajem a zároveň zajistit přípojové vazby zejména v Ostravě-Kunčicích a ve Frýdku-Místku a pokud možno i ve Veřovicích. Vzhledem k tomu, že nedochází k úpravám trati a zvýšení rychlostí, není možné zajistit síťové vazby v ideálním stavu dle požadavků zadavatele.

Základem je 30minutový interval linky S6 v relaci Ostrava hl. n. – Frenštát pod Radhoštěm. Na uvedeném spoje navazuje linka S61 mezi Frenštátem pod Radhoštěm a Valašským Meziříčím. Volba rozdělení vozebního ramene ve Frenštátu je veden jednak lomem frekvence ve Frenštátu pod Radhoštěm a dále cílem maximalizovat počet vlaků z Ostravy trasovaných až na zastávku Frenštát město. V případě přímých spojů Ostrava – Valašské Meziříčí by bylo nutné končit s převážnou částí spojů již v ŽST Frenštát.

Poloha osobních vlaků je limitována nutností křížovat v ŽST Kunčice pod Ondřejníkem, od čehož se odvíjí potřeba křížování ve stanicích Pržno a Lískovec u Frýdku-Místku. V Ostravě-Kunčicích je zajištěna obousměrná vazba na linku S1 obdobně jako v současném stavu. Obdobně v případě Frýdku-Místku lze zajistit vazbu a přípoje na trať 322 ve variantě bez projektu (322-0).

Vzhledem k jednokolejnému úseku a požadavku na průvoz nákladních vlaků v úseku Vratimov – Frýdek-Místek nelze zajistit průvoz spojů rychlé regionální dopravy ve formě spěšných vlaků v rozsahu, které požaduje Moravskoslezský kraj. Podařilo se natrasovat prodloužení linky R10 (podle národního systému Ministerstva dopravy linka R27) do Frýdku-Místku a v případě objednávky kraje s pokračováním do Frýdlantu nad Ostravicí ve formě spěšného vlaku. Rychlé spojení Ostravy a Frý-

dlantu lze tedy uvažovat ve čtvrtinovém rozsahu ve vztahu k počtu rychlých spojů, které vyžaduje výhledová doprava.

Trasy nákladních vlaků z Ostrava-Kunčic do Frýdku-Místku (případně zpět) lze vkládat každou hodinu v rozsahu dvou vlaků. V případě, že jedou spoje linky R10, pak v rozsahu jeden spoj za hodinu. Je nutné uvažovat výhradně nasazení lokomotiv nezávislé trakce.

Grafikon je uveden v přílohové části.

Fragment grafikonu – trať 324-bez elektrizace

Grafikon pro tuto variantu je navržen v souladu s možnostmi, které dává stávající infrastruktura při současném nasazení moderních vozidel (motorových jednotek). Cílem je zajistit rozsah výhledové dopravy stanovené Moravskoslezským krajem a zároveň zajistit přípojové vazby ve Frýdlantu nad Ostravicí. Základem je 60minutový interval, který je vázán na časové polohy vlaků linky S6 ve směru od a do Ostravy.

Grafikon je uveden v přílohové části.

5.1.5 Posouzení traťové propustnosti

Jako omezující úsek byl zvolen vždy mezistaniční úsek s maximální celkovou dobou obsazení na řešeném traťovém úseku.

Hodnocení propustnosti – trať 323

Omezující úsek Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem

Propustnost 0:00-24:00	
T (min)	1 440
T _{obs} (min)	498,8
T _{vyl} (min)	60
T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	8,75
t _{dod} + t _{ruš}	5,38
S _o	0,361
K _{pr} (%)	58,34%
n _m (vlaků)	98
N _{prav} (vlaků)	57
Volných tras	41

Obtížnost	B
-----------	---

Propustnost 05:00-20:00	
T (min)	900
T _{obs} (min)	402,5
T _{vyl} (min)	0
T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	8,75
t _{dod} + t _{ruš}	5,38
S _o	0,447
K _{pr} (%)	72,19%
n _m (vlaků)	64
N _{prav} (vlaků)	46
Volných tras	18

Obtížnost	B
-----------	---

Propustnost 14:00-16:00	
T (min)	120
T _{obs} (min)	70,0
T _{vyl} (min)	0
T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	8,75
t _{dod} + t _{ruš}	5,38
S _o	0,583
K _{pr} (%)	94,17%
n _m (vlaků)	8
N _{prav} (vlaků)	8
Volných tras	0

Obtížnost	B
-----------	---

Hodnocení propustnosti – trať 324

Omezující úsek Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Propustnost 0:00-24:00	
T (min)	1 440
T _{obs} (min)	453,3
T _{vyl} (min)	60
T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	12,25
t _{dod} + t _{ruš}	7,35
S _o	0,328
K _{pr} (%)	52,55%
n _m (vlaků)	70
N _{prav} (vlaků)	37
Volných tras	33

Obtížnost	B
-----------	---

Propustnost 05:00-20:00	
T (min)	900
T _{obs} (min)	367,5
T _{vyl} (min)	0
T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	12,25
t _{dod} + t _{ruš}	7,35
S _o	0,408
K _{pr} (%)	65,33%
n _m (vlaků)	46
N _{prav} (vlaků)	30
Volných tras	16

Obtížnost	B
-----------	---

Propustnost 14:00-16:00	
T (min)	120
T _{obs} (min)	49,0
T _{vyl} (min)	0
T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	12,25
t _{dod} + t _{ruš}	7,35
S _o	0,408
K _{pr} (%)	65,33%
n _m (vlaků)	6
N _{prav} (vlaků)	4
Volných tras	2

Obtížnost	B
-----------	---

5.1.6 Charakteristika traťových úseků

Přehled traťových rychlostí – trať 323

V rámci varianty bez projektu nedochází ke změnám traťových rychlostí oproti současnému stavu.

Přehled traťových rychlostí – trať 324

V rámci varianty bez projektu nedochází ke změnám traťových rychlostí oproti současnému stavu.

5.1.7 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 323

V rámci varianty bez projektu nedochází ke změnám zabezpečovacího zařízení oproti současnému stavu.

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 324

V rámci varianty bez projektu nedochází ke změnám zabezpečovacího zařízení oproti současnému stavu.

5.1.8 Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu

Porovnání jízdních dob – trať 323

Úspory jízdních dob - varianta 323-0					
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Ostrava-Kunčice - Frýdlant nad Ostr.	38,5	Os (S6)	30,0	Os (S6)	8,5
Ostrava-Kunčice - Frenštát pod Radh.	62,5	Os (S6)	47,0	Os (S6+S61)	15,5

Úspory jízdních dob - varianta 323-0					
Valašské Meziříčí - Ostrava-Kunčice					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Frýdlant nad Ostr. - Ostrava-Kunčice	37,0	Os (S6)	33,5	Os (S6)	3,5
Frenštát pod Radh. - Ostrava-Kunčice	59,0	Os (S6)	50,5	Os (S6+S61)	8,5

Splnění požadavků MSK – trať 323

Varianta 323-0			
Mezistaniční úsek	Cestovní časy		
	požadované MSK	trať umožní	splnění požadavku
Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek	15-16	20-21	NE
Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí	10-11	11-13	ANO v jednom směru
Frýdlant nad Ostr. - Frenštát pod. Radh.	17-18	20	NE
Frenštát pod Radhoštěm - Veřovice	10	10,5	NE
Veřovice - Valašské Meziříčí	19-20	22-23,5	NE
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí	77-81	96 (s přestupem)	NE

Porovnání jízdních dob – trať 324

Jízdní doby - varianta 324-bez elektrizace					
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice hráz					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice	10,0	Os (S5)	9,5	Os (S5)	0,5

Jízdní doby - varianta 324-bez elektrizace					
Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí	10,0	Os (S5)	10,0	Os (S5)	0,0

Splnění požadavků MSK – trať 324

Varianta 324-bez elektrizace			
Mezistaniční úsek	Cestovní časy		
	požadované MSK	trať umožní	splnění požadavku
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice	10-11	9,5-10	ANO

5.1.9 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu

Porovnání personální potřeby zaměstnanců – trať 323

Ke změnám nedochází, je zachován stávající stav.

Porovnání personální potřeby zaměstnanců – trať 324

Ke změnám nedochází, je zachován stávající stav.

5.1.10 Dílčí závěr

Pro požadovaný cílový rozsah a parametry dopravy, které byly definovány na základě výhledové dopravy, bylo provedeno posouzení pro traťový úsek Ostrava – Valašské Meziříčí.

Z hlediska rozsahu dopravy a kapacitních možností trati bylo konstatováno, že lze zachovat stávající rozsah osobní dopravy s tím, že v úseku Ostrava hl. n. – Frýdlant nad Ostravicí by bylo možné vložit trasy rychlíků/spěšných vlaků linky R10 v obou směrech ve 120minutovém intervalu (požadavek výhledové dopravy je však ve výši 30minutového intervalu स्पेशných vlaků).

V případě zavedení této linky by ale docházelo vlivům na časové polohy vlaků nákladní dopravy v úseku Vratimov – Frýdek-Místek, kde zejména v úseku Paskov – Lískovec u Frýdku by bylo reálné provázet pouze dva nákladní vlaky za 120 minut, přestože v současné špičce jezdí až 4 nákladní vlaky. Obdobná situace je v úseku Lískovec u Frýdku – Frýdek-Místek, kde požadavky na taktovou dopravu rovněž umožní vložit pouze dvě trasy pro nákladní vlaky za 120 minut.

Redukce nákladních vlaků v období špičky však není žádoucí, neboť je třeba zajišťovat pravidelnou obsluhu vleček a průmyslových podniků. Vzhledem k výše uvedeným faktům je stávající poloha nákladních vlaků upřednostněna před posílením osobní dopravy.

Na trati 324 lze kapacitně výhledovou dopravu zajistit, neboť není nárokováno navýšení počtu spojů, ale zachování stávajícího 60minutového intervalu.

Z hlediska cestovních dob bylo konstatováno, že stávající infrastruktura obecně neumožní dosáhnout požadovaných hodnot, které avizoval Moravskoslezský kraj. Výjimkami jsou traťové úseky Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm – Veřovice, kde by po nasazení moderních vozidel bylo možné požadované cestovní doby zajistit. Obdobně na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice je požadavek splněn.

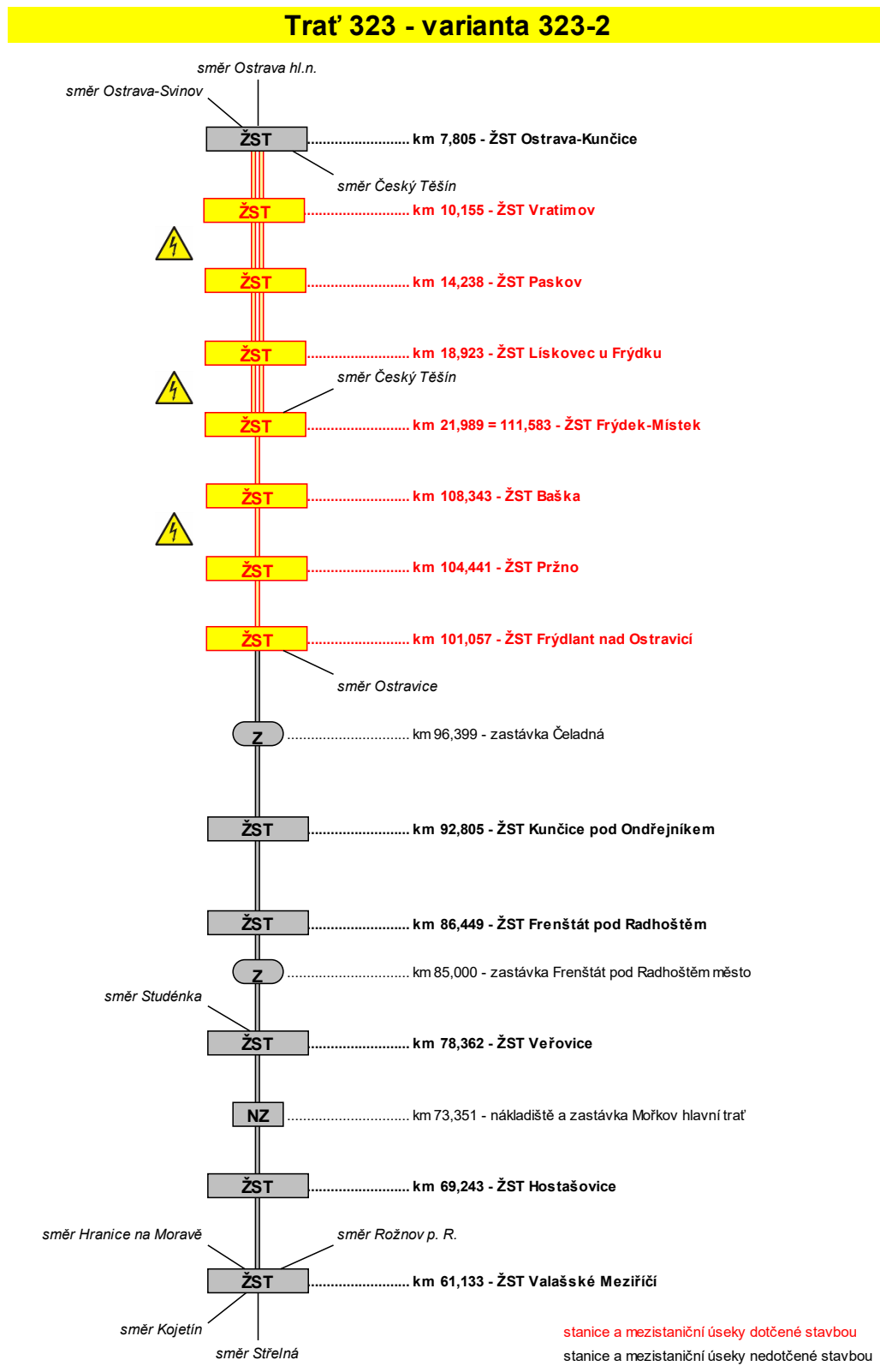
Je zřejmé, že tato varianta výhledové dopravy a jejím parametrům nevyhoví, když bylo rozborům kvantitativních a kvalitativních ukazatelů prokázáno, že úpravy infrastruktury této trati jsou nezbytné. Pouze tak lze zajistit provedení požadovaného rozsahu vlaků osobní dopravy a dosažení potřebných cestovních časů stanovených Moravskoslezským krajem a systémových jízdních dob nutných pro zajištění plně funkčního dopravního systému.

Z pohledu profese dopravní technologie je tato varianta nevyhovující.

5.2 Traťová technologie – varianta 323-2

5.2.1 Koncepce řešení

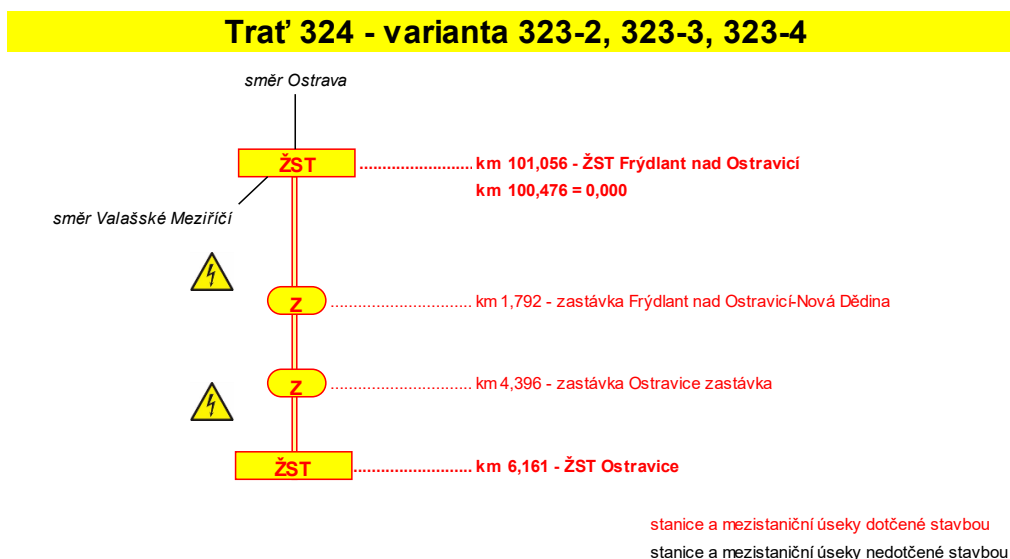
Blokové schéma varianty – trať 323



Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
a Studénka – Veřovice

aktualizace studie proveditelnosti

Blokové schéma varianty – trať 324



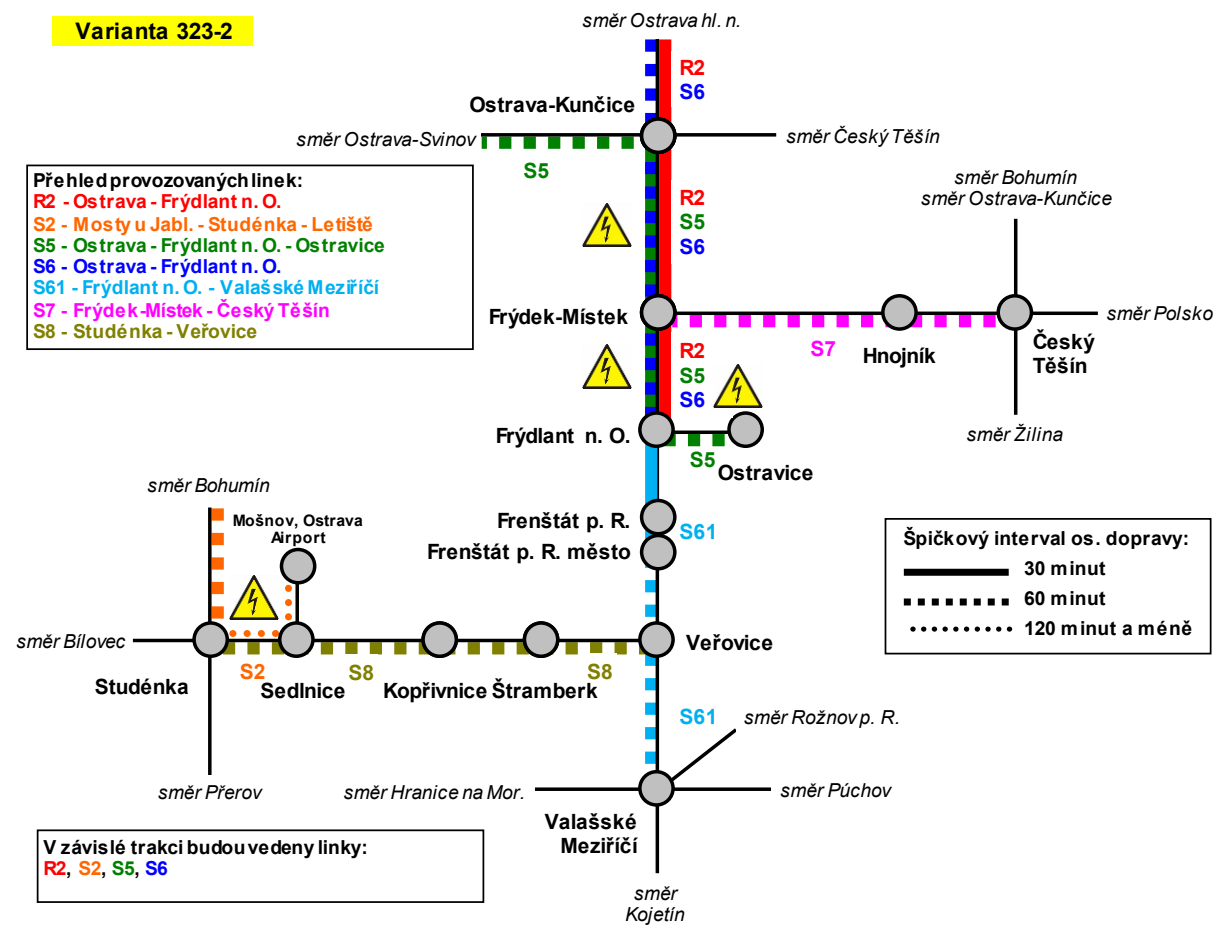
5.2.2 Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie

Výhledový rozsah dopravy, kterého by mělo být dosaženo v cílovém stavu, je shodný pro všechny varianty a byl podrobně definován v samostatné kapitole „Vstupní data dopravní technologie“.

V případě varianty 323-2 lze ve všech úsecích trati dosáhnout rozsahu dopravy, který definovala výhledová doprava cílového stavu. Vzhledem k elektrizaci pouze po Frýdlant nad Ostravicí a Ostravicí je nutné upravit linkotvorbu.

Oproti předchozí variantě lze zajistit vedení přímé linky S5 do Ostravice. Linka S5 je tak vedena plně v souladu s parametry výhledové dopravy cílového stavu.

Schéma varianty z hlediska linkotvorby:



Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
 a Studénka – Veřovice
 aktualizace studie proveditelnosti

5.2.3 Výhledové jízdní doby

Výsledky výpočtu jízdních dob – trať 323

Jízdní doby - varianta 323-2															
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí															
Typový vlak	Sp1 (R2)		Sp2 (R2)		Os1 (S5/S6)		Os2 (S5/S6)		Os (S61)		Nex		Mn		
Hnačí vozidlo	640		363		640		363		2x 844		363.5		742		
Normativ zátěže a jízdní odpor	R - t		200 t		R - t		200 t		R - t		T 1300 t		S 400 t		
Délka vlaku	80 m		100 m		80 m		100 m		2 x 90 m		600 m		300 m		
Stanovená rychlost	120 km/h		120 km/h		120 km/h		120 km/h		100 km/h		100 km/h		80 km/h		
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	
ŽST Ostrava-Kunčice	*	*	*	*	*	*	*	*	-	-	*	*	*	*	
ŽST Vratimov	1,5	I	2,0	I	2,0	0,5	2,5	0,5	-	-	4,0	I	3,5	I	
ŽST Paskov	2,5	I	2,5	I	3,0	0,5	3,5	0,5	-	-	3,5	I	4,0	I	
ŽST Lískovec u Frýdku	2,5	I	2,5	I	3,5	0,5	3,5	0,5	-	-	3,0	I	5,0	30,0	
ŽST Frýdek-Místek	2,5	1,0	2,5	1,0	2,5	2,0	3,0	2,0	-	-	3,0	*	5,5	30,0	
ŽST Baška	2,0	I	2,5	I	2,5	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	4,0	I	
ŽST Pržno	2,0	I	2,0	I	3,0	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	3,0	I	
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	2,5	*	2,5	*	2,5	*	3,0	*	*	*	-	-	3,5	30,0	
z Čeladná	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	0,5	-	-	5,0	I	
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	1,0	-	-	3,0	I	
ŽST Frenštát pod Radhoštěm	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	1,0	-	-	8,5	*	
z Frenštát p. R. město	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	0,5	-	-	-	-	
ŽST Veřovice	-	-	-	-	-	-	-	-	7,5	0,5	-	-	-	-	
z Mořkov hlavní trať	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	0,5	-	-	-	-	
ŽST Hostašovice	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	1,0	-	-	-	-	
ŽST Valašské Meziříčí	-	-	-	-	-	-	-	-	8,5	*	-	-	-	-	
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	15,5	1,0	16,5	1,0	19,0	4,5	21,5	4,5	42,5	5,0	13,5	0,0	45,0	90,0	
Cestovní doba (min)	16,5		17,5		23,5		26,0		47,5		13,5		135,0		
Délka trati (km)	24,710		24,710		24,710		24,710		40,767		14,180		39,320		
Technická rychlost (km/h)	95,65		89,85		78,03		68,96		57,55		63,02		52,43		
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	89,85		84,72		63,09		57,02		51,50		-		-		

Jízdní doby - varianta 323-2															
Valašské Meziříčí - Ostrava-Kunčice															
Typový vlak		Sp1 (R2)		Sp2 (R2)		Os1 (S5/S6)		Os2 (S5/S6)		Os (S61)		Nex		Mn	
Hnačí vozidlo		640		363		640		363		2x 844		363.5		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor		R - t		200 t		R - t		200 t		R - t		T 1300 t		S 400 t	
Délka vlaku		80 m		100 m		80 m		100 m		2 x 90 m		600 m		300 m	
Stanovená rychlost		120 km/h		120 km/h		120 km/h		120 km/h		100 km/h		120 km/h		80 km/h	
Dopravný a zastávky		JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST	Valašské Meziříčí	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	-	-	-	-
ŽST	Hostašovice	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	1,0	-	-	-	-
z	Mořkov hlavní trať	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,5	-	-	-	-
ŽST	Veřovice	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	1,0	-	-	-	-
z	Frenštát p. R. město	-	-	-	-	-	-	-	-	7,5	0,5	-	-	-	-
ŽST	Frenštát pod Radhoštěm	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,0	-	-	*	*
ŽST	Kunčice pod Ondřejníkem	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	1,0	-	-	11,0	l
z	Čeladná	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	0,5	-	-	3,5	l
ŽST	Frýdlant nad Ostravicí	*	*	*	*	*	*	*	*	4,0	*	-	-	4,5	30,0
ŽST	Pržno	2,5	l	2,5	l	3,0	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	4,5	l
ŽST	Baška	2,0	l	2,0	l	2,5	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	3,0	l
ŽST	Frýdek-Místek	2,0	1,0	2,5	1,0	2,5	2,0	3,0	2,0	-	-	*	*	3,5	30,0
ŽST	Lískovec u Frýdku	2,0	l	2,5	l	2,5	0,5	3,0	0,5	-	-	4,5	l	5,5	30,0
ŽST	Paskov	2,5	l	2,5	l	3,5	0,5	3,5	0,5	-	-	3,5	l	6,5	l
ŽST	Vratimov	2,5	l	2,5	l	3,0	0,5	3,5	0,5	-	-	3,0	l	4,0	l
ŽST	Ostrava-Kunčice	2,0	*	2,0	*	2,0	*	2,5	*	-	-	2,5	*	2,5	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)		15,5	1,0	16,5	1,0	19,0	4,5	21,5	4,5	44,0	5,5	13,5	0,0	48,5	90,0
Cestovní doba (min)		16,5		17,5		23,5		26,0		49,5		13,5		138,5	
Délka trati (km)		24,710		24,710		40,767						14,180		39,320	
Technická rychlost (km/h)		95,65		89,85		128,74						63,02		48,64	
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)		89,85		84,72		104,09						-		-	

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Trinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Výsledky výpočtu jízdních dob – trať 324

Jízdní doby - varianta 324-elektrizace													
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice													
Typový vlak	Os (S5)											Mn	
Hnací vozidlo	471											742	
Normativ zátěže a jízdní odpor	R - t											S 400 t	
Délka vlaku	80 m											150 m	
Stanovená rychlost	160 km/h											80 km/h	
Dopravní a zastávky	JD	pob.										JD	pob.
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	*	*										*	*
z Frýdlant n. O. zastávka	1,0	I										2,0	I
z Frýdlant n. O. - Nová Dědina	2,0	▲										2,5	I
z Ostravice zastávka	2,5	▲										4,0	I
ŽST Ostravice	2,5	*										3,5	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	8,0	0,0										12,0	0,0
Cestovní doba (min)	8,0											12,0	

Délka trati (km)	6,741											6,741
Technická rychlost (km/h)	50,56											33,71
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	50,56											-

Jízdní doby - varianta 324-elektrizace													
Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí													
Typový vlak	Os (S5)											Mn	
Hnací vozidlo	471											742	
Normativ zátěže a jízdní odpor	R - t											S 600 t	
Délka vlaku	80 m											150 m	
Stanovená rychlost	160 km/h											80 km/h	
Dopravní a zastávky	JD	pob.										JD	pob.
ŽST Ostravice	*	*										*	*
z Ostravice zastávka	2,5	▲										3,5	I
z Frýdlant n. O. - Nová Dědina	2,5	▲										3,0	I
z Frýdlant n. O. zastávka	2,0	I										2,0	I
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	1,0	*										2,0	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	8,0	0,0										10,5	0,0
Cestovní doba (min)	8,0											10,5	

Délka trati (km)	6,741											6,741
Technická rychlost (km/h)	50,56											38,52
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	50,56											-

5.2.4 Fragment nákrešného jízdního řádu

Fragment grafikonu – trať 323

Grafikon pro tuto variantu je navržen v souladu s požadavky dodržení cestovních dob stanovených Moravskoslezským krajem a zároveň při splnění požadavku na síťové vazby v rámci řešeného území dle požadavků zadavatele.

Přípojové skupiny vlaků osobní dopravy jsou vytvořeny v uzlech Ostrava-Kunčice (osy symetrie v X:00 a X:30), Frýdek-Místek (osy symetrie v X:15 a X:45), Frýdlant nad Ostravicí (osy symetrie v X:00 a X:30) v souladu s cílovým řešením síťové grafiky na řešeném území.

Vzhledem k tomu, že stavebně je dotčen pouze traťový úsek Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí, je cílový koncept výhledový dopravy uplatňován pouze v tomto úseku. Dále ve směru na Valaš-

ské Meziříčí je nutné se přizpůsobit možností, které dává stávající infrastruktura, která nebude dotčena stavbou.

Linka R2 je vedena v celé trase dle výhledové dopravy, linka S5 není z důvodu chybějící elektrizace do Ostravice vedena pouze mezi Frýdlantem a Ostravicí do Ostravy nezajíždí. Proto je posílena linka S6 na 30minutový interval. Sled vlaků (pomalý linky S6 a za ním rychlý linky R2) je v souladu s požadavky zadavatele studie a vytvořením přípojové skupiny v ŽST Frýdlant nad Ostravicí po příjezdu pomalého i rychlého spoje z Ostravy. Jízda rychlých vlaků linky R2 je však v souladu s požadavky Moravskoslezského kraje zajištěna pouze v období špiček pracovních dní. Mimo špičky a nepracovní dny se předpokládá vedení pouze spojů základní sítě linky S6.

Vedení linky S5 je v souladu s cílovým stavem výhledové dopravy, která je výchozí z Ostravy-Svinova a zajišťuje přímé spojení v závislé trakci s Ostravicí bez nutnosti přestupu ve Frýdlantu nad Ostravicí.

U ostatních spojů je ve Frýdlantu nad Ostravicí nutný přestup – do Frenštátu pod Radhoštěm a Valašského Meziříčí linkou S61. Vzhledem k nutnosti křižovat ve stávajících ŽST Kunčice pod Ondřejníkem a Hostašovice, jsou přestupní doby ve Frýdlantu v rozmezí 6 až 7 minut.

Trasy nákladních vlaků z Ostravy-Kunčic do Frýdku-Místku a dále ve směru Dobrá u Frýdku-Místku (vlečka Hyundai Nošovice) lze bez problémů vkládat i v období špiček, kdy vlaky osobní dopravy jezdí v rozsahu až 4 spoje za hodinu v jednom směru. Zde se projevuje nutnost zdvoukolejnění traťového úseku Vratimov – Frýdek-Místek.

Naopak zpracovaný grafikon je průkazem, že zkapacitnění traťového úseku Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí není z hlediska osobní dopravy nutné a případné mimořádné křižování vlaků lze zajistit v ŽST Baška nebo Pržno.

Z hlediska průvozu tras nákladních vlaků lze v této variantě, která neumožní elektrický provoz na celém rameni Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, konstatovat, že by pro vlaky délky 740 metrů byl využíván zejména úsek Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek (s přechodem na trať 322) s tím, že by vlaky byly vedeny v závislé trakci.

Na dvoukolejném úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek by vlaky délky 740 metrů byly vedeny ve svazku s vlaky osobní dopravy bez nutnosti zastavovat z dopravních důvodů na celém traťovém úseku. V případě přechodu nákladních vlaků na vlečky AWT Paskov (přípojová stanice Vratimov), resp. Biocel Paskov (přípojová stanice Paskov), lze pro krátkodobé zastavení nákladních vlaků využívat dostatečně dlouhé předjízdne dopravní koleje.

Podle požadavků zadavatele byla prověřována možnost průvozu nákladních vlaků i v traťovém úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí. Zde se jako limitující prvek projevuje nutnost pravidelného křižování osobních vlaků v Kunčicích pod Ondřejníkem. Trasu nákladního vlaku na průjezd mezi osob-

ními vlaky nelze vložit. Proto je nutné konstatovat, že v období dopravní špičky není možné mimořádné tranzitní nákladní vlaky (odklony) úsekem Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí provážet. Odklonová vozba nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí se nepředpokládá.

V železniční stanici Hostašovice, která není předmětem stavebních úprav této varianty, se zastavuje výhradně z dopravních důvodů (křižování).

Grafikon je uveden v přílohové části.

Problematika zastavování v železniční stanici Hostašovice

Z pohledu modelu přepravních vztahů a přepravní prognózy bylo prokázáno, že využití této stávající železniční stanice dosahuje tak nízkého potenciálu, že přepravní efekty, které přináší zastavování spojů v této stanici, jsou nižší než negativní důsledky zachování obsluhy tohoto tarifního bodu. Průjezd železniční stanici Hostašovice navíc přispívá ke zkrácení cestovních dob v relaci Ostrava – Valašské Meziříčí podle požadavku objednatele.

Z výše uvedených důvodů se obsluha stávající železniční zastávky Hostašovice ve výhledovém stavu nedoporučuje a uvedenou lokalitu se předpokládá obsluhovat stávajícími dopravními módy.

S uvedeným doporučením projektanta byl seznámen objednatel regionální osobní dopravy (Moravskoslezský kraj), který navržené řešení po projednání akceptoval.

(poznámka: Doposud se uvažuje s projížděním žst. Hostašovice, jak bylo uvedeno ve SP Beskydy, prozatím se čeká na vyjádření kraje k problematice zastavování osobních vlaků v této stanici. Stanovisko kraje bude po jeho obdržení zapracováno do ASP Beskydy)

Fragment grafikonu – trať 324

Grafikon pro trať 324 v této variantě již uvažuje modernizaci a elektrizaci trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice. Pro výpočet jízdních dob jsou uvažována moderní vozidla závislé trakce, která na nové infrastruktuře umožní dosáhnout dalších úspor jízdních dob oproti předchozí variantě.

Linka S5 je ve vztahu k ŽST Frýdlant nad Ostravicí tranzitní, oproti předchozí variantě nedochází k přestupům. Pobyty v ŽST Frýdlant nad Ostravicí dosahující 6 až 7 minut jsou záměrně voleny tak, aby byl umožněn přestup z linky R2 z Ostravy (resp. do Ostravy) a S61 z Valašského Meziříčí (resp. do Valašského Meziříčí) v ose symetrie X:00.

V listu grafikonu je opět uvedena stávající zastávka Frýdlant nad Ostravicí zastávka, která není vlaky osobní dopravy obsluhována (zdůvodnění viz samostatná kapitola uvedená v rámci varianty 323-1). Z hlediska sestavy grafikonu je vedena pouze kóta průjezdu.

Navýšení na špičkový 30minutový interval by bylo teoreticky reálné s tím, že přípojová skupina v uzlu Frýdlant nad Ostravicí by byla vytvořena v osách symetrie X:00 a X:30. Vzhledem k zlepšení mož-

ností nové infrastruktury a dalšímu zkrácení jízdních dob oproti předchozí variantě lze předpokládat pokrytí posilového spoje kmenovou soupravou a není nutné uvažovat další elektrickou jednotku výhradně pro posilové spoje. Z hlediska sestavy grafikonu lze bez problémů zajistit i špičkový 30minutový interval. To potvrzují i hodnoty výpočtů traťové propustnosti, které potvrzují možnost vedení 8 spojů (4 párů vlaků) za období 120 minut.

Grafikon je uveden v přílohové části.

Problematika zastavování na železniční zastávce Frýdlant nad Ostravicí zastávka

Z pohledu modelu přepravních vztahů a přepravní prognózy bylo prokázáno, že využití této stávající zastávky dosahuje tak nízkého potenciálu, že přepravní efekty, které přináší zastavování spojů na této zastávce jsou nižší než negativní důsledky zachování obsluhy tohoto tarifního bodu. Průjezd zastávkou stanicí Frýdlant nad Ostravicí zastávka navíc přispívá ke zkrácení cestovních dob v relaci Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice podle požadavku objednatele.

Z výše uvedených důvodů se obsluha stávající zastávky Frýdlant nad Ostravicí zastávka ve výhledovém stavu nedoporučuje a uvedenou lokalitu se předpokládá obsluhovat stávajícími dopravními módy.

S uvedeným doporučením projektanta byl seznámen objednatel regionální osobní dopravy (Moravskoslezský kraj), který navržené řešení po projednání akceptoval.

V případě trvání požadavku na obsluhu tohoto tarifního bodu lze konstatovat, že z pohledu dopravní technologie a sestavy grafikonu by obsluha zastávky byla možná bez problémů a negativních sekundárních efektů na sousední síť. Při 60minutovém intervalu jsou časy na obrat v Ostravici dostatečné, aby byla umožněna obsluha zastávky. Došlo by však k navýšení jízdních dob o 1 minut v každém směru oproti variantě bez obsluhy zastávky.

V případě průjezdu zastávkou bez její obsluhy je traťové propustnost dotčeného úseku ve výši 8 vlakových tras za období 120 minut. To umožňuje výhledové navýšení špičkové dopravní nabídky až na 30minutový interval. Naopak v případě obsluhy zastávky by traťová propustnost poklesla na 7 vlakových tras za období 120 minut. Vložení 8 tras do listu grafikonu by samozřejmě bylo nadále možné, avšak za cenu snížení požadovaných časů mezer a tím i snížení stability grafikonu.

Problematika prodloužení trati pod hráz vodního díla Ostravice

V rámci zadávací dokumentace této studie byl vznesen požadavek na posouzení možnosti prodloužení trati pod hráz vodního díla Šance s vybudováním koneční zastávky Ostravice hráz.

Z pohledu modelu přepravních vztahů a přepravní prognózy bylo prokázáno, že využití této zastávky dosahuje tak nízkého potenciálu, že náklady spojené s realizací zastávky nejsou ve vztahu k přínosům odůvodnitelné.

Z pohledu nákladní přepravy bylo na základě vyjádření dopravců konstatováno, že prodloužení pod hráz nemá z pohledu nákladní přepravy žádné přínosy.

Z pohledu dopravní technologie a sestavy grafikonu by prodloužení trasy linky S5 z Ostravice na zastávku Ostravice hráz bylo možné bez problémů. Při 60minutovém intervalu jsou časy na obrát v Ostravici dostatečné, aby byla umožněna obsluha zastávky Ostravice hráz bez nutnosti použití další soupravy. V ŽST Ostravice tak postačí jediná nástupištní hrana a nebylo by nutné upravovat základní koncept stanice. V případě 30minutového intervalu a současného požadavku na obsluhu zastávky Ostravice hráz by již bylo nutné v ŽST Ostravice křižovat, což by nárokovalo zřízení druhé nástupištní hrany, tím i nutnost mimoúrovňového přístupu na druhé nástupiště a tím zvýšení investičních nákladů. Tento model by nárokoval i nárůst vlakových souprav.

5.2.5 Posouzení traťové propustnosti

Jako omezující úsek byl zvolen vždy mezistaniční úsek s maximální celkovou dobou obsazení na řešeném traťovém úseku. Pro navýšení dopravy v mezistaničním úseku Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí byl vypočtena traťová propustnost v úseku Pržno – Frýdlant nad Ostravicí.

Hodnocení propustnosti – trať 323

Posouzení traťové propustnosti v omezujícím úseku Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondř.

Odpovídají hodnotám uvedeným ve variantě 323-0.

Posouzení traťové propustnosti v úseku Pržno – Frýdlant nad Ostravicí.

Propustnost 0:00-24:00		Propustnost 05:00-20:00		Propustnost 14:00-16:00	
T (min)	1 440	T (min)	900	T (min)	120
T _{obs} (min)	435,0	T _{obs} (min)	371,3	T _{obs} (min)	60,0
T _{vyl} (min)	60	T _{vyl} (min)	0	T _{vyl} (min)	0
T _{stál} (min)	0	T _{stál} (min)	0	T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	3,75	t _{obs} (min)	3,75	t _{obs} (min)	3,75
t _{dod} + t _{ruš}	2,33	t _{dod} + t _{ruš}	2,33	t _{dod} + t _{ruš}	2,33
S _o	0,315	S _o	0,413	S _o	0,500
K _{pr} (%)	51,07%	K _{pr} (%)	66,83%	K _{pr} (%)	81,00%
n _m (vlaků)	227	n _m (vlaků)	148	n _m (vlaků)	20
N _{prav} (vlaků)	116	N _{prav} (vlaků)	99	N _{prav} (vlaků)	16
Volných tras	111	Volných tras	49	Volných tras	4
Obtížnost B		Obtížnost B		Obtížnost B	

Hodnocení propustnosti – trať 324

Posouzení traťové propustnosti v omezujícím úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice

Propustnost 0:00-24:00	
T (min)	1 440
T _{obs} (min)	351,5
T _{vyl} (min)	60
T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	9,50
t _{dod} + t _{ruš}	5,80
S _o	0,255
K _{pr} (%)	41,02%
n _m (vlaků)	90
N _{prav} (vlaků)	37
Volných tras	53

Obtížnost	B
-----------	---

Propustnost 05:00-20:00	
T (min)	900
T _{obs} (min)	285,0
T _{vyl} (min)	0
T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	9,50
t _{dod} + t _{ruš}	5,80
S _o	0,317
K _{pr} (%)	51,00%
n _m (vlaků)	59
N _{prav} (vlaků)	30
Volných tras	29

Obtížnost	B
-----------	---

Propustnost 14:00-16:00	
T (min)	120
T _{obs} (min)	38,0
T _{vyl} (min)	0
T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	9,50
t _{dod} + t _{ruš}	5,80
S _o	0,317
K _{pr} (%)	51,00%
n _m (vlaků)	8
N _{prav} (vlaků)	4
Volných tras	4

Obtížnost	B
-----------	---

5.2.6 Charakteristika traťových úseků

Přehled traťových rychlostí – trať 323

Staničení (km)	Rychlost (km/hod) pro I = 130 mm	Poznámka
ŽST Valašské Meziříčí - km 61,133		
61,600	65	-
62,151	75	-
62,900	80	-
65,000	85	-
65,800	100	-
67,600	85	-
68,916	60	-
ŽST Hostašovice - km 69,243		
69,693	80	-
78,100	60	-
ŽST Veřovice - km 78,362		
79,000	80	-
85,810	60	-
ŽST Frenštát pod Radhoštěm - km 86,449		
86,600	80	-
92,600	60	-
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem - km 92,805		
93,300	75	-
96,667	100	-
99,860	90	-
100,294	70	-
100,546	60	-
ŽST Frýdlant nad Ostravicí - km 101,057		
101,591	70	-
101,724	120	-
ŽST Pržno - km 104,441		
ŽST Baška - km 108,343		
108,700	80	-
ŽST Frýdek-Místek - km 21,989 = 111,583		
19,968	120	-
ŽST Lískovec u Frýdku - km 18,923		
15,700	100	-
15,100	110	-
ŽST Paskov - km 14,238		
11,100	80	-
10,200	110	-
ŽST Vratimov - km 10,155		
ŽST Ostrava-Kunčice - km 7,805		

Přehled traťových rychlostí – trať 324

Staničení (km)	Rychlost (km/hod) pro l = 130 mm	Poznámka
ŽST Frýdlant nad Ostravicí - 0,000		
0,004	50	-
0,060	70	-
0,500	80	-
5,990	50	-
km 6,161 - ŽST Ostravice		

5.2.7 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 323

Dopravná/Mezistaniční úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Ostrava-Kunčice			3.	elektronické stavědlo typu ETB, obsluhované z JOP
Ostrava-Kunčice – Vratimov			3.	elektronické TZZ, autoblok
Vratimov			3.	elektronické STT, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Vratimov – Paskov			3.	elektronické TZZ, autoblok
Paskov			3.	elektronické STT, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Paskov – Lískovec u Frýdku			3.	elektronické TZZ, autoblok
Lískovec u Frýdku			3.	elektronické STT, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Lískovec u Fr. – Frýdek-Místek			3.	elektronické TZZ, autoblok
Frýdek-Místek			3.	elektronické STT, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Frýdek-Místek – Baška			3.	elektronické TZZ, autoblok
Baška			3.	elektronické STT, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Baška – Pržno			3.	elektronické TZZ, autoblok
Pržno			3.	elektronické STT, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Pržno – Frýdlant nad Ostravicí			3.	elektronické TZZ, autoblok
Frýdlant nad Ostravicí			3.	elektronické STT, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Frýdlant n. O. – Kunčice p. O.			3.	automatické hradlo
Kunčice pod Ondřejníkem			3.	elektronické STT, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Kunčice p. O. – Frenštát p. R.			3.	elektronické automatické hradlo
Frenštát pod Radhoštěm		2.		elektromechanické
Frenštát p. R. – Veřovice	1.			telefonické dorozumívání
Veřovice		2.		elektromechanické
Veřovice – Hostašovice		2.		reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71
Hostašovice		2.		TEST 14
Hostašovice – Val. Meziříčí			3.	automatické hradlo
Valašské Meziříčí			3.	reléové, s cestovým systémem a s číslicovou volbou

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 324

Dopravna/Mezistaniční úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Frýdlant nad Ostravicí			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Frýdlant nad Ostr. – Ostravice			3.	Elektronické TZZ, automatické hradlo
Ostravice			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice

5.2.8 Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu

Porovnání jízdních dob – trať 323

Úspory jízdních dob - varianta 323-2					
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Ostrava-Kunčice - Frýdlant nad Ostr.	38,5	Os (S6)	26,0	Os (S5/S6)	12,5
Ostrava-Kunčice - Frenštát pod Radh.	62,5	Os (S6)	55,0	Os (S6+S61)	7,5
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí	98,5	Os (S6)	84,5	Os (S6+S61)	14,0

Úspory jízdních dob - varianta 323-2					
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Ostrava-Kunčice - Frýdlant nad Ostr.	38,5	Os (S6)	24,0	Os (S5/S6)	14,5
Ostrava-Kunčice - Frenštát pod Radh.	62,5	Os (S6)	53,5	Os (S6+S61)	9,0
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí	98,5	Os (S6)	83,0	Os (S6+S61)	15,5

Splnění požadavků MSK – trať 323

Varianta 323-2			
Mezistaniční úsek	Cestovní časy		
	požadované MSK	trať umožní	splnění požadavku
Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek	15-16	13,5-14	ANO
Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí	10-11	10	ANO
Frýdlant nad Ostr. - Frenštát pod. Radh.	17-18	15	ANO
Frenštát pod Radhoštěm - Veřovice	10	10	ANO
Veřovice - Valašské Meziříčí	19-20	21-22,5	NE
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí (S6/S5+S6)	77-81	84,5-85,5	NE
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí (R2+S61)	77-81	71-73	ANO

Porovnání jízdních dob – trať 324

Jízdní doby - varianta 324-elektrizace					
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice hráz					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice	10,0	Os (S5)	8,0	Os (S5)	2,0

Jízdní doby - varianta 324-elektrizace					
Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Ostravice - Frýdlant nad Ostravicí	10,0	Os (S5)	8,0	Os (S5)	2,0

Splnění požadavků MSK – trať 324

Varianta 324-elektrizace			
Mezistaniční úsek	Cestovní časy		
	požadované MSK	trať umožní	splnění požadavku
Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice	10-11	8	ANO

5.2.9 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu

Porovnání personální potřeby zaměstnanců – trať 323

Trať 323	Stanice a profese	Stav k 1. 4. 2015	Varianta 323-1, 323-2	Úspora
PO Ostrava	Ostrava-Kunčice			
	Dispečer RDP (1+1)	0,000	10,280	-10,280
	Operátor RDP (1+1)	0,000	8,180	-8,180
PO Český Těšín	Vratimov			
	Výpravčí	5,488	0,000	5,488
	Dozorce výhybek	3,627	0,000	3,627
	Paskov			
	Výpravčí	5,247	0,000	5,247
	Lískovec u Frýdku			
	Výpravčí	5,247	0,000	5,247
	Signalista St. 1	5,209	0,000	5,209
	Signalista St. 2	5,209	0,000	5,209
	Frýdek-Místek			
	Výpravčí	5,247	0,000	5,247
	Výpravčí venkovní	5,000	0,000	5,000
	Baška			
	Výpravčí	4,699	0,000	4,699
	Pržno			
	Staniční dozorce	2,320	0,000	2,320
	Frýdlant nad Ostravicí			
	Výpravčí	4,662	0,000	4,662
	Dozorce výhybek	4,624	0,000	4,624
	Kunčice pod Ondřejníkem			
	Výpravčí *)	0,000	0,000	0,000
	Frenštát pod Radhoštěm			
	Výpravčí	4,642	4,642	0,000
	Signalista St. 1	3,958	3,958	0,000
	Signalista St. 2	4,605	4,605	0,000
	Veřovice			
	Výpravčí	4,425	4,425	0,000
	Dozorce výhybek	3,305	3,305	0,000
	Mořkov hlavní trať			
	Neobsazena	0,000	0,000	0,000
	Hostašovice			
	Výpravčí	4,506	4,506	0,000
	Valašské Meziříčí			
	Pohotovostní výpravčí	0,000	4,800	-4,800
Celkem		82,020	48,701	33,319

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Porovnání personální potřeby zaměstnanců – trať 324

Trať 324	Stanice a profese	Stav k 1. 7. 2014	Varianta 323-2, 3, 4	Úspora
PO Český Těšín	Frýdlant nad Ostravicí			
	<i>hodnoceno souhrnně s tratí 323</i>		0,000	0,000
	Ostravice			
	Neobsazena	0,000	0,000	0,000
Celkem		0,000	0,000	0,000

5.2.10 Dílčí závěr

V rámci projektové varianty byly navrženy stavební úpravy trati, které jsou v souladu s požadavky na výhledové parametry osobní a nákladní drážní dopravy v traťovém úseku Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí. Traťové úseky Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí jsou ponechány v rozsahu varianty bez projektu.

Zkapacitnění traťového úseku Vratimov – Frýdek-Místek zdvoukolejněním je obhájeno sestavou grafikonu, z něhož jasně plyne nutnost 2. traťové koleje. Pro vedení intenzivní nákladní dopravy v traťovém úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek v období dopravních špiček současně s příměstskou osobní dopravou jediná kolej nepostačuje. Naopak v traťovém úseku Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí není zkapacitnění nutné, a proto není nárokováno.

Zvýšení traťové rychlosti spolu s elektrizací trati umožní naplnit požadavky na vedení linek osobní dopravy, jak požaduje výhledová doprava v cílovém stavu, pouze ve stavbou dotčeném úseku. Je možné zajistit plnohodnotný provoz linky S5 v požadované relaci Ostrava-Svinov – Ostravice. Na traťovém úseku Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice tak lze zajistit plnohodnotný provoz linek v souladu s požadavky výhledové dopravy.

Vozební rameno na trati Ostrava – Valašské Meziříčí je totiž nutno rozdělit ve Frýdlantu nad Ostravicí, kde je u všech spojů přestup z elektrických souprav do motorových. Vzhledem k přímé lince do Ostravice se částečně snižuje negativum přesezení na motorové vlaky, ale nadále platí, že dle výsledků zpracované přepravní prognózy bude více než 1/3 cestujících ve Frýdlantu nad Ostravicí nadále přestupovat. Grafikon pro tuto variantu je navržen v souladu s požadavky dodržení cestovních dob stanovených Moravskoslezským krajem a zároveň při splnění požadavku na síťové vazby v rámci řešeného území dle požadavků zadavatele.

Přípojové skupiny osobních vlaků jsou vytvořeny v uzlech Ostrava-Kunčice, Frýdek-Místek a Frýdlant nad Ostravicí. Časová poloha na návažných úsecích trati (do Valašského Meziříčí) je přizpůsobena možnostem stávající infrastruktury, avšak při nasazení moderních vozidel nezávislé trakce.

Pro požadovaný cílový rozsah a parametry dopravy, které byly definovány na základě cílového rozsahu výhledové dopravy, bylo provedeno kapacitní posouzení pro traťový úsek Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí. Z hlediska rozsahu dopravy a kapacitních možností trati bylo konstatováno, že cílovou výhledovou dopravu je možné provést i s dostatečnou kapacitní rezervou pro případné navýšení rozsahu dopravy (zejména v období celodenního a denního 900minutového). V posuzovaném omezujícím me-

zistaničním úseku Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem by byla kapacita trati pro 120minutové špičkové období výhledovou dopravou zcela vyčerpána.

Z hlediska cestovních dob bylo konstatováno, že upravená infrastruktura v traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice umožní dosáhnout požadovaných hodnot, které avizoval Moravskoslezský kraj. Výjimkou je nadále úsek Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí, který není stavebně dotčen a požadavky na jízdní doby zde proto nejsou plněny.

Díky navrženému dálkovému ovládní stavbou dotčených železničních stanic lze dosáhnout výrazných úspor dopravních zaměstnanců.

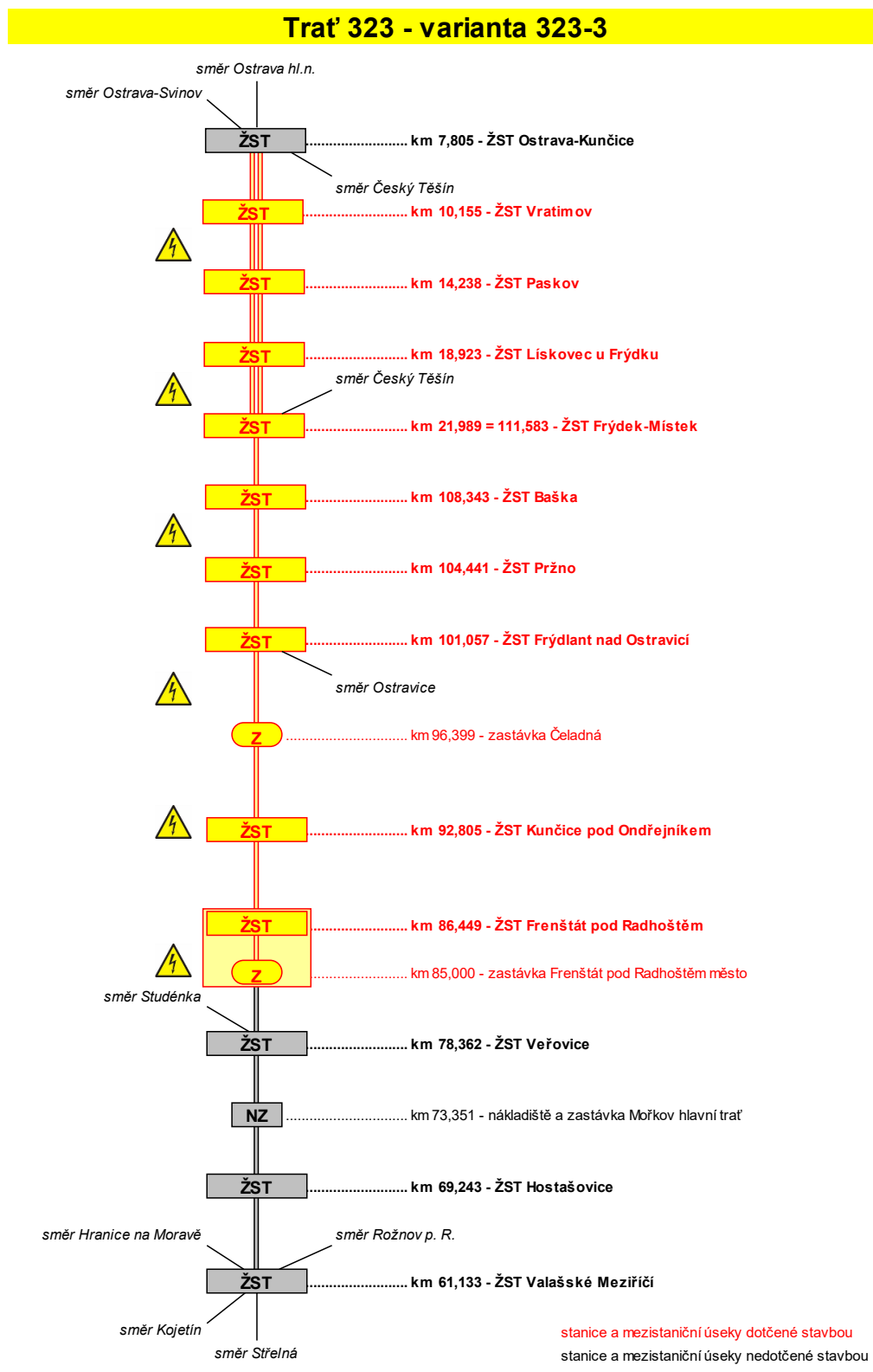
Je zřejmé, že tato varianta výhledové dopravy a jejím kvantitativním i kvalitativním parametrům v úsecích dotčených stavbou plně vyhoví.

Z pohledu profese dopravní technologie je tato varianta vyhovující a doporučuje se k dalšímu posouzení.

5.3 Traťová technologie – varianta 323-3

5.3.1 Koncepce řešení

Blokové schéma varianty – trať 323



Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
a Studénka – Veřovice

aktualizace studie proveditelnosti

- Ve Frenštátu se přestupuje na vlaky nezávislé trakce linky S61 ve směru Valašské Meziříčí.
- Rovněž linka R2 je ukončena v závislé trakci ve Frýdlantu nad Ostravicí, ale oproti předchozím variantám jsou zajištěny přímé vozy do Frenštátu pod Radhoštěm města.
- V období mimo dopravní špičky bude spojení Ostravy a Frenštátu pod Radhoštěm zajištěno prodloužením spojů linky S6 z Frýdlantu nad Ostravicí.

5.3.3 Výhledové jízdní doby

Výsledky výpočtu jízdních dob – trat' 323

Jízdní doby - varianta 323-3															
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí															
Typový vlak	Sp1 (R2)		Sp2 (R2)		Os1 (S5/S6)		Os2 (S5/S6)		Os (S61)		Nex		Mn		
Hnací vozidlo	640		363		640		363		2x 844		363.5		742		
Normativ zátěže a jízdní odpor	R - t		200 t		R - t		200 t		R - t		T 1300 t		S 400 t		
Délka vlaku	80 m		100 m		80 m		100 m		2 x 90 m		600 m		300 m		
Stanovená rychlost	120 km/h		120 km/h		120 km/h		120 km/h		100 km/h		120 km/h		80 km/h		
Dopravní a zastávky	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	
ŽST Ostrava-Kunčice	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
ŽST Vratimov	1,5	I	2,0	I	2,0	0,5	2,5	0,5	-	-	4,0	I	3,5	I	
ŽST Paskov	2,5	I	2,5	I	3,0	0,5	3,5	0,5	-	-	3,5	I	4,0	I	
ŽST Lískovec u Frýdku	2,5	I	2,5	I	3,5	0,5	3,5	0,5	-	-	3,0	I	5,0	30,0	
ŽST Frýdek-Místek	2,5	1,0	2,5	1,0	2,5	1,0	3,0	1,0	-	-	3,0	*	5,5	30,0	
ŽST Baška	2,0	I	2,5	I	2,5	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	4,0	I	
ŽST Pržno	2,0	I	2,0	I	3,0	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	3,0	I	
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5	*	3,0	*	-	-	-	-	3,5	30,0	
z Čeladná	4,0	0,5	4,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	I	
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem	3,5	0,5	3,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	I	
ŽST Frenštát pod Radhoštěm	5,5	1,0	5,5	1,0	-	-	-	-	*	*	-	-	8,5	*	
z Frenštát p. R. město	1,5	*	2,0	*	-	-	-	-	2,0	0,5	-	-	-	-	
ŽST Veřovice	-	-	-	-	-	-	-	-	7,5	1,0	-	-	-	-	
z Mořkov hlavní trať	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	0,5	-	-	-	-	
ŽST Hostašovice	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,5	-	-	-	-	
ŽST Valašské Meziříčí	-	-	-	-	-	-	-	-	8,5	*	-	-	-	-	
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	30,0	4,5	31,5	4,5	19,0	3,5	21,5	3,5	29,0	2,5	13,5	0,0	45,0	90,0	
Cestovní doba (min)	34,5		36,0		22,5		25,0		31,5		13,5		135,0		
Délka trati (km)	40,767		40,767		24,710		24,710		25,316		14,180		39,320		
Technická rychlost (km/h)	81,53		77,65		78,03		68,96		52,38		63,02		52,43		
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	70,90		67,95		65,89		59,30		48,22		-		-		

Jízdní doby - varianta 323-3														
Valašské Meziříčí - Ostrava-Kunčice														
Typový vlak	Sp1 (R2)		Sp2 (R2)		Os1 (S5/S6)		Os2 (S5/S6)		Os (S61)		Nex		Mn	
Hnačí vozidlo	640		363		640		363		2x 844		363,5		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor	R - t		200 t		R - t		200 t		R - t		T 1300 t		S 400 t	
Délka vlaku	80 m		100 m		80 m		100 m		2 x 90 m		600 m		300 m	
Stanovená rychlost	120 km/h		120 km/h		120 km/h		120 km/h		100 km/h		120 km/h		80 km/h	
Dopravný a zastávky	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.
ŽST Valašské Meziříčí	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	-	-	-	-
ŽST Hostašovice	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	0,5	-	-	-	-
z Mořkov hlavní trať	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,5	-	-	-	-
ŽST Veřovice	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	1,0	-	-	-	-
z Frenštát p. R. město	*	*	*	*	-	-	-	-	7,5	0,5	-	-	-	-
ŽST Frenštát pod Radhoštěm	1,5	1,0	2,0	1,0	-	-	-	-	2,0	*	-	-	*	*
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem	5,5	0,5	5,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	1
z Čeladná	3,5	0,5	3,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	1
ŽST Frýdlant nad Ostravicí	3,5	1,5	4,0	1,5	*	*	*	*	-	-	-	-	4,5	30,0
ŽST Pržno	2,5	1	2,5	1	3,0	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	4,5	1
ŽST Baška	2,0	1	2,0	1	2,5	0,5	3,0	0,5	-	-	-	-	3,0	1
ŽST Frýdek-Místek	2,5	1,0	2,5	1,0	2,5	1,0	3,0	1,0	-	-	*	*	3,5	30,0
ŽST Lískovec u Frýdku	2,0	1	2,5	1	2,5	0,5	3,0	0,5	-	-	4,5	1	5,5	30,0
ŽST Paskov	2,5	1	2,5	1	3,5	0,5	3,5	0,5	-	-	3,5	1	6,5	1
ŽST Vratimov	2,5	1	2,5	1	3,0	0,5	3,5	0,5	-	-	3,0	1	4,0	1
ŽST Ostrava-Kunčice	2,0	*	2,0	*	2,0	*	2,5	*	-	-	2,5	*	2,5	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)	30,0	4,5	31,5	4,5	19,0	3,5	21,5	3,5	30,5	2,5	13,5	0,0	48,5	90,0
Cestovní doba (min)	34,5		36,0		22,5		25,0		33,0		13,5		138,5	
Délka trati (km)	40,767		40,767		24,710		24,710		25,316		14,180		39,320	
Technická rychlost (km/h)	81,53		77,65		78,03		68,96		49,80		63,02		48,64	
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)	70,90		67,95		65,89		59,30		46,03		-		-	

Výsledky výpočtu jízdních dob – trať 324

Odpovídají hodnotám uvedeným ve variantě 323-2.

5.3.4 Fragment nákrešného jízdního řádu

Fragment grafikonu – trať 323

Koncepce návrhu odpovídá návrhu uvedenému ve variantě 323-2, kterou dále rozvíjí.

Vzhledem k tomu, že stavebně je dotčen traťový úsek Ostrava-Kunčice – Frenštát pod Radhoštěm město, je cílový koncept výhledový dopravy uplatňován pouze v tomto úseku. Dále ve směru na Valašské Meziříčí je nutné se přizpůsobit možnostem, které dává stávající infrastruktura, která nebude dotčena stavbou.

Linky R2 a S5 jsou vedeny v celé trase dle výhledové dopravy, linka S6 je z důvodu chybějící elektrizace do Valašského Meziříčí vedena pouze do zastávky Frenštát pod Radhoštěm město. Sled vlaků (pomalý linky S6 a za ním rychlý linky R2) je v souladu s požadavky zadavatele studie a vytvořením přípojové skupiny v ŽST Frýdlant nad Ostravicí po příjezdu pomalého i rychlého spoje z Ostravy. Jízda rychlých vlaků linky R2 je však v souladu s požadavky Moravskoslezského kraje zajištěna pouze v období špiček pracovních dní. Mimo špičky a nepracovní dny se předpokládá vedení pouze spojů základní sítě linky S6.

Oproti předchozím variantám není nutné ve Frýdlantu nad Ostravicí přestupovat. Linka S5 je již od varianty 323-2 tranzitní. Zásadní změnou oproti předchozí variantě je vedení spojů linky S6 v závislé

trakci až do přepravně exponované zastávky Frenštát pod Radhoštěm město. Díky tomu lze uplatnit koncept přímých vozů z rychlé linky R2, které budou pokračovat jako linka S6 do Frenštátu pod Radhoštěm. Rychlé špičkové spojení Ostravy a Frenštátu bude možné podle požadavků cílového stavu výhledové dopravy.

U všech spojů je ve Frenštátu pod Radhoštěm, případně zastávce Frenštát pod Radhoštěm město nutný přestup. Vzhledem k prokladu linky S6 jedoucí až do zastávky Frenštát pod Radhoštěm město lze zajistit přímé spojení z Ostravy až na zastávku město, stejně jako přímé spojení ŽST Frenštát s Valašským Meziříčím při zachování obsluhy zastávky město. Přestupy jsou zajištěny s přestupními časy 5 minut.

Podmínkou pro vedení všech vlaků linky S6 od Ostravy na zastávku město je zajištění odstavné koleje v sousedství zastávky. V opačném případě by u části spojů byly nutné soupravné jízdy na nádraží Frenštát pod Radhoštěm a zpět a zbylá část spojů by nutně končila již v ŽST Frenštát pod Radhoštěm.

Časová poloha spojů linky S6 vedené v nezávislé trakci je fixována křížováním v ŽST Frýdlant nad Ostravicí a Frenštát pod Radhoštěm. K pravidelnému křížování spojů návazné linky S61 tak dochází ve Veřovicích, kde lze navázat přípoji ve směru Studénka.

V listu grafikonu je uvedena stávající železniční stanice Hostašovice (zdůvodnění viz samostatná kapitola) a je uvedena pouze kóta průjezdu. Všechny vlaky osobní dopravy budou uvedený tarifní bod pravidelně projíždět.

Naopak zpracovaný grafikon je průkazem, že zkapacitnění traťového úseku Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí není z hlediska osobní dopravy nutné a případné mimořádné křížování vlaků lze zajistit v ŽST Baška nebo Přemo.

Z hlediska průvozu tras nákladních vlaků lze v této variantě, která neumožní elektrický provoz na celém rameni Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, konstatovat, že by pro vlaky délky 740 metrů byl využíván zejména úsek Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek (s přechodem na trať 322) s tím, že by vlaky byly vedeny v závislé trakci.

Na dvoukolejném úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek by vlaky délky 740 metrů byly vedeny ve svazku s vlaky osobní dopravy bez nutnosti zastavovat z dopravních důvodů na celém traťovém úseku. V případě přechodu nákladních vlaků na vlečky AWT Paskov (přípojová stanice Vratimov), resp. Biocel Paskov (přípojová stanice Paskov), lze pro krátkodobé zastavení nákladních vlaků využívat dostatečně dlouhé předjízdne dopravní koleje.

Podle požadavků zadavatele byla prověřována možnost průvozu nákladních vlaků i v traťovém úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí. Zde se jako limitující prvek projevuje nutnost pravidelného křížování osobních vlaků v Kunčicích pod Ondřejníkem. Trasu nákladního vlaku na průjezd mezi osobními vlaky nelze vložit. Proto je nutné konstatovat, že v období dopravní špičky není možné mimo-

řádné tranzitní nákladní vlaky (odklony) úsekem Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí provážet. Odklonová vozba nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí se nepředpokládá.

Podle požadavků zadavatele byla prověřována možnost průvozu nákladních vlaků i v traťovém úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí. Vzhledem k tomu, že dochází k částečné elektrizaci traťového úseku, je možné uvažovat vedení vlaků v závislé trakci Ostrava-Kunčice – Frenštát pod Radhoštěm a následným přepřahem na nezávislou trakci ve směru Valašské Meziříčí. Alternativně lze provážet vlaky v celém traťovém úseku v nezávislé trakci. Vzhledem k tomu, že ŽST Frenštát není dimenzována pro přepřahy nákladních vlaků a odstavování lokomotiv závislé/nezávislé trakce, doporučuje se vedení nákladních vlaků v nezávislé trakci.

Oproti variantě 323-2 osobní vlaky pravidelně křižují ve Frýdlantu nad Ostravicí a Frenštátu pod Radhoštěm, proto je možné natrasovat nákladní vlaky i v tomto mezistaničním úseku, a tím na celém rameni Ostrava – Valašské Meziříčí. Obsazení jedné ze dvou dopravních kolejí nákladním vlakem v ŽST Baška a Kunčice pod Ondřejníkem je však omezením pro možnost mimořádného křižování vlaků osobní dopravy v případě zpoždění. Přesto je možné konstatovat, že v období dopravní špičky je možné mimořádné tranzitní nákladní vlaky (odklony) úsekem Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí provážet. Odklonová vozba nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí se nepředpokládá (hmotnosti nákladních vlaků délky 740 metrů by si vyžadovaly nasazení tři až čtyř hnacích vozidel nezávislé trakce).

Grafikon je uveden v přílohové části.

Problematika zastavování na železniční zastávce Pstruží

Z pohledu modelu přepravních vztahů a přepravní prognózy bylo prokázáno, že lze očekávat výhledové využití této neexistující zastávky z pohledu cestujících.

Pohledem do zpracovaného listu grafikonu lze zjistit, že umístění nové zastávky v mezistaničním úseku Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem by mělo zásadní vliv na organizaci dopravy a časovou polohu vlaků na celém rameni Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí. Nárůst jízdních dob spojených s obsluhou zastávky by dosahoval v obou směrech hodnoty 1,5 minuty (0,5 pobyt a dále 2x 0,5 minuty dynamická složka). Díky navýšení doby obsazení o 2x 1,5 minuty by nešlo udržet koncept křižování v uzlových stanicích Frýdlant nad Ostravicí a Frenštát pod Radhoštěm a křižování by bylo nutné přesunout do ŽST Kunčice pod Ondřejníkem. Aby byla udržena osa symetrie v ŽST Frýdlant na X:00, bylo by zde nutné prodloužit pobyty vlaků o neakceptovatelných 6 až 7 minut pro každý vlak a pro každý směr. O uvedený čas by se tranzitním cestujícím Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm prodloužil přepravní čas, což by vyvolalo snížení přepravní poptávky po železniční dopravě.

Sekundárním důsledkem by byla nutná změna časové polohy spojů linky S61, aby byly zajištěny přípoje ve Frenštátu pod Radhoštěm ve směru Valašské Meziříčí. Tím by došlo k narušení přípojové skupiny v uzlu Veřovice (doposud uvažován v X:00) a ujíždění přípojů na trati 325. To by rovněž vyvolalo pokles atraktivity železniční dopravy pro cestující.

Řešení jsou následující:

- Všechny osobní vlaky novou zastávku obslouží (dopravní nabídka na zastávce bude každých 30 minut), avšak dojde k narušení systémových vazeb ve Frýdlantu nad Ostravicí (přechod souprav mezi linkami R2/S6) a dalších uzlech; zároveň bude znemožněno rychlého spojení Valašského Meziříčí/Frenštátu s Ostravou – viz výše.
- Všechny osobní vlaky novou zastávku obslouží (dopravní nabídka na zastávce bude každých 30 minut), ale čas ztracený obsluhou (cca 1,5 minuty pro každý směr) bude získán úsporou jízdních dob přeložkou trati mezi Kunčicemi p. O. a Frenštátem p. R. – technicky prověřeno zpracovatelem kolejového řešení a vyhodnoceno úsporou jízdních dob pro tzv. optimistickou variantu, jejíž tabulky jsou uvedeny v rámci samostatné kapitoly. Uvedené řešení nárokuje zvýšení investičních nákladů.
- Zastávku bude obsluhovat každý druhý spoj (dopravní nabídka na zastávce bude každých 60 minut), pro získání potřebných jízdních dob bude u každého druhého spoje nutné projíždět zastávku Čeladná nebo stanici Kunčice p. O. (dopravní nabídka na jednom z uvedených tarifních bodů poklesne na 60 minut), avšak nedojde k narušení systémových vazeb ve Frýdlantu nad Ostravicí, není třeba budovat přeložku, nezvýší se investiční náklady, nedojde ke zhoršení ekonomiky ani nebude dotčen revitalizovaný úsek. Alternativně bude obsluha každých 30 minut, ale zastávky Čeladná a Kunčice pod Ondřejníkem budou obsluhovány střídavě (dopravní nabídky každých 60 minut).

Na základě konferenčního projednání připomínek zástupce objednatele regionální dopravy, Moravsko-slezský kraj, netrvá na nutnosti zřídit zastávku Pstruží. V případě přehodnocení požadavku je možné zastavení vlaků podle výše uvedených organizačních opatření zajistit.

Problematika zastavování v železniční stanici Hostašovice

Z pohledu modelu přepravních vztahů a přepravní prognózy bylo prokázáno, že využití této stávající železniční stanice dosahuje tak nízkého potenciálu, že přepravní efekty, které přináší zastavování spojů v této stanici jsou nižší než negativní důsledky zachování obsluhy tohoto tarifního bodu. Průjezd železniční stanicí Hostašovice navíc přispívá ke zkrácení cestovních dob v relaci Ostrava – Valašské Meziříčí podle požadavku objednatele.

Z výše uvedených důvodů se obsluha stávající železniční zastávky Hostašovice ve výhledovém stavu nedoporučuje a uvedenou lokalitu se předpokládá obsluhovat stávajícími dopravními módy.

S uvedeným doporučením projektanta byl seznámen objednatel regionální osobní dopravy (Moravsko-slezský kraj), který navržené řešení po projednání akceptoval.

Z hlediska sestavy grafikonu v této variantě není zastavování v Hostašovicích nutné ani z dopravních důvodů (křížování).

V případě požadavku na obsluhu tohoto tarifního bodu lze konstatovat, že z pohledu dopravní technologie a sestavy grafikonu by obsluha stanice byla možná bez problémů a negativních sekundárních efektů na sousední síť. Došlo by však k navýšení jízdních dob o 1,5 minuty v každém směru oproti variantě bez obsluhy stanice.

Fragment grafikonu – trať 324

Odpovídá návrhu uvedenému ve variantě 323-2.

Problematika zastavování na železniční zastávce Frýdlant nad Ostravicí zastávka

Platí komentář uvedený v rámci varianty 323-2.

Problematika prodloužení trati pod hráz vodního díla Ostravice

Platí komentář uvedený v rámci varianty 323-2.

5.3.5 Posouzení traťové propustnosti

Jako omezující úsek byl zvolen vždy mezistaniční úsek s maximální celkovou dobou obsazení na řešeném traťovém úseku.

Hodnocení propustnosti – trať 323

Posouzení traťové propustnosti v omezujícím úseku Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondř.

Propustnost 0:00-24:00		Propustnost 05:00-20:00		Propustnost 14:00-16:00	
T (min)	1 440	T (min)	900	T (min)	120
T _{obs} (min)	470,3	T _{obs} (min)	379,5	T _{obs} (min)	66,0
T _{vyl} (min)	60	T _{vyl} (min)	0	T _{vyl} (min)	0
T _{stál} (min)	0	T _{stál} (min)	0	T _{stál} (min)	0
t _{obs} (min)	8,25	t _{obs} (min)	8,25	t _{obs} (min)	8,25
t _{dod} + t _{ruš}	5,13	t _{dod} + t _{ruš}	5,13	t _{dod} + t _{ruš}	5,13
S _o	0,341	S _o	0,422	S _o	0,550
K _{pr} (%)	55,24%	K _{pr} (%)	68,36%	K _{pr} (%)	89,17%
n _m (vlaků)	103	n _m (vlaků)	67	n _m (vlaků)	9
N _{prav} (vlaků)	57	N _{prav} (vlaků)	46	N _{prav} (vlaků)	8
Volných tras	46	Volných tras	21	Volných tras	1
Obtížnost	B	Obtížnost	B	Obtížnost	B

Hodnocení propustnosti – trať 324

Odpovídá hodnotám uvedeným ve variantě 323-2.

5.3.6 Charakteristika traťových úseků

Přehled traťových rychlostí – trať 323

Staničení (km)	Rychlost (km/hod) pro I = 130 mm	Poznámka
ŽST Valašské Meziříčí - km 61,133		
61,600	65	-
62,151	75	-
62,900	80	-
65,000	85	-
65,800	100	-
67,600	85	-
68,916	60	-
ŽST Hostašovice - km 69,243		
69,693	80	-
78,100	60	-
ŽST Veřovice - km 78,362		
79,000	80	-
85,810	60	-
ŽST Frenštát pod Radhoštěm - km 86,449		
86,600	80	-
92,600	60	-
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem - km 92,805		
93,300	75	-
96,667	100	-
99,860	90	-
100,294	70	-
100,546	60	-
ŽST Frýdlant nad Ostravicí - km 101,057		
101,591	70	-
101,724	120	-
ŽST Pržno - km 104,441		
ŽST Baška - km 108,343		
108,700	80	-
ŽST Frýdek-Místek - km 21,989 = 111,583		
19,968	120	-
ŽST Lískovec u Frýdku - km 18,923		
15,700	100	-
15,100	110	-
ŽST Paskov - km 14,238		
11,100	80	-
10,200	110	-
ŽST Vratimov - km 10,155		
ŽST Ostrava-Kunčice - km 7,805		

Přehled traťových rychlostí – trať 324

Odpovídají hodnotám uvedeným ve variantě 323-2.

5.3.7 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 323

Dopravná/Mezistaniční úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Ostrava-Kunčice			3.	elektronické stavědlo typu ETB, obsluhované z JOP
Ostrava-Kunčice – Vratimov			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Vratimov			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Vratimov – Paskov			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Paskov			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Paskov – Lískovec u Frýdku			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Lískovec u Frýdku			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Lískovec u Fr. – Frýdek-Místek			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Frýdek-Místek			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Frýdek-Místek – Baška			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Baška			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Baška – Pržno			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Pržno			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Pržno – Frýdlant nad Ostravicí			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Frýdlant nad Ostravicí			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Frýdlant n. O. – Kunčice p. O.			3.	Elektronické TZZ, automatické hradlo s hradlem na trati
Kunčice pod Ondřejníkem			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Kunčice p. O. – Frenštát p. R.			3.	Elektronické TZZ, automatické hradlo bez hradla na trati
Frenštát pod Radhoštěm			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Frenštát p. R. – Veřovice			3.	Elektronické TZZ, automatické hradlo bez hradla na trati
Veřovice		2.		elektromechanické
Veřovice – Hostašovice		2.		reléový poloautoblok RPB AŽD 71
Hostašovice		2.		TEST 14
Hostašovice – Val. Meziříčí			3.	automatické hradlo
Valašské Meziříčí			3.	reléové, s cestovým systémem a s číslicovou volbou

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 324

Odpovídá návrhům uvedeným ve variantě 323-2.

5.3.8 Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu

Porovnání jízdních dob – trať 323

Úspory jízdních dob - varianta 323-3					
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Ostrava-Kunčice - Frýdlant nad Ostr.	38,5	Os (S6)	26,0	Os (S5/S6)	12,5
Ostrava-Kunčice - Frenštát pod Radh.	62,5	Os (S6)	45,0	Os (S6)	17,5
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí	98,5	Os (S6)	67,5	Os (S6+S61)	31,0

Úspory jízdních dob - varianta 323-3					
Valašské Meziříčí - Ostrava-Kunčice					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Frýdlant nad Ostr. - Ostrava-Kunčice	37,0	Os (S6)	26,0	Os (S5/S6)	11,0
Frenštát pod Radh. - Ostrava-Kunčice	59,0	Os (S6)	44,5	Os (S6)	14,5
Valašské Meziříčí - Ostrava-Kunčice	100,0	Os (S6)	69,0	Os (S6+S61)	31,0

Splnění požadavků MSK – trať 323

Varianta 323-3			
Mezistaniční úsek	Cestovní časy		
	požadované MSK	trať umožní	splnění požadavku
Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek	15-16	13,5-14	ANO
Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí	10-11	10	ANO
Frýdlant nad Ostr. - Frenštát pod. Radh.	17-18	13,5-14	ANO
Frenštát pod Radhoštěm - Veřovice	10	10	ANO
Veřovice - Valašské Meziříčí	19-20	19,5-21	ANO v jednom směru
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí (S6)	77-81	80,5-81,5	ANO v jednom směru
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí (R2+S6)	77-81	67,5-69	ANO

Porovnání jízdních dob – trať 324

Odpovídá úsporám uvedeným ve variantě 323-2.

Splnění požadavků MSK – trať 324

Odpovídá hodnocení uvedenému ve variantě 323-2.

5.3.9 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu

Porovnání personální potřeby zaměstnanců – trať 323

Trať 323	Stanice a profese	Stav k 1. 4. 2015	Varianta 323-3	Úspora
PO Ostrava	Ostrava-Kunčice			
	Dispečer RDP (1+1)	0,000	10,960	-10,960
	Operátor RDP (1+1)	0,000	10,280	-10,280
PO Český Těšín	Vratimov			
	Výpravčí	5,488	0,000	5,488
	Dozorce výhybek	3,627	0,000	3,627
	Paskov			
	Výpravčí	5,247	0,000	5,247
	Lískovec u Frýdku			
	Výpravčí	5,247	0,000	5,247
	Signalista St. 1	5,209	0,000	5,209
	Signalista St. 2	5,209	0,000	5,209
	Frýdek-Místek			
	Výpravčí	5,247	0,000	5,247
	Výpravčí venkovní	5,000	0,000	5,000
	Baška			
	Výpravčí	4,699	0,000	4,699
	Pržno			
	Staniční dozorce	2,320	0,000	2,320
	Frýdlant nad Ostravicí			
	Výpravčí	4,662	0,000	4,662
	Dozorce výhybek	4,624	0,000	4,624
	Kunčice pod Ondřejníkem			
	Výpravčí *)	0,000	0,000	0,000
	Frenštát pod Radhoštěm			
	Výpravčí	4,642	0,000	4,642
	Signalista St. 1	3,958	0,000	3,958
	Signalista St. 2	4,605	0,000	4,605
	Veřovice			
	Výpravčí	4,425	4,425	0,000
	Dozorce výhybek	3,305	3,305	0,000
	Mořkov hlavní trať			
	Neobsazena	0,000	0,000	0,000
	Hostašovice			
	Výpravčí	4,506	4,506	0,000
	Valašské Meziříčí			
	Pohotovostní výpravčí	0,000	4,800	-4,800
Celkem		82,020	38,276	43,744

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Porovnání personální potřeby zaměstnanců – trať 324

Odpovídá personální potřebě uvedené ve variantě 323-2.

5.3.10 Dílčí závěr

V rámci projektové varianty byly navrženy stavební úpravy trati, které jsou v souladu s požadavky na výhledové parametry osobní a nákladní drážní dopravy v traťovém úseku Ostrava-Kunčice – Frenštát pod Radhoštěm. Traťový úsek Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm je ponechán v rozsahu varianty bez projektu.

Uvedená varianta vychází z předchozích variantě 323-2, ze které zachovává navržené stavební úpravy a parametry trati v úseku Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí a Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, které nově rozšiřuje o úsek Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm.

Zvýšení traťové rychlosti spolu s elektrizací trati i na traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm umožní naplnit požadavky na vedení linek osobní dopravy, jak požaduje výhledová doprava v cílovém stavu. Oproti předchozí variantě je možné prodloužit provoz linky S6 až do Frenštátu pod Radhoštěm města a nabídnout převážné části cestujících přímé spojení do Ostravy, což předchozí varianty neumožňovaly. Navíc lze zajistit přechod přímých vozů linky R2 na linku S6, čímž lze urychlit spojení v relaci Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm v souladu s požadavky výhledové dopravy.

Vozební rameno na trati Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm je totiž nutno rozdělit ve Frenštát pod Radhoštěm, kde je u všech spojů přestup z elektrických souprav do motorových. Vzhledem k tomu, že Frenštát pod Radhoštěm je pásmovou stanicí a cílem cestujících z Ostravy i Valašského Meziříčí, je zde počet tranzitních cestujících, kterých se dotýká přestup, minimální.

Grafikon pro tuto variantu vychází z návrhů popsanych ve variantě 323-2. Je tak v souladu s požadavky dodržení cestovních dob stanovených Moravskoslezským krajem a zároveň při splnění požadavku na síťové vazby v rámci řešeného území dle požadavků zadavatele.

Z hlediska traťové propustnosti se omezující úseky oproti předchozím variantám nemění. Stavební zásahy (elektrizace) na traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm umožní nejen zkrácení jízdních dob, ale i mírné zvýšení propustnosti.

Z hlediska cestovních dob bylo konstatováno, že upravená infrastruktura ve stavbou dotčených traťových úsecích umožní dosáhnout požadovaných hodnot, které avizoval Moravskoslezský kraj. Výjimkou je nadále úsek Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí, u něhož se sice přepravní časy dosažené motorovými jednotkami blíží požadovaným hodnotám, ale bez zásadnějších stavebních zásahů a elektrizace cílových hodnot nedosáhnou.

Díky navrženému dálkovému ovládání stavbou dotčených železničních stanic lze dosáhnout výrazných úspor dopravních zaměstnanců.

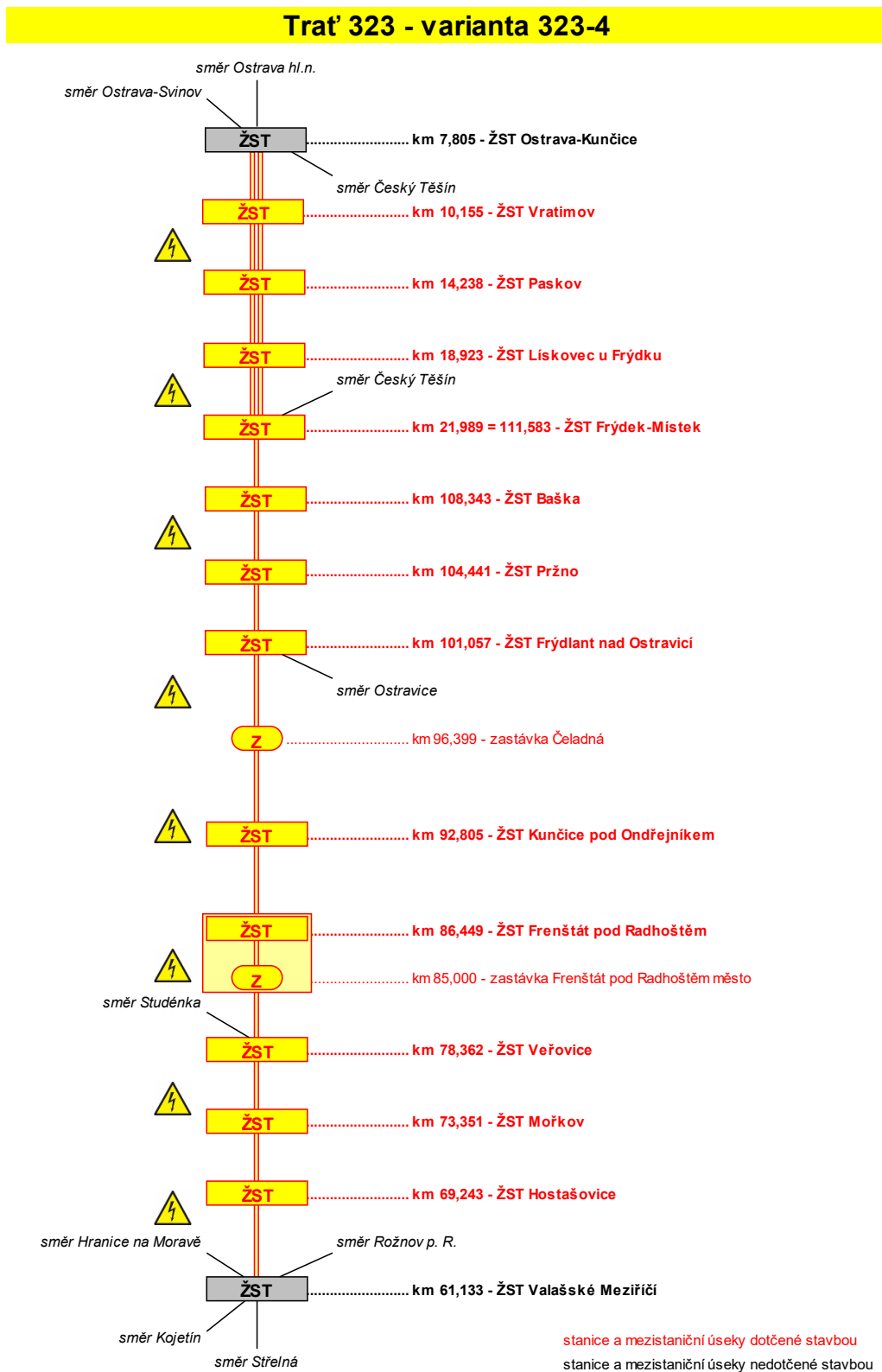
Je zřejmé, že tato varianta výhledové dopravy a jejím kvantitativním i kvalitativním parametrům v úsecích dotčených stavbou plně vyhoví.

Z pohledu profese dopravní technologie je tato varianta vyhovující a doporučuje se k dalšímu posouzení.

5.4 Traťová technologie – varianta 323-4

5.4.1 Koncepce řešení

Blokové schéma varianty – trať 323



Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
a Studénka – Veřovice

aktualizace studie proveditelnosti

Blokové schéma varianty – trať 324

Odpovídá schématu uvedenému ve variantě 323-2.

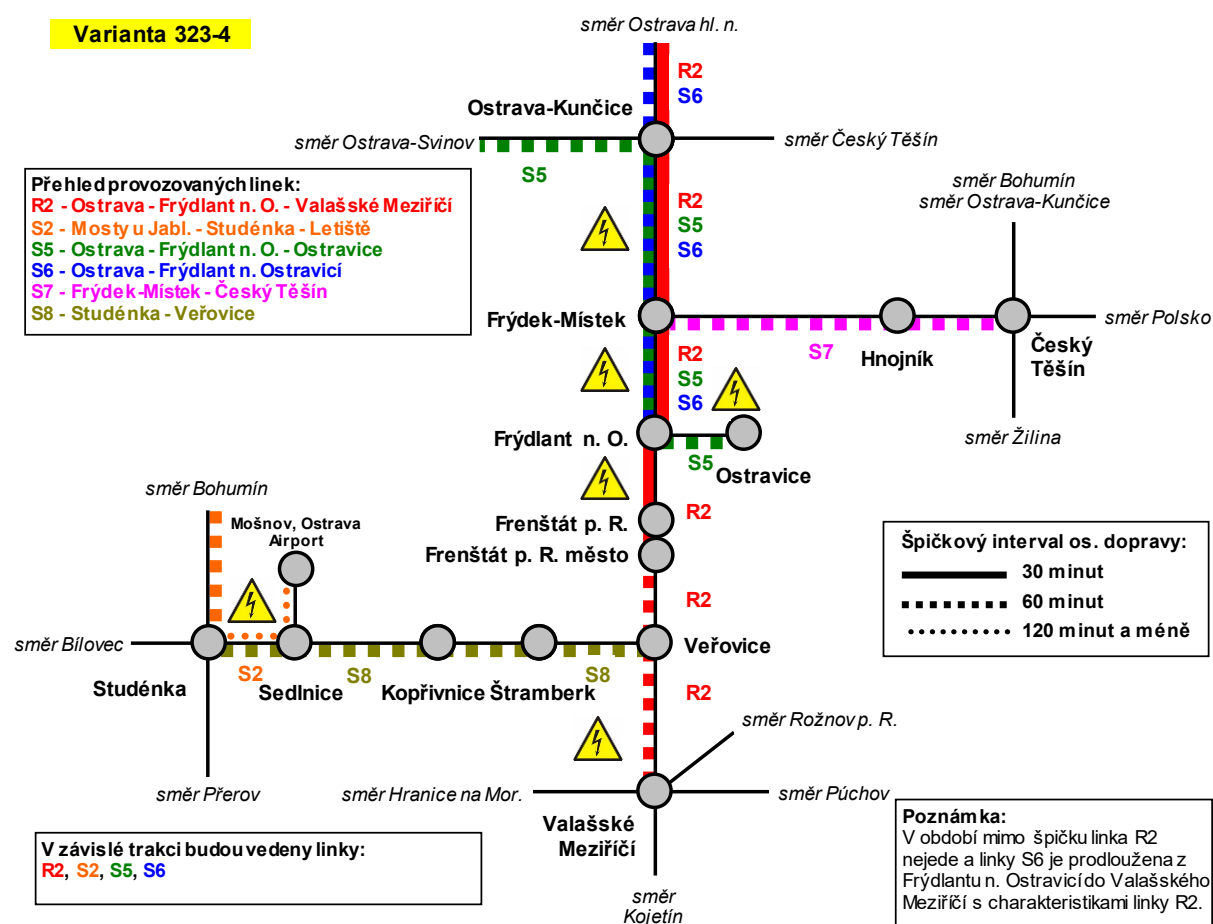
5.4.2 Výhledový rozsah dopravy a výhledová traťová technologie

Výhledový rozsah dopravy, kterého by mělo být dosaženo v cílovém stavu, je shodný pro všechny varianty a byl podrobně definován v samostatné kapitole „Vstupní data dopravní technologie“.

V případě varianty 323-4 lze ve všech úsecích trati dosáhnout rozsahu dopravy, který definovala výhledová doprava cílového stavu. Vzhledem k elektrizaci až po Valašské Meziříčí není nutné upravit linkotvorbu a je možné dosáhnout cílového vedení linek, které požaduje Moravskoslezský kraj.

Oproti předchozí variantě bude možné zajistit přímé spojení Ostravy a Valašského Meziříčí přímou linkou R2 v celé trase. V období mimo dopravní špičky bude tato relace nadále zajištěna prodloužením spojů linky S6 z Frýdlantu nad Ostravicí do Valašského Meziříčí.

Schéma varianty z hlediska linkotvorby:



Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice
aktualizace studie proveditelnosti

5.4.3 Výhledové jízdní doby

Výsledky výpočtu jízdních dob – trať 323

Jízdní doby - varianta 323-4															
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí															
Typový vlak		Sp1 (R2)		Sp2 (R2)		Os1 (S5/S6)		Os2 (S5/S6)				Nex		Mn	
Hnačí vozidlo		640		363		640		363				363.5		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor		R - t		200 t		R - t		200 t				T 1300 t		S 400 t	
Délka vlaku		80 m		100 m		80 m		100 m				600 m		300 m	
Stanovená rychlost		120 km/h		120 km/h		120 km/h		120 km/h				120 km/h		80 km/h	
Dopravní a zastávky		JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.			JD	pob.	JD	pob.
ŽST	Ostrava-Kunčice	*	*	*	*	*	*	*	*			*	*	*	*
ŽST	Vratimov	1,5	I	2,0	I	2,0	0,5	2,5	0,5			4,0	I	3,5	I
ŽST	Paskov	2,5	I	2,5	I	3,0	0,5	3,5	0,5			3,0	I	4,0	I
ŽST	Lískovec u Frýdku	2,5	I	2,5	I	3,5	0,5	3,5	0,5			3,0	I	5,0	30,0
ŽST	Frýdek-Místek	2,5	1,0	2,5	1,0	2,5	1,0	3,0	1,0			3,0	5,0	5,5	30,0
ŽST	Baška	2,0	I	2,5	I	2,5	0,5	3,0	0,5			4,5	I	4,0	I
ŽST	Pržno	2,0	I	2,0	I	3,0	0,5	3,0	0,5			2,0	I	3,0	I
ŽST	Frýdlant nad Ostravicí	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5	*	3,0	*			3,0	5,0	3,5	30,0
z	Čeladná	4,0	0,5	4,0	0,5	-	-	-	-			5,0	I	5,0	I
ŽST	Kunčice pod Ondřejníkem	3,5	0,5	3,5	0,5	-	-	-	-			3,0	I	3,0	I
ŽST	Frenštát pod Radhoštěm	5,5	1,0	5,5	1,0	-	-	-	-			7,0	5,0	8,5	*
z	Frenštát p. R. město	1,5	1,0	2,0	0,5	-	-	-	-			5,0	I	-	-
ŽST	Veřovice	5,5	1,0	6,0	1,0	-	-	-	-			8,5	5,0	-	-
z	Mořkov hlavní trať	4,5	1,0	4,5	1,0	-	-	-	-			6,5	I	-	-
ŽST	Hostašovice	3,5	0,5	4,0	0,5	-	-	-	-			4,0	I	-	-
ŽST	Valašské Meziříčí	6,5	*	6,5	*	-	-	-	-			10,5	*	-	-
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)		50,0	8,0	52,5	7,5	19,0	3,5	21,5	3,5			72,0	20,0	45,0	90,0
Cestovní doba (min)		58,0		60,0		22,5		25,0				92,0		135,0	
Délka trati (km)		24,710		64,636		64,636						64,636		39,320	
Technická rychlost (km/h)		29,65		73,87		204,11						53,86		52,43	
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)		25,56		64,64		172,36						-		-	

Jízdní doby - varianta 323-4															
Valašské Meziříčí - Ostrava-Kunčice															
Typový vlak		Sp1 (R2)		Sp2 (R2)		Os1 (S5/S6)		Os2 (S5/S6)				Nex		Mn	
Hnačí vozidlo		640		363		640		363				363,5		742	
Normativ zátěže a jízdní odpor		R - t		200 t		R - t		200 t				T 1300 t		S 400 t	
Délka vlaku		80 m		100 m		80 m		100 m				600 m		300 m	
Stanovená rychlost		120 km/h		120 km/h		120 km/h		120 km/h				120 km/h		80 km/h	
Dopravný a zastávky		JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.			JD	pob.	JD	pob.
ŽST	Valašské Meziříčí	*	*	*	*	-	-	-	-			*	*	-	-
ŽST	Hostašovice	6,5	0,5	6,5	0,5	-	-	-	-			22,0	I	-	-
z	Mořkov hlavní trať	3,5	1,0	4,0	1,0	-	-	-	-			4,0	I	-	-
ŽST	Veřovice	4,5	1,0	4,5	1,0	-	-	-	-			5,0	5,0	-	-
z	Frenštát p. R. město	5,5	1,0	6,0	0,5	-	-	-	-			7,5	I	-	-
ŽST	Frenštát pod Radhoštěm	1,5	1,0	2,0	1,0	-	-	-	-			2,0	5,0	*	*
ŽST	Kunčice pod Ondřejníkem	5,5	0,5	5,5	0,5	-	-	-	-			11,0	I	11,0	I
z	Čeladná	3,5	0,5	3,5	0,5	-	-	-	-			3,5	I	3,5	I
ŽST	Frýdlant nad Ostravicí	3,5	1,5	4,0	1,5	*	*	*	*			4,0	5,0	4,5	30,0
ŽST	Pržno	2,5	I	2,5	I	3,0	0,5	3,0	0,5			4,0	I	4,5	I
ŽST	Baška	2,0	I	2,0	I	2,5	0,5	3,0	0,5			2,5	I	3,0	I
ŽST	Frýdek-Místek	2,5	1,0	2,5	1,0	2,5	1,0	3,0	1,0			2,5	5,0	3,5	30,0
ŽST	Lískovec u Frýdku	2,0	I	2,5	I	2,5	0,5	3,0	0,5			4,5	I	5,5	30,0
ŽST	Paskov	2,5	I	2,5	I	3,5	0,5	3,5	0,5			3,5	I	6,5	I
ŽST	Vratimov	2,5	I	2,5	I	3,0	0,5	3,5	0,5			3,0	I	4,0	I
ŽST	Ostrava-Kunčice	2,0	*	2,0	*	2,0	*	2,5	*			2,5	*	2,5	*
Jízdní doby (min) / Pobyty (min)		50,0	8,0	52,5	7,5	19,0	3,5	21,5	3,5			81,5	20,0	48,5	90,0
Cestovní doba (min)		58,0		60,0		22,5		25,0				101,5		138,5	
Délka trati (km)		24,710		64,636		64,636						64,636		39,320	
Technická rychlost (km/h)		29,65		73,87		204,11						47,58		48,64	
Cestovní rychlost os. vlaků (km/h)		25,56		64,64		172,36						-		-	

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Výsledky výpočtu jízdních dob – trať 324

Odpovídají hodnotám uvedeným ve variantě 323-2.

5.4.4 Fragment nákresného jízdního řádu

Fragment grafikonu – trať 323

Koncepce návrhu odpovídá návrhu uvedenému ve variantě 323-3, kterou dále rozvíjí do cílového stavu požadovaného výhledovou dopravou.

Stavebně je dotčen celý traťový úsek Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, proto je cílový koncept výhledové dopravy uplatňován na celém úseku.

Linky R2, S5 i S6 jsou vedeny v celé trase dle výhledové dopravy. Je zachován sled vlaků (pomalý linky S6 a za ním rychlý linky R2) v souladu s požadavky zadavatele studie a vytvořením přípojové skupiny v ŽST Frýdlant nad Ostravicí po příjezdu pomalého i rychlého spoje z Ostravy. Jízda rychlých vlaků linky R2 je však v souladu s požadavky Moravskoslezského kraje zajištěna pouze v období špiček pracovních dní. Mimo špičky a nepracovní dny se předpokládá vedení pouze spojů základní sítě linky S6.

Oproti předchozí variantě není nutné ve Frenštátu pod Radhoštěm přestupovat. Zásadní změnou oproti předchozí variantě je vedení spojů linky S6 v závislé trakci až do Valašského Meziříčí. Nadále lze uplatnit koncept přímých vozů z rychlé linky R2, které budou pokračovat jako linka S6 do Valašského Meziříčí. Rychlé špičkové spojení Ostravy a Valašského Meziříčí bude možné podle požadavků cílového stavu výhledové dopravy.

Časová poloha spojů linky S6 vedených v závislé trakci je fixována křížováním v ŽST Frýdlant nad Ostravicí a Frenštát pod Radhoštěm. Aby nebylo nutné neúměrně dlouho prodlužovat pobyty v ŽST Veřovice z dopravních důvodů, byla jako vhodná lokalita pro křížování osobních vlaků vytipována stávající zastávka s nákladištěm Mořkov hlavní trať, která je navržena k přestavbě na železniční stanici,

V listu grafikonu je uvedena stávající železniční stanice Hostašovice (zdůvodnění viz samostatná kapitola) a je uvedena pouze kóta průjezdu. Všechny vlaky osobní dopravy budou uvedený tarifní bod pravidelně projíždět.

Trasy nákladních vlaků z Ostravy-Kunčic do Frýdku-Místku a dále ve směru Dobrá u Frýdku-Místku (vlečka Hyundai Nošovice) lze bez problémů vkládat i v období špiček, kdy vlaky osobní dopravy jezdí v rozsahu až 4 spoje za hodinu v jednom směru. Zde se projevuje nutnost zdvoukolejnění traťového úseku Vratimov – Frýdek-Místek.

Naopak zpracovaný grafikon je průkazem, že zkapacitnění traťového úseku Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí není z hlediska osobní dopravy nutné a případné mimořádné křižování vlaků lze zajistit v ŽST Baška nebo Pržno.

Na dvoukolejném úseku Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek by vlaky délky 740 metrů byly vedeny ve svazku s vlaky osobní dopravy bez nutnosti zastavovat z dopravních důvodů na celém traťovém úseku. V případě přechodu nákladních vlaků na vlečky AWT Paskov (přípojová stanice Vratimov), resp. Bi-ocel Paskov (přípojová stanice Paskov), lze pro krátkodobé zastavení nákladních vlaků využívat dostatečně dlouhé předjízdne dopravní koleje.

Podle požadavků zadavatele byla prověřována možnost průvozu nákladních vlaků i v traťovém úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí. Vzhledem k tomu, že dochází k elektrizaci celého traťového úseku, je možné uvažovat vedení vlaků v závislé trakci na rameni Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí. Stejně jako ve variantě 323-3 osobní vlaky pravidelně křižují ve Frýdlantu nad Ostravicí a Frenštátu pod Radhoštěm, proto je možné natrasovat nákladní vlaky i v tomto mezistaničním úseku, a tím na celém rameni Ostrava – Valašské Meziříčí. Obsazení jedné ze dvou dopravních kolejí nákladním vlakem v ŽST Baška a Kunčice pod Ondřejníkem je však omezením pro možnost mimořádného křižování vlaků osobní dopravy v případě zpoždění. Přesto je možné konstatovat, že v období dopravní špičky je možné mimořádné tranzitní nákladní vlaky (odklony) úsekem Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí provážet.

Uvedený předpoklad průvozu nákladních vlaků v denních hodinách však neplatí pro nákladní vlaky délky 740 metrů. Dopravní koleje stanic na traťovém úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí nedosahují potřebných užitečných délek. Ve vybraných případech jsou železniční stanice v nedávné době dotčeny zásadními stavebními úpravami (Frýdlant nad Ostravicí, Kunčice pod Ondřejníkem), ve vybraných stanicích by užitečné délky 740 metrů šly dosáhnout za cenu stavebních úprav (nová mimoúrovňová křížení přejezdů, lokální přeložky apod.), což je příklad železničních stanic Baška, Pržno a Hostašovice. Ve zbylých případech (Frenštát pod Radhoštěm, Veřovice) by si úpravy stanic na 740 metrů vyžádaly neúměrné technické a finanční zásahy.

Jízda nákladních vlaků délky 740 metrů se tak v rámci této varianty předpokládá výhradně v nočních hodinách, a to pouze za předpokladu, že ke křižování dvou dlouhých vlaků bude docházet jen na rameni Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek. Ke křižování kratších nákladních vlaků s dlouhým nákladním vlakem (740 metrů) bude moci docházet i v úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí, avšak za podmínky průjezdu dlouhého nákladního vlaku železničními stanicemi a pobytu krátkého nákladního vlaku na dopravní koleji užitečné délky.

Grafikon je uveden v přílohové části.

Problematika zastavování na železniční zastávce Pstruží

Platí komentář uvedený v rámci varianty 323-3.

Problematika zastavování v železniční stanici Hostašovice

Platí komentář uvedený v rámci varianty 323-3.

Fragment grafikonu – trať 324

Odpovídá návrhu uvedenému ve variantě 323-2.

Problematika zastavování na železniční zastávce Frýdlant nad Ostravicí zastávka

Platí komentář uvedený v rámci varianty 323-2.

Problematika prodloužení trati pod hráz vodního díla Ostravice

Platí komentář uvedený v rámci varianty 323-2.

5.4.5 Posouzení traťové propustnosti

Jako omezující úsek byl zvolen vždy mezistaniční úsek s maximální celkovou dobou obsazení na řešeném traťovém úseku.

Hodnocení propustnosti – trať 323

Nedojde ke změně omezujícího úseku oproti předchozí variantě (Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem). Odpovídá hodnotám uvedeným ve variantě 323-3.

Hodnocení propustnosti – trať 324

Odpovídá hodnotám uvedeným ve variantě 323-2.

5.4.6 Charakteristika traťových úseků

Přehled traťových rychlostí – trať 323

Staničení (km)	Rychlost (km/hod) pro I = 130 mm	Poznámka
ŽST Valašské Meziříčí - km 61,133		
61,600	65	-
62,151	75	-
62,900	80	-
65,000	85	-
65,800	100	-
67,600	85	-
68,916	70	-
ŽST Hostašovice - km 69,243		
69,693	80	-
78,100	70	-
ŽST Veřovice - km 78,362		
79,000	80	-
ŽST Frenštát pod Radhoštěm - km 86,449		
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem - km 92,805		
93,300	75	-
96,667	100	-
99,860	90	-
100,294	70	-
100,546	60	-
ŽST Frýdlant nad Ostravicí - km 101,057		
101,591	70	-
101,724	120	-
ŽST Pržno - km 104,441		
ŽST Baška - km 108,343		
108,700	80	-
ŽST Frýdek-Místek - km 21,989 = 111,583		
19,968	120	-
ŽST Lískovec u Frýdku - km 18,923		
15,700	100	-
15,100	110	-
ŽST Paskov - km 14,238		
11,100	80	-
10,200	110	-
ŽST Vratimov - km 10,155		
ŽST Ostrava-Kunčice - km 7,805		

Přehled traťových rychlostí – trať 324

Odpovídají hodnotám uvedeným ve variantě 323-2.

5.4.7 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 323

Dopravna/Mezistaniční úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Ostrava-Kunčice			3.	elektronické stavědlo typu ETB, obsluhované z JOP
Ostrava-Kunčice – Vratimov			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Vratimov			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Vratimov – Paskov			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Paskov			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Paskov – Lískovec u Frýdku			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Lískovec u Frýdku			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Lískovec u Fr. – Frýdek-Místek			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Frýdek-Místek			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Frýdek-Místek – Baška			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Baška			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Baška – Pržno			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Pržno			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Pržno – Frýdlant nad Ostravicí			3.	Elektronické TZZ, autoblok
Frýdlant nad Ostravicí			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Frýdlant n. O. – Kunčice p. O.			3.	Elektronické TZZ, automatické hradlo s hradlem na trati
Kunčice pod Ondřejníkem			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Kunčice p. O. – Frenštát p. R.			3.	Elektronické TZZ, automatické hradlo bez hradla na trati
Frenštát pod Radhoštěm			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Frenštát p. R. – Veřovice			3.	Elektronické TZZ, automatické hradlo bez hradla na trati
Veřovice			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Veřovice – Hostašovice			3.	Elektronické TZZ, automatické hradlo bez hradla na trati
Hostašovice			3.	Elektronické SZZ, ovládané s RDP Ostrava-Kunčice
Hostašovice – Val. Meziříčí			3.	Elektronické TZZ, automatické hradlo bez hradla na trati
Valašské Meziříčí			3.	reléové, s cestovým systémem a s číslicovou volbou

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 324

Odpovídá návrhům uvedeným ve variantě 323-2.

5.4.8 Porovnání současných jízdních dob a jízdních dob cílového stavu

Porovnání jízdních dob – trať 323

Úspory jízdních dob - varianta 323-4					
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Ostrava-Kunčice - Frýdlant nad Ostr.	38,5	Os (S6)	26,0	Os (S5/S6)	12,5
Ostrava-Kunčice - Frenštát pod Radh.	62,5	Os (S6)	45,0	Os (S6)	17,5
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí	98,5	Os (S6)	57,5	Sp+Os (R2+S6)	41,0

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Úspory jízdních dob - varianta 323-4					
Valašské Meziříčí - Ostrava-Kunčice					
Relace	Současný stav (min)	Vlak (linka)	Cílový stav (min)	Vlak (linka)	Časová úspora (min)
Frýdlant nad Ostr. - Ostrava-Kunčice	37,0	Os (S6)	26,0	Os (S5/S6)	11,0
Frenštát pod Radh. - Ostrava-Kunčice	59,0	Os (S6)	44,5	Os (S6)	14,5
Valašské Meziříčí - Ostrava-Kunčice	100,0	Os (S6)	58,5	Sp+Os (R2+S6)	41,5

Splnění požadavků MSK – trať 323

Varianta 323-4			
Mezistaniční úsek	Cestovní časy		
	požadované MSK	trať umožní	splnění požadavku
Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek	15-16	13,5-14	ANO
Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí	10-11	10	ANO
Frýdlant nad Ostr. - Frenštát pod. Radh.	17-18	13,5-14	ANO
Frenštát pod Radhoštěm - Veřovice	10	8-8,5	ANO
Veřovice - Valašské Meziříčí	19-20	15,5	ANO
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí (S6)	77-81	70,5-71	ANO
Ostrava-Kunčice - Valašské Meziříčí (R2+S6)	77-81	57,5-58,5	ANO

Porovnání jízdních dob – trať 324

Odpovídá úsporám uvedeným ve variantě 323-2.

Splnění požadavků MSK – trať 324

Odpovídá hodnocení uvedenému ve variantě 323-2.

5.4.9 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání v cílovém stavu

Porovnání personální potřeby zaměstnanců – trať 323

Trať 323	Stanice a profese	Stav k 1. 4. 2015	Varianta 323-4	Úspora
PO Ostrava	Ostrava-Kunčice			
	Dispečer RDP (1+1+1)	0,000	14,660	-14,660
	Operátor RDP (1+1)	0,000	10,280	-10,280
PO Český Těšín	Vratimov			
	Výpravčí	5,488	0,000	5,488
	Dozorce výhybek	3,627	0,000	3,627
	Paskov			
	Výpravčí	5,247	0,000	5,247
	Lískovec u Frýdku			
	Výpravčí	5,247	0,000	5,247
	Signalista St. 1	5,209	0,000	5,209
	Signalista St. 2	5,209	0,000	5,209
	Frýdek-Místek			
	Výpravčí	5,247	0,000	5,247
	Výpravčí venkovní	5,000	0,000	5,000
	Baška			
	Výpravčí	4,699	0,000	4,699
	Pržno			
	Staniční dozorce	2,320	0,000	2,320
	Frýdlant nad Ostravicí			
	Výpravčí	4,662	0,000	4,662
	Dozorce výhybek	4,624	0,000	4,624
	Kunčice pod Ondřejníkem			
	Výpravčí *)	0,000	0,000	0,000
	Frenštát pod Radhoštěm			
	Výpravčí	4,642	0,000	4,642
	Signalista St. 1	3,958	0,000	3,958
	Signalista St. 2	4,605	0,000	4,605
	Veřovice			
	Výpravčí	4,425	0,000	4,425
	Dozorce výhybek	3,305	0,000	3,305
	Mořkov hlavní trať			
	Neobsazena	0,000	0,000	0,000
	Hostašovice			
	Výpravčí	4,506	0,000	4,506
	Valašské Meziříčí			
	Pohotovostní výpravčí	0,000	4,800	-4,800
Celkem		82,020	29,740	52,280

Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice
aktualizace studie proveditelnosti

Porovnání personální potřeby zaměstnanců – trať 324

Odpovídá personální potřebě uvedené ve variantě 323-2.

5.4.10 Dílčí závěr

V rámci projektové varianty byly navrženy stavební úpravy trati, které jsou v souladu s požadavky na výhledové parametry osobní a nákladní drážní dopravy v traťovém úseku Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí. Trať 323 je v této variantě stavebně dotčena jako celek.

Uvedená varianta vychází z předchozích variant 323-2 a 323-3, ze které zachovává navržené stavební úpravy a parametry trati v úseku Ostrava-Kunčice – Frenštát pod Radhoštěm a Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, které nově rozšiřuje o úsek Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí.

Zvýšení traťové rychlosti spolu s elektrizací trati i na traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí umožní naplnit požadavky na vedení linek osobní dopravy, jak požaduje výhledová doprava v cílovém stavu. Oproti předchozí variantě je možné prodloužit provoz linky S6 až do Valašského Meziříčí a zajistit vedení linek bez omezení a plně v souladu s požadavky výhledové dopravy. Oproti předchozí variantě odpadají přestupy v ŽST Frenštát pod Radhoštěm.

Grafikon pro tuto variantu vychází z návrhů popsaných ve variantách 323-2 a 323-3. Je tak v souladu s požadavky dodržení cestovních dob stanovených Moravskoslezským krajem a zároveň při splnění požadavku na síťové vazby v rámci řešeného území dle požadavků zadavatele.

Z hlediska traťové propustnosti se omezující úseky oproti předchozím variantám nemění. Stavební zásahy (elektrizace) na traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí umožní nejen zkrácení jízdních dob, ale i dosažení hodnot propustnosti potřebné pro zvládnutí výhledové dopravy.

Elektrizace celého traťového úseku Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí je významná i z hlediska strategického, neboť může sloužit jako odklonová trasa pro II. tranzitní železniční koridor v traťovém úseku Hranice nad Moravě – Ostrava.

Z hlediska cestovních dob bylo konstatováno, že upravená infrastruktura umožní ve všech úsecích trati dosáhnout požadovaných hodnot, které avizoval Moravskoslezský kraj.

Díky navrženému dálkovému ovládní stavbou dotčených železničních stanic lze dosáhnout výrazných úspor dopravních zaměstnanců.

Je zřejmé, že tato varianta výhledové dopravy a jejím kvantitativním i kvalitativním parametrům v úsecích dotčených stavbou plně vyhoví.

Z pohledu profese dopravní technologie je tato varianta vyhovující a doporučuje se k dalšímu posouzení.

6 STANIČNÍ TECHNOLOGIE – TRATĚ 323+324

6.1 Železniční stanice Vratimov

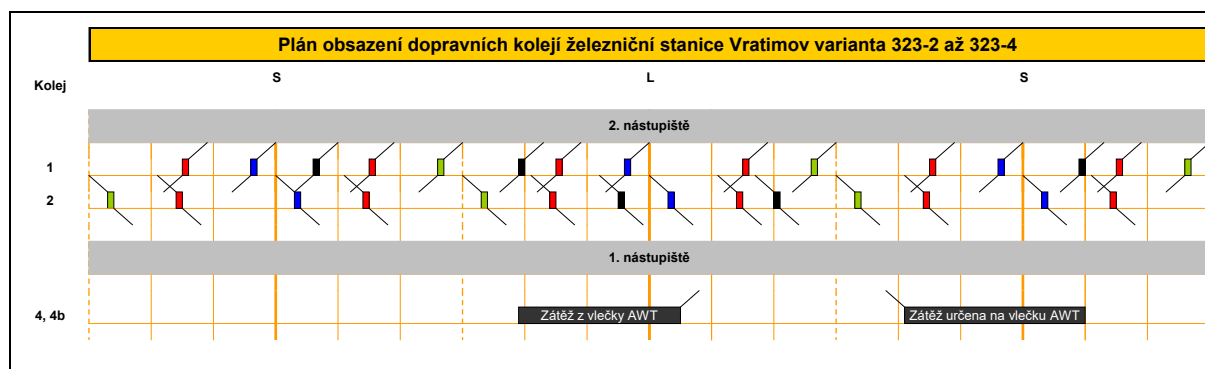
Železniční stanice Vratimov bude stavebně upravována v rámci variant 323-2 až 323-4. Pro dimenzování jejich parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedených variant, které jsou ve všech případech z hlediska rozsahu dopravy shodné, v některých případech se se pouze liší cílové stanice linek.

Z hlediska technického řešení stanice je uvažována jediná varianta.

6.1.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Plán obsazení pro variantu 323-2 až 323-4



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- linka R2
- linka S5
- linka S6
- nákladní vlak

6.1.2 Varianta Vratimov-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Stávající přechod dvoukolejně trati na jednokolejný úsek bude nahrazen zdvoukolejněním na obou sousedních mezistaničních úsecích, čemuž se přizpůsobuje konfigurace kolejového uspořádání stanice.

Tato varianta předpokládá přesun stanice jižním směrem. Uvedené řešení bude mít pozitivní důsledky ve formě možného umístění nástupišť na záhlaví stanice a přiblížení nástupišť blíže centru města do sousedství přejezdu P7399. Stávající přejezd P7400 se díky přesunu stanice dostane z jižního zhlaví stanice na severní zhlaví, kde bude krytý odjezdovými návěstidly.

Pro osobní dopravu budou sloužit dvě vnější nástupiště na ostravském záhlaví stanice, tři dopravní koleje v obvodu stanice budou sloužit pro průjezd vlaků osobní a nákladní dopravy. Odbavení předjížděných nákladních vlaků a odbavení manipulujících nákladních vlaků bude probíhat na koleji č. 4.

Všechny dopravní koleje ve stanici dosáhnou užitečné délky aspoň 650 metrů a umožní provoz závislé trakce, budou tedy plně způsobilé pro odbavení nákladních vlaků ve směru Nošovice (vlečka Hyundai), resp. pro odklonovou vozbu ve směru Valašské Meziříčí. Pro krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů přecházejících z a na vlečku kontejnerového terminálu Paskov se předpokládají koleje č. 4 + 4b, které dohromady disponují užitečnou délkou v požadovaném rozsahu.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Český Těšín/Valašské Meziříčí na dopravních kolejích nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku.

Do koleje č. 4 bude přemístěna nově jednostranně zaústěná manipulační kolej VNVK č. 4a a vlečka AWT, která bude dostupná ze všech dopravních kolejí a může být obsluhována jak přímými vlaky ve směru od a do Ostravy, tak formou posunu.

Manipulační kolej č. 5 a vlečkové koleje č. 7 a 9 budou zachovány ve stávajícím stavu, zaústěny budou do staniční koleje č. 1. Technologie obsluhy vleček se oproti stávajícímu stavu nezmění.

V této aktualizaci studie proveditelnosti je blíže rozpracováno mimo úrovňové křížení dráhy s ulicí Buničitá (II/477). Byly rozpracovány dvě varianty, a to varianta nadjezd a varianta podjezd.

V první variantě se navrhuje nadjezd nad železniční tratí v žst. Vratimov. Návrh trasy komunikace respektuje navržené změny v územním plánu. Pod mostem bude v novém stavu vedena dvoukolejná trať. Na mostě je uvažováno s komunikací s jízdním pruhem šířky 3,5m. Na mostě bude probíhat jednostranný chodník pro chodce, který bude oddělen od komunikace svodidly a zábradlím. Nadjezd bude součástí propojení ulice Buničitá (II/477) a ulice Frýdecká. Křížení s ulicí Frýdecká je navrženo jako okružní křižovatka. Současný železniční přejezd na ulici Buničitá bude zachován. Přístup na nástupiště bude zajištěn přístupovými chodníky.

V druhé variantě se navrhuje podjezd pod železniční tratí na ulici Buničitá, jako náhrada za dosavadní přejezd.

Provedení konstrukce se předpokládá jako železobetonový rám. Podjezdná výška je navržena 4,8m, výška podjezdu je 6,8m. Šířka konstrukce bude 32,0m. Celková mezilehlá světlost podjezdu bude 13,5m s uvažováním dvou jízdních pruhů 3,25m rozšířených o 0,5m z důvodu situování v oblouku. Je navrženo vedení chodníku pro pěší 2,0m a cyklostezky 3,0m odděleně po obou stranách komunikace. Chodník a cyklostezka budou vyvýšeny oproti komunikaci a opatřeny zábradlím v celé délce převýšení komunikace. V délce klesání a stoupání bude vybudována opěrná zeď.

Chodník v podjezdu bude sloužit pro dopravení cestujících mezi nově navrženými protilehlými nástupišti v žst. Vratimov. Sestoupání a vystoupání je řešeno pomocí schodiště v kombinaci s bezbariérovým výtahem.

Obslužná komunikace podél trati zůstane zachována a povede nad podjezdem. Jsou navržena napojení na konec výškových úprav ulice Buničitá (II/477), tak aby byla zajištěna dopravní dostupnost nádraží Vratimov a dalších objektů.

Podrobný popis jednotlivých variant je uveden příslušné dokumentaci této studie.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daným grafikonům sestaveným pro varianty 323-1 až 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy včetně možnosti obsluhy zaústěných vleček.

Z hlediska docházkové vzdálenosti dochází ke zlepšení stávajícího stavu. Přemístění nástupištních hran do sousedství přejezdu P7399 výrazně zlepší dostupnost železniční dopravy pro převážnou část města Vratimov.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.2 Železniční stanice Paskov

Železniční stanice Paskov bude stavebně upravována v rámci variant 323-2 až 323-4. Pro dimenzování jejích parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedených variant, které jsou ve všech případech z hlediska rozsahu dopravy shodné, v některých případech se se pouze liší cílové stanice linek.

Z hlediska technického řešení stanice je uvažována jediná varianta.

6.2.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Vzhledem k jednoduchým poměrům (je uvažováno letmé křižování vlaků na navazujících dvoukolejových úsecích trati, resp. na hlavních staničních kolejích v rámci stanice) není plán obsazení zpracováván. Nárokování kolejových kapacit je patrné ze zpracovaných grafikonů uvedených v traťové technologii jednotlivých variant, z nichž je patrné, že dvě hlavní staniční koleje a dvě koleje předjízdny jsou dostatečné z hlediska základního i operativního řízení.

6.2.2 Varianta Paskov-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Stávající jednokolejné úseky trati budou nahrazeny zdvoukolejněním na obou sousedních mezistaničních úsecích, čemuž se přizpůsobuje konfigurace kolejového uspořádání stanice.

Tato varianta předpokládá zásadní koncepční změny uspořádání kolejiště. Hlavní staniční koleje, mezi kterými bude zřízeno ostrovní nástupiště přístupné podchodem, budou sloužit osobní a tranzitní nákladní dopravě.

Odbavení předjížděných nákladních vlaků a manipulujících nákladních vlaků bude probíhat na předjízdňích kolejích č. 3 a 4.

Všechny dopravní koleje ve stanici dosáhnou užitečné délky aspoň 650 metrů a umožní provoz závislé trakce, budou tedy plně způsobilé pro odbavení nákladních vlaků ve směru Nošovice (vlečka Hyundai), resp. pro odklonovou vozbu ve směru Valašské Meziříčí.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Český Těšín/Valašské Meziříčí na kolejích č. 1 a 2 bude možné, disponují dostatečnou délkou. Pro přechod na vlečku Biocel lze využívat koleje č. 4 + 4a, které disponují dostatečnou užitečnou délkou a umožní odbavit nákladní vlaky délky 740 metrů.

Do koleje č. 3 bude přemístěna nově jednostranně zaústěná kolej VNVK č. 5 a vlečka AWT. Do kolejí č. 4 + 4a bude zaústěna vlečka BIOCEL, která bude dostupná ze všech dopravních kolejí a bude obsluhována jak přímými vlaky ve směru od a do Ostravy, tak formou posunu. Bude zachován i odvrát z vlečky ve formě koleje č. 6a. Technologie obsluhy vlečky se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daným grafikonům sestaveným pro varianty 323-2 až 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy včetně možnosti obsluhy zaústěných vleček.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.3 Železniční stanice Lískovec u Frýdku

Železniční stanice Lískovec u Frýdku bude stavebně upravována v rámci variant 323-2 až 323-4. Pro dimenzování jejích parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedených variant,

kteří jsou ve všech případech z hlediska rozsahu dopravy shodné, v některých případech se se pouze liší cílové stanice linek.

Z hlediska technického řešení stanice je uvažována jediná varianta.

6.3.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Vzhledem k jednoduchým poměrům (je uvažováno letmé křižování vlaků na navazujících dvoukolejných úsecích trati, resp. na hlavních staničních kolejích v rámci stanice) není plán obsazení zpracováván. Nárokování kolejových kapacit je patrné ze zpracovaných grafikonů uvedených v traťové technologii jednotlivých variant, z nichž je patrné, že dvě hlavní staniční koleje a dvě koleje předjízdny jsou dostatečné z hlediska základního i operativního řízení.

6.3.2 Varianta Lískovec-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Stávající jednokolejné úseky trati budou nahrazeny zdvoukolejněním na obou sousedních mezistaničních úsecích, čemuž se přizpůsobuje konfigurace kolejového uspořádání stanice.

Tato varianta předpokládá zásadní koncepční změny uspořádání kolejiště. Hlavní staniční koleje, mezi kterými bude zřízeno ostrovní nástupiště přístupné podchodem, budou sloužit osobní a tranzitní nákladní dopravě.

Odbavení předjížděných nákladních vlaků a manipulujících nákladních vlaků bude probíhat na předjízdny kolejích č. 3 a 4. Do koleje č. 3 bude oboustranně zaústěno předávací kolejiště vlečky ArcelorMittal. Na uvedenou vlečku bude nadále možný přímý vjezd vlaků od Ostravy i Frýdku-Místku, tak i odjezd vlaků do obou směrů, avšak pouze v nezávislé trakci (vlečka nebude zatrolejována).

Všechny dopravní koleje ve stanici dosáhnou užitečné délky aspoň 650 metrů a umožní provoz závislé trakce, budou tedy plně způsobilé pro odbavení nákladních vlaků ve směru Nošovice (vlečka Hyundai), resp. pro odklonovou vozbu ve směru Valašské Meziříčí.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Český Těšín/Valašské Meziříčí na kolejích č. 1 a 2 bude možné, disponují dostatečnou délkou.

Do koleje č. 4 bude zaústěna vlečka ARCIMPEX, která obsluhována výhradně formou posunu, úvratově přes kolej č. 4a. Do koleje č. 4 bude oboustranně zaústěna manipulační kolej VNPK č. 6 a kusá manipulační kolej č. 6a (náhrada účelového kolejiště SŽDC ve formě kolejí č. 6a + 6b).

Technologie obsluhy vleček se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daným grafikonům sestaveným pro varianty 323-2 až 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.4 Železniční stanice Frýdek-Místek

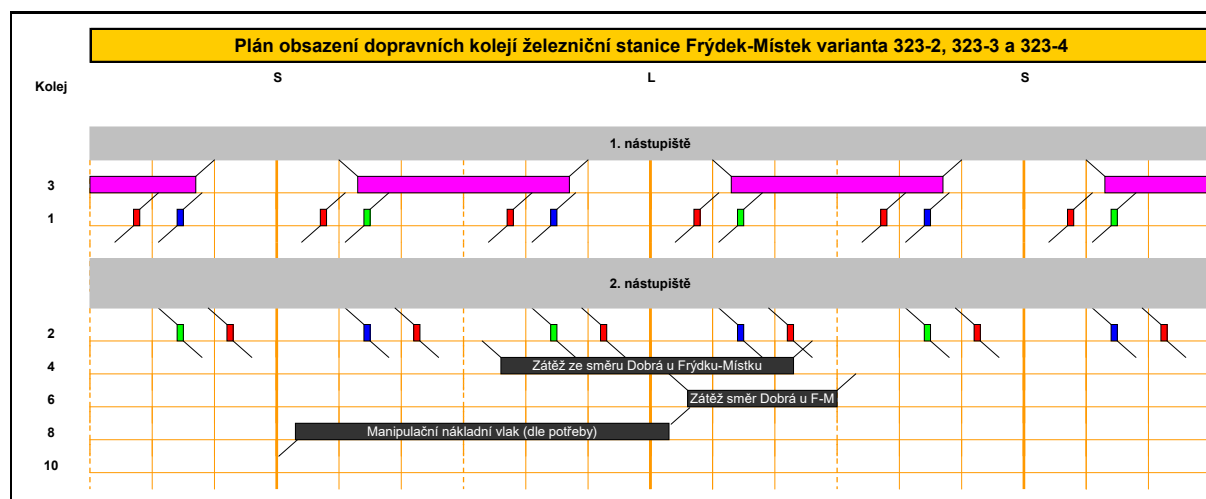
Železniční stanice Frýdek-Místek bude stavebně upravována v rámci variant 323-1 až 323-4. Pro dimenzování jejích parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedených variant, které jsou ve všech případech z hlediska rozsahu dopravy shodné, v některých případech se se pouze liší cílové stanice linek.

Z hlediska technického řešení stanice je uvažována jediná varianta.

6.4.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Plán obsazení pro variantu 323-2 až 323-4



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- linka R2
- linka S5
- linka S6
- linka S7

- nákladní vlak

6.4.2 Varianta Frýdek-Místek-3

Dopravně-technologická charakteristika varianty

V rámci této varianty dochází k přechodu trati z dvoukolejného uspořádání hlavní trati ve směru od Ostravy do jednokolejné trati ve směru do Valašského Meziříčí. Zaústění trati od Českého Těšína je řešeno obdobně jako v současnosti středním zhlavím, neboť změna zaústění do ostravského zhlaví není technicky a územně reálné.

Pro vlaky osobní dopravy z trati 323 jsou uvažovány koleje č. 1, 2 s nástupištními hranami a trakčním vedením. Pro osobní dopravu z trati 322 pak primárně elektrizovaná kolej č. 3 s tím, že všechny koleje jsou provozně zaměnitelné. Pro odstavování souprav osobních vlaků (posilové vozy, případně soupravy rychlíkové linky Olomouc – Opava – Ostrava – Frýdek-Místek v případě jejího prodloužení) bude určena kolej č. 5a s trakčním vedením.

Oproti variantě Frýdek-Místek-1 je navrženo odlišné uspořádání kolejiště s primárním určením pro nákladní dopravu. Vzhledem k požadavku na provoz vlaků délky 740 metrů, které musí v ŽST Frýdek-Místek vykonávat úvrat', jsou nákladní koleje 4, resp. 6 + 6a uvažovány v dostatečné délce 800 metrů, které umožní odbavit nákladní vlak délky 740 metrů s třemi hnacími vozidly (2x vlakové a 1x postrk). Uvedení obsazení je nutné z hlediska sklonových poměrů ve směru Dobrá a vlečka HMMC.

Úprava návrhu nákladního kolejiště umožní zjednodušit technologii odbavení nákladních vlaků obecně, včetně dlouhých nákladních vlaků dosahujících 740 metrů. Vjezd od Ostravy bude uskutečněn na koleje č. 4 (primárně), v případě jejího obsazení jiným nákladním vlakem pak č. 6 + 6a. Hnací vozidlo závislé trakce odstoupí na kolej č. 4b, odkud objede po kolejích č. 6 + 6a na kolej č. 2a (nebo 4a), kde vyčká na další výkony. V případě obsazení kolejí č. 6 + 6a vyčká na koleji č. 4b, resp. objede přes jižní zhlaví stanice Frýdek-Místek. Z kolejí č. 2a (nebo 4a) a 4b mezitím nastoupí hnací vozidla nezávislé trakce, které vlak po provedení zkoušky brzdy dopraví ve směru Dobrá u Frýdku-Místku. Odjezd vlaku bude možný bez dalších technologických úkonů a manipulací, které by mohly obsazovat jižní staniční zhlaví nebo záhlaví obdobně jako ve variantě Frýdek-Místek-1. Tj. se soupravou nebude nutné manipulovat (vytahovat nebo zasouvat), posun se bude týkat pouze odstupu a nástupu hnacích vozidel. Odjezd vlaku bude uskutečněn přes střední zhlaví stanice. Obdobně by probíhal i příjezd vlaků ze směru Dobrá u Frýdku-Místku s tím, že vozidla nezávislé trakce by odstupovala na koleje č. 4b a 2a (nebo 4a) a elektrická hnací vozidla by nastupovala z kolejí č. 2a (nebo 4a).

Kolej č. 8 je určena pro nákladní vlaky na rameni Ostrava – Valašské Meziříčí, díky navržené trakci umožní odbavit i nákladní vlaky vedené v závislé trakci (odklonová vozba). Spolu s kolejí č. 10 umožní manipulaci manipulačních nákladních vlaků na trati Ostrava – Valašské Meziříčí, případně vlaků v ŽST Frýdek-Místek končících, resp. výchozích.

Manipulační koleje skupiny 12 až 20 včetně zaústění do obvodu lokomotivního depa budou zachovány ve stávajícím rozsahu. Obdobně nedozná změny zaústění manipulačních kolejí č. 5 a 7 v rámci VNVK a vlečky Slezan. Technologie obsluhy vleček se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Je nutné konstatovat, že odjezd nebo posun z kolejí č. 8 až 20 na jižní zhlaví stanice nebude možný v případě obsazení koleje č. 6a dlouhým nákladním vlakem. V případě požadavku na redukci uvedeného rušení vlakových, resp. posunových cest by bylo nutné uvažovat vedení koleje č. 8 v souběhu s kolejí č. 6a až na jižní zhlaví, což by nárokovalo dokonce čtyřkolejný most.

V této aktualizaci studie proveditelnosti je blíže rozpracováno mimo úrovňové křížení dráhy s ulicí Na Poříčí. Byly rozpracovány tři varianty, a to dvě varianty nadjezd a varianta podjezd.

Ve dvou variantách se navrhuje nadjezd nad železniční tratí v žst. Frýdek-Místek. Návrh trasy komunikace respektuje navržené změny v územním plánu. Nadjezd bude součástí propojení ulice Staroměstské a ulice Na Poříčí. Rozdíl mezi jednotlivými variantami je v technickém návrhu. Výhledově je plánováno vedení této komunikace dále, přemostěním přes Ostravici a následně by mělo dojít k propojení s ulicí 28. října. Současný železniční přejezd na ulici Na Poříčí bude zrušen.

Ve variantě s podjezdem se navrhuje podjezd pod železniční tratí (nově navrženo 5 kolejí) na ulici Na Poříčí, jako náhrada za dosavadní přejezd. Celková mezilehlá světlost podjezdu bude 13,5m s uvažováním dvou jízdních pruhů 3,25m rozšířených o 0,5m z důvodu situování v oblouku. Je navrženo vedení chodníku pro pěší 2,0m a cyklostezky 3,0m odděleně po obou stranách komunikace. Chodník a cyklostezka budou vyvýšeny oproti komunikaci a opatřeny zábradlím v celé délce převýšení komunikace. V délce klesání a stoupání bude vybudována opěrná zeď.

V rámci studie se také uvažuje s variantou zrušením přejezdu bez náhrady.

Podrobný popis jednotlivých variant je uveden příslušné dokumentaci této studie.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daným grafikonům sestaveným pro varianty 323-1 až 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Úpravy stanice, které by byly nárokovány v případně samostatné realizace trati 322 ve variantě 322-1 jsou popsány ve zvláštní kapitole věnující se stanici Frýdek-Místek ve variantě Frýdek-Místek-2.

Vzhledem k tomu, že tato varianta je zpracována pouze jako alternativa pro odbavení dlouhých nákladních vlaků, není uvedena varianta z pohledu profese dopravní technologie určena k dalšímu rozpracování a není zahrnuta do posuzovaných variant.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daným grafikonům sestaveným pro varianty 323-1 až 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy včetně provozu vlaků délky 740 metrů.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.5 Železniční stanice Baška

Železniční stanice Baška bude stavebně upravována v rámci variant 323-2 až 323-4. Pro dimenzování jejich parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedených variant, které jsou ve všech případech z hlediska rozsahu dopravy shodné, v některých případech se se pouze liší cílové stanice linek.

Z hlediska technického řešení stanice jsou uvažována dvě varianty řešení. Je na rozhodnutí zástupců města, jaká varianta jim bude vyhovovat nejvíce.

6.5.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Vzhledem k jednoduchým poměrům (není uvažováno pravidelné křížování) není plán obsazení zpracováván. Nárokování kolejových kapacit je patrné ze zpracovaných grafikonů uvedených v traťové technologii jednotlivých variant, z nichž je patrné, že dvě dopravní koleje jsou dostatečné z hlediska základního i operativního řízení (možnost přeložení křížování ve špičkovém i mimošpičkovém období).

6.5.2 Varianta Baška-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Tato varianta nepředpokládá zásadní koncepční změny stávajícího dvoukolejného kolejiště s výjimkou realizace nového ostrovního nástupiště přístupného podchodem. Rozsah kolejiště se jinak nemění. Obě dopravní koleje budou elektrizované, provozně rovnocenné a budou disponovat nástupištními hranami. Díky štíhlým výhybkám bude možné vjíždět na kolej č. 3 rychlostí 80 km/h.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí na kolejích č. 1 a 2 nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku. Stavebním opatřením – prodloužením staničních kolejí č. 1 a 2 směrem k jižnímu zhlaví stanice lze dosáhnout požadované užitečné délky pro odbavení nákladních vlaků délky 740 metrů.

Zrušená vlečka M. O. S. Paliva Baška bude odpojena. Technologie obsluhy vlečky HK Šrot – Baška se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daným grafikonům sestaveným pro varianty 323-2 až 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Z hlediska docházkové vzdálenosti pro převážnou část obce tato varianta nezlepšuje stávající stav, přestože je zřejmé, že by v případě přesunu nástupišť k přejezdu P7390 mohlo dojít ke zkrácení docházkové vzdálenosti

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta nedoporučuje k dalšímu rozpracování a není zahrnuta do posuzovaných variant. Navrhuje se preferovat variantu s přesunem zastávky do centra obce, jak je navržena v rámci varianty Baška-2.

6.5.3 Varianta Baška-2

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Tato varianta předpokládá přesun stanice jižním směrem. Uvedené řešení bude mít pozitivní důsledky a přiblížení nástupišť blíže centru obce, přemístění stávajícího přechodu P7391 na zhlaví stanice (krytí odjezdovými návěstidly) a prodloužení užitečných délek kolejí plnících požadavky na odbavení vlaků odklonové vozby.

Obě dopravní koleje budou elektrizované, provozně rovnocenné a budou disponovat nástupištními hranami. Díky štíhlým výhybkám bude možné vjíždět na kolej č. 3 rychlostí 80 km/h.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí na dopravních kolejích nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku. Stavebním opatřením – prodloužením staničních kolejí č. 1 a 2 směrem k severnímu zhlaví stanice lze dosáhnout požadované užitečné délky pro odbavení nákladních vlaků délky 740 metrů. Zároveň je nutné přechod P7391 nahradit mimoúrovňovým křížením (podchodem).

Zrušená vlečka M. O. S. Paliva Baška bude odpojena. Technologie obsluhy vlečky HK Šrot – Baška se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daným grafikonům sestaveným pro varianty 323-2 až 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Z hlediska docházkové vzdálenosti dochází ke zlepšení stávajícího stavu, který byl uvažován i v rámci předchozí varianty. Přiblížení nástupištích hran do sousedství přejezdu P7390 výrazně zlepší dostupnost železniční dopravy pro převážnou část obce Baška.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.6 Železniční stanice Pržno

Železniční stanice Pržno bude stavebně upravována v rámci variant 323-2 až 323-4. Pro dimenzování jejích parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedených variant, které jsou ve všech případech z hlediska rozsahu dopravy shodné, v některých případech se pouze liší cílové stanice linek.

Z hlediska technického řešení stanice je uvažována jediná varianta.

6.6.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Vzhledem k jednoduchým poměrům (není uvažováno pravidelné křižování) není plán obsazení zpracováván. Nárokování kolejových kapacit je patrné ze zpracovaných grafikonů uvedených v traťové technologii jednotlivých variant, z nichž je patrné, že dvě dopravní koleje jsou dostatečné z hlediska základního i operativního řízení (možnost přeložení křižování ve špičkovém i mimošpičkovém období).

6.6.2 Varianta Pržno-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Tato varianta nepředpokládá zásadní koncepční změny stávajícího dvoukolejného kolejiště. Obě dopravní koleje budou elektrizované, provozně rovnocenné a budou disponovat nástupištními hranami. Díky štíhlým výhybkám bude možné vjíždět na kolej č. 3 rychlostí 80 km/h.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí na dopravních kolejích nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku. Prodloužení staničních kolejí je technicky možné za předpokladu zrušení přejezdu P7384 na frýdlantském zhlaví.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daným grafikonům sestaveným pro varianty 323-2 až 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.7 Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí

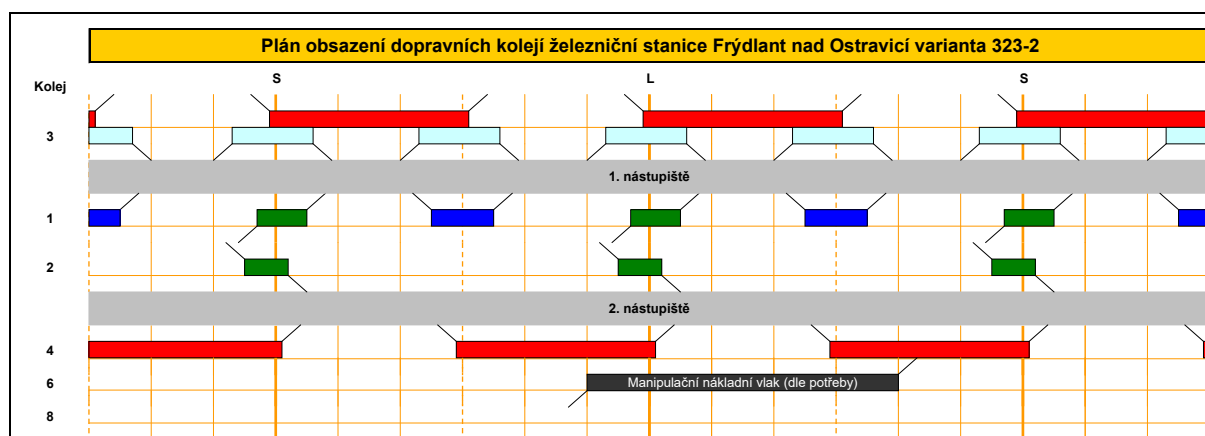
Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí bude stavebně upravována v rámci variant 323-2, 323-3 a 323-4. Nedochozí však ke změnám koncepčního uspořádání stanice, ale pouze k elektrizaci vybraného rozsahu kolejiště.

Z hlediska technického řešení stanice je uvažována jediná varianta.

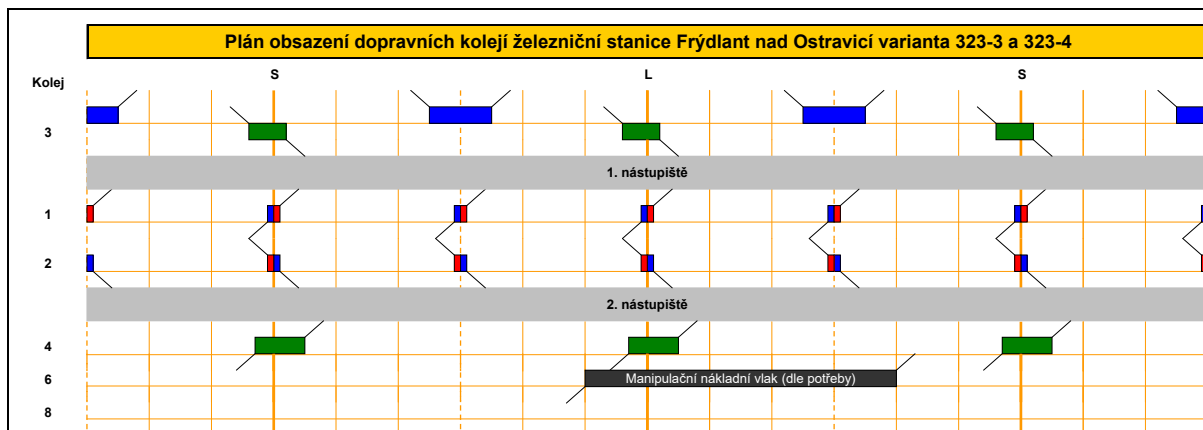
6.7.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Plán obsazení pro variantu 323-2



Plán obsazení pro variantu 323-3 a 323-4



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- linka R2
- linka S5
- linka S6
- linka S61
- nákladní vlak

6.7.2 Varianta Frýdlant-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Vzhledem k tomu, že stanice přebudovaná v rámci stavby „Rekonstrukce železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí“ splňuje výše uvedené požadavky na rozsah infrastruktury, není třeba realizovat zásadní koncepční změny, ale pouze elektrizaci.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek –Valašské Meziříčí na dopravních kolejích nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku. Požadavek na užitečné délky 740 metrů by znamenal neúměrné technické a finanční zásahy. Stanice prošla v nedávné době komplexní rekonstrukcí, která by byla zmařena.

Technologie obsluhy vleček se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Zásuvkové stojany pro ohřev HV ze sítě

V případě varianty 323-2 tři zásuvkové stojany. Lokalizace – viz dopravně-technologické schéma.

V ostatních variantách bez požadavků.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daných grafikonem sestaveným jak pro variantu 323-2, tak pro variantu 323-3 (totožná s variantou 323-4). Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.8 Železniční stanice Ostravice

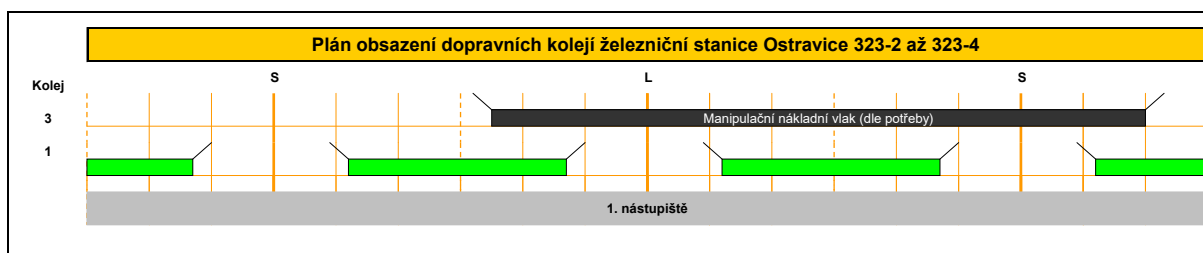
Železniční stanice Ostravice (doposud doprava D3) bude stavebně upravována v rámci variant 323-2 až 323-4. Pro dimenzování jejích parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedených variant, které jsou ve všech případech shodné.

Z hlediska technického řešení stanice jsou uvažovány dvě varianty.

6.8.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Plán obsazení pro variantu 323-2 až 323-4



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- linka S5
- nákladní vlak

Z výše uvedeného plánu obsazení je patrné, že jedna dopravní kolej s nástupištěm a jedna bez nástupiště jsou dostatečné.

6.8.2 Varianta Ostravice-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Železniční stanice Ostravice bude stavebně upravována v rámci variant 323-2 až 323-4. Pro dimenzování jejích parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedených variant.

Elektrizován je pouze nezbytný rozsah kolejíště pro odbavení osobních vlaků vedených vratnými elektrickými jednotkami, a to ve formě části koleje č. 1 (po konec nástupiště). Zbylá část kolejíště bude využívána nákladními vlaky (primárně kolej č. 3, kolej č. 1 pak pro objíždění hnacích vozidel).

Manipulační kolej č. 5 určená pro nakládku vozů dřevem bude zachována ve stávajícím stavu. Rovněž zaústění vlečky Pila Ostravice nedozná oproti současnosti změn. Technologie obsluhy vlečky se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Pro umožnění jízd zvláštních parních vlaků (jednotlivé jízdy ročně, délka vlaku dle sdělení dopravce ČD, a. s. je 130 metrů) je prodlouženo nástupiště o 40 metrů s přesahem za návěstidlo Lc1. Zvláštnímu vlaku bude postavena vlaková cesta na 1. kolej s tím, vlak přímo přejde z vlakové na posunovou cestu za návěstidlo Lc1 a zastaví tak, aby byly všechny vozy u nástupiště. Výstup cestujících proběhne po zastavení za návěstidlem Lc1. Následně bude souprava úvratově přestavena přes frýdlantské zhlaví a záhlaví, kde je mezi návěstidly Se1 a Se3 dostatečná délka pro celou soupravu. Nebude nutné posunovat za označnick, díky čemuž může pravidelný vlak odjíždět z Frýdlantu nad Ostravicí v čase pravidelného odjezdu. Souprava zvláštního vlaku bude mezitím odstavena na koleje č. 3 + 5.

Vzhledem k požadovaným délkám soupravy (130 metrů) přesahujícím užitečné délky kolejí (územně možné zajistit jen 120 metrů – omezení přejezdem, resp. komunikací a řekou) bude ze strany dopravce nutné zajistit vedení dvěma hnacími vozidly (předpoklad vlakové lokomotivy parní trakce a postrkové lokomotivy). V případě délky vlaku do 120 metrů lze zajistit objetí soupravy hnacím vozidlem. Manipulaci z koleje č. 3 na kolej č. 1 lze započít ihned po odjezdu pravidelného vlaku, není nárokován posun za označnick.

Po odjezdu pravidelného vlaku bude možné soupravu zvláštního vlaku přestavit cestou posunu na kolej č. 1 s tím, že celý vlak bude u nástupiště délky 130 metrů a zadní část soupravy bude zasahovat za návěstidlo Lc1, na kterém bude postavena posunová cesta.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daným grafikonům sestaveným pro varianty 323-2 až 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování v případě, že nebude požadavek na prodloužení trati na novou zastávku Ostravice hráz.

6.9 Železniční stanice Kunčice pod Ondřejníkem

Železniční stanice Kunčice pod Ondřejníkem bude stavebně upravována v rámci variant 323-3 a 323-4. Nedochozí však ke změnám koncepčního uspořádání stanice, ale pouze k elektrizaci vybraného rozsahu kolejíště.

Z hlediska technického řešení stanice je uvažována jediná varianta.

6.9.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Vzhledem k jednoduchým poměrům (není uvažováno pravidelné křížování) není plán obsazení zpracováván. Nárokování kolejových kapacit je patrné ze zpracovaných grafikonů uvedených v traťové technologii jednotlivých variant, z nichž je patrné, že dvě dopravní koleje jsou dostatečné z hlediska základního i operativního řízení (možnost přeložení křížování ve špičkovém i mimošpičkovém období).

6.9.2 Varianta Kunčice-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Vzhledem k tomu, že stanice přebudovaná v rámci stavby „Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí“ splňuje výše uvedené požadavky na rozsah infrastruktury, není třeba realizovat zásadní koncepční změny, ale pouze elektrizaci.

Pro vlaky osobní a nákladní dopravy jsou nadále uvažovány dvě dopravní koleje s nástupišti, které budou nově elektrizovány. Dále bude zachována neelektrizovaná kusá manipulační kolej č. 4.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí na kolejích č. 1 a 2 nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku. Požadavek na užitečnou délku 740 metrů by znamenal neúměrné technické a finanční zásahy. Stanice prochází komplexní rekonstrukcí, která by byla zmařena.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daných grafikonem sestaveným jak pro variantu 323-3, tak pro variantu 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy včetně odklonové vozby.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.10 Železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm

Železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm bude stavebně upravována v rámci variant 323-3 a 323-4. Pro dimenzování jejích parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedených variant. V případě varianty 323-3 jsou požadavky na parametry stanice vyšší, neboť ve stanici budou končit všechny vlaky ze směru od Ostravy i od Valašského Meziříčí. V případě varianty 323-4 bude

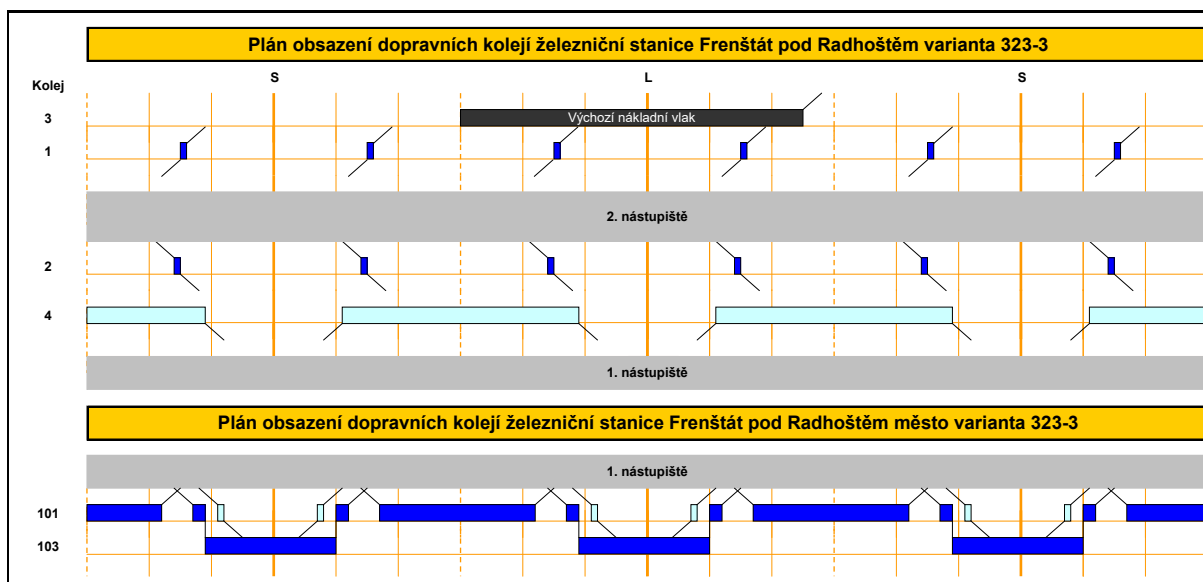
Frenštát pod Radhoštěm nadále pásmovou stanicí pro část spojů ve směru od Ostravy. Pro zbylé spoje bude tranzitní stanicí bez nutnosti přestupu.

Z hlediska technického řešení stanice je uvažována jediná varianta.

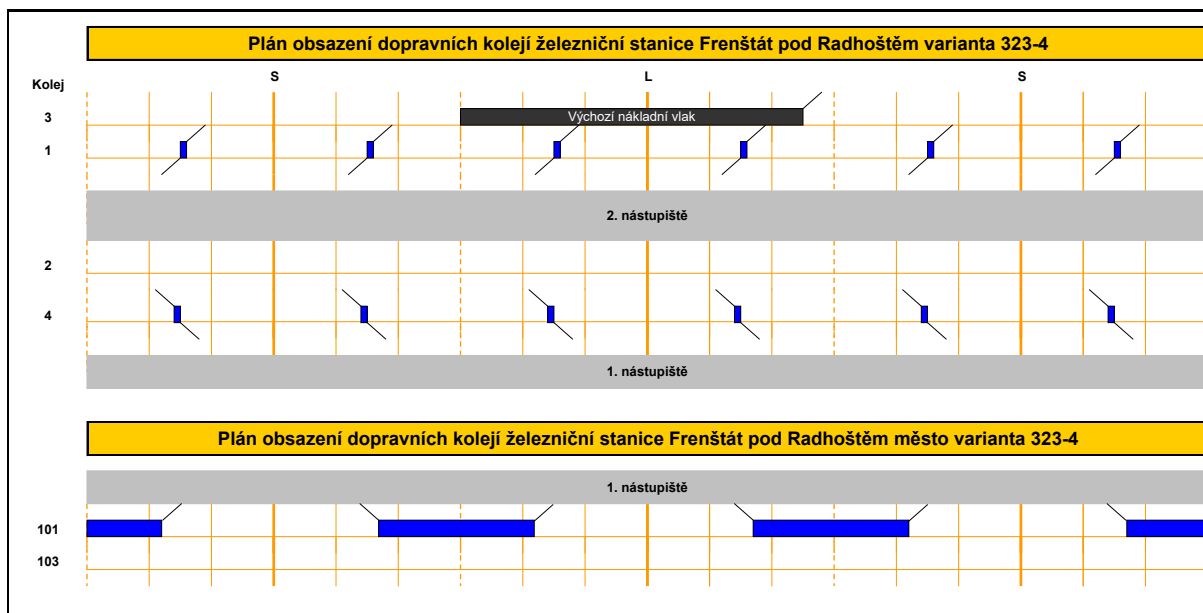
6.10.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Plán obsazení pro variantu 323-3



Plán obsazení pro variantu 323-4



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- linka S6

- [linka S61](#)
- nákladní vlak

6.10.2 Varianta Frenštát pod Radhoštěm-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

V rámci této varianty je stávající zastávka Frenštát pod Radhoštěm město integrována jako jeden z obvodů ŽST Frenštát pod Radhoštěm. Druhý obvod by byl tvořen současnou stanicí Frenštát pod Radhoštěm.

Pro vlaky osobní dopravy jsou v obvodu Frenštát uvažovány koleje č. 1, 2, 4 s nástupištěm. V případě varianty 323-3 budou vlaky z Ostravy a vlaky do Valašského Meziříčí vedeny k ostrovnímu nástupiště, kde bude zajištěn přestup hrana-hrana. V případě varianty 323-4 je předpoklad vedení jednoho ze spojů na kolej č. 4 u výpravní budovy, aby byl usnadněn příchod/odchod cestujících bez nutnosti využít podchodu.

Pro vlaky osobní dopravy je v obvodu město nadále uvažována stávající kolej s nástupištěm. Ta bude doplněna kusou manipulační kolejí č. 103 určenou pro odstavování souprav mezi výkony a tím uvolnění koleje č. 101.

Pro tranzitní a manipulující vlaky nákladní dopravy je primárně určena kolej č. 3.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí na dopravních kolejích nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku. Požadavek na užitečnou délku 740 metrů by znamenal neúměrné technické a finanční zásahy.

Pro ložné manipulace se předpokládá využití kusé koleje č. 4a s boční rampou, která je uvažována ve stávající poloze s prodloužením ve směru k jihu, neboť stávající rampa se skladištěm musí ustoupit úpravám kolejiště (koleje č. 2 a 4).

Technologie obsluhy vleček se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Zásuvkové stojany pro ohřev HV ze sítě

V případě varianty 323-2, 323-3 a 323-4 dva zásuvkové stojany. Lokalizace – viz dopravně-technologické schéma. V ostatních variantách bez požadavků.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daných grafikonem sestaveným jak pro variantu 323-3, tak pro variantu 323-4. Na základě po-

souzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy včetně odklonové vozby.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.11 Železniční stanice Veřovice

Železniční stanice Veřovice bude stavebně upravována pouze v rámci varianty 323-4. Vzhledem k tomu, že z hlediska technického nelze řešit samostatně pouze část ostravského a štramberského kolejiště samostatně, je nutné zajistit návrh stanice, který předpokládá zásady do celé stanice.

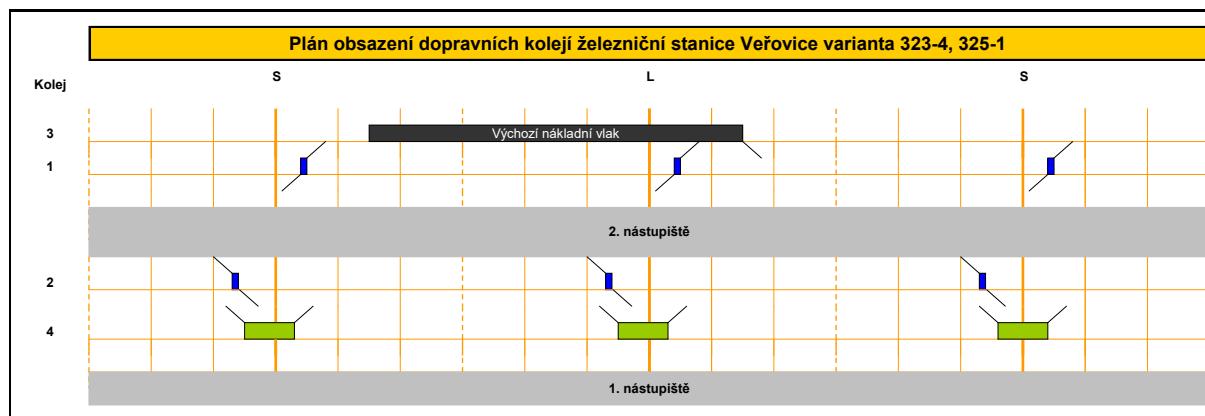
Z hlediska technického řešení stanice je proto uvažována jediná varianta, která by našla využití jak v rámci varianty 323-4, tak při úpravách souvisejících s tratí 325 (trať 325 není předmětem této dokumentace).

V případě realizace přestavby stanice pouze pro potřeby grafikonu varianty 323-4 by stačilo elektrizovat dopravní koleje č. 3, 1, 2 + 2a.

6.11.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Plán obsazení pro variantu 323-4



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- linka S6
- linka S8
- nákladní vlak

6.11.2 Varianta Veřovice-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

V rámci této varianty je odstraněno rozdělení stanice na obvod ostravského a štramberského kolejiště. Trať 325 je přivedena do dnešního ostravského kolejiště, před výpravní budovu. Tím dochází ke zlep-

šení dopravní situace oproti stávajícímu stavu a poklesu potřebného počtu kolejí, neboť některé navržené koleje lze využívat jak pro dopravu z trati 323, tak z trati 325.

Pro vlaky osobní dopravy z trati 323 jsou uvažovány koleje č. 1, 2. Pro osobní dopravu z trati 325 pak primárně kolej č. 4 s tím, že kolej č. 2 je rovněž dostupná ve směru od Štramberku.

Pro tranzitní a manipulující vlaky nákladní dopravy je primárně určena kolej č. 3.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí na dopravních kolejích nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku. Požadavek na užitečnou délku 740 metrů by znamenal neúměrné technické a finanční zásahy.

Pro ložné manipulace se předpokládá zachování kusé koleje č. 4, která je oproti současnému stavu uvažována jako kusá.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Zásuvkové stojany pro ohřev HV ze sítě

V případě varianty 323-4 není zapotřebí zřízení zásuvkový stojan. V případě varianty pro trať 325 je požadavek na jeden zásuvkový stojan. Lokalizace – viz dopravně-technologické schéma. V ostatních variantách bez požadavků.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavků daným grafikonům sestaveným pro variantu 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.12 Železniční stanice Mořkov

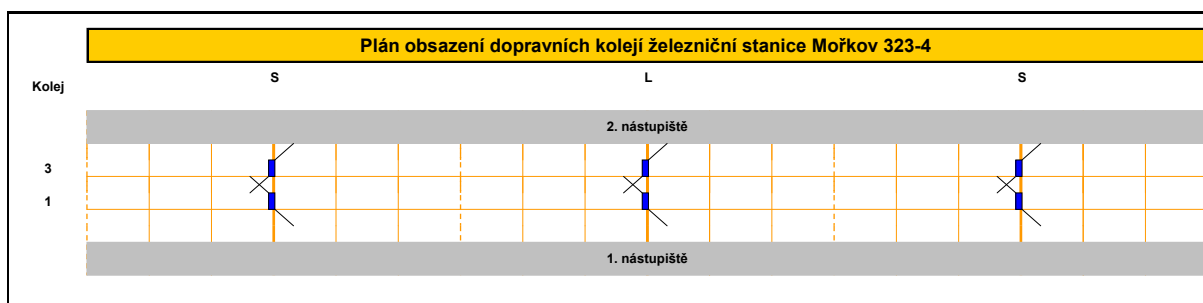
Stávající nákladiště a zastávka Mořkov hlavní trať bude stavebně upravováno pouze v rámci varianty 323-4. Pro dimenzování jejích parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedené varianty.

Z hlediska technického řešení stanice jsou uvažovány dvě varianty.

6.12.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Plán obsazení pro variantu 323-4



Vysvětlivky k barvám použitých v plánu obsazení:

- linka S6

6.12.2 Varianta Mořkov-2

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Tato varianta zohledňuje požadavky na pravidelné křižování vlaků osobní dopravy, jak je nároku je traťová technologie a grafikon pro variantu 323-4.

Pro vlaky osobní dopravy jsou tak uvažovány koleje č. 1, 3 s vnějšími nástupišti. Kvůli poloze nástupišť u koleje č. 3 vůči výpravní budově je navržen mimoúrovňový přístup ve formě podchodu (stávající železniční přejezdy znamenají zacházku cestujících při cestě od výpravní budovy v řádu stovek metrů).

Koleje č. 1 a 3 by bylo možné využívat pro manipulační nákladní vlaky, které by zajišťovaly obsluhu manipulační koleje s nákladištěm dřeva. Kvůli technickému řešení je nutné stávající rampu prodloužit severním směrem, neboť její jižní část bude muset být snesena kvůli realizace koleje č. 3. Vzhledem k užitečným délkám kolejí zde není možné odbavit vlaky odklonové vozby, což není závadou vzhledem k tomu, že sousední ŽST Hostašovice disponuje dostatečně dlouhou dopravní kolejí.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí na dopravních kolejích nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku.

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavkům daných grafikonem sestaveným pro variantu 323-4. Zřízení plnohodnotné ŽST Mořkov umožní zavést dopravní model v požadovaném rozsahu.

Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.13 Železniční stanice Hostašovice

Železniční stanice Hostašovice bude stavebně upravována pouze v rámci varianty 323-4. Pro dimenzování jejích parametrů jsou proto využity návrhy traťové technologie podle uvedené varianty.

Z hlediska technického řešení stanice je uvažována jediná varianta.

6.13.1 Požadavky na rozsah infrastruktury

Posouzení požadavků plánem obsazení staničních kolejí pro dvouhodinovou špičku

Vzhledem k jednoduchým poměrům (není uvažováno pravidelné křižování ani zastavování vlaků z přepravních důvodů) není plán obsazení zpracováván. Nárokování kolejových kapacit je patrné ze zpracovaných grafikonů uvedených v traťové technologii jednotlivých variant, z nichž je patrné, že tři dopravní koleje jsou dostatečné z hlediska základního i operativního řízení (možnost přeložení křižování ve špičkovém i mimošpičkovém období a stávající pobyt odklonového nákladního vlaku).

6.13.2 Varianta Hostašovice-1

Dopravně-technologická charakteristika varianty

Podle požadavků objednavatele osobní dopravy není uvažována obsluha stanice vlaky osobní dopravy. Proto není nutné zajišťovat kapacity pro odbavení osobních vlaků (nástupiště), která tak jsou výhledově postradatelná.

Stávající uspořádání kolejiště je pro výhledovou dopravu naddimenzované, v rámci stavby je možné uvážit redukci infrastruktury a dosáhnout stavu, který je charakterizován existencí tří elektrizovaných dopravních kolejí (dvě pro mimořádné křižování osobních vlaků a jedné pro současný pobyt odklonového nákladního vlaku v závislé trakci).

Pro vlaky osobní dopravy jsou uvažovány koleje č. 1, 2.

Pro tranzitní a manipulující vlaky nákladní dopravy je primárně určena kolej č. 3.

Krátkodobé zastavení nákladních vlaků délky 740 metrů na rameni Ostrava – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí na dopravních kolejích nebude možné pro jejich nedostatečnou užitečnou délku. V případě požadavků na odbavení nákladních vlaků délky 740 metrů lze prodloužit staniční kolej č. 3 smě-

rem k přejezdu P7335 a dosáhnout požadované užitečné délky. Uvedené stavební opatření by znamenalo přeložení přejezdu a trati v délce cca 300 metrů.

Pro ložné manipulace se předpokládá zachování koleje č. 4 (v současném stavu dopravní kolej, ve výhledovém stavu manipulační kusá kolej).

Technická charakteristika varianty

Dopravně-technologické schéma je uvedeno v přílohové části.

Dílčí závěr a zhodnocení

Na základě posouzení návrhu řešení stanice je možné konstatovat, že její řešení se přizpůsobuje požadavků daných grafikonem sestaveným pro variantu 323-4. Na základě posouzení stanice je možné konstatovat, že její řešení umožní kapacitně zvládnout rozsah výhledové osobní i nákladní dopravy včetně odklonové vozby.

Z pohledu profese dopravní technologie se varianta doporučuje k dalšímu rozpracování.

6.14 Dopad nasazení systému ETCS na jednotlivé železniční stanice

Vratimov

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Úkoly pro technické profese:

- *V případě, že bychom neakceptovali navržené výluky současných vlakových cest, nutno stanici prodloužit o cca 100 metrů (dopravní koleje a jejich užitečné délky, konkrétně kolej č. 1) – musí prověřit kolejář.*
- *Následně prověřit umístěním návěstidel – profese zabzař.*
- *V případě, že nebude technicky nebo územně reálné, nutnost specifikovat požadavky na výluky vlakových cest – profese zabzař.*

Paskov

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Úkoly pro technické profese:

- *Technicky nutný posun nástupiště přibližně na 40 m od návěstidla Lc2 směr Ostrava-Kunčice – musí prověřit kolejář.*

Lískovec u Frýdku

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Úkoly pro technické profese:

- *V případě, že bychom neakceptovali navržené výluky současných vlakových cest, nutno stanici prodloužit o cca 50 metrů (dopravní koleje a jejich užitečné délky, konkrétně kolej č. 1 a 2) – musí prověřit kolejář.*
- *Následně prověřit umístěním návěstidel – profese zabzař.*
- *V případě, že nebude technicky nebo územně reálné, nutnost specifikovat požadavky na výluky vlakových cest – profese zabzař.*

Frýdek-Místek

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Úkoly pro technické profese:

- *Technicky nutný posun ostrovních nástupišť přibližně na 40 m od návěstidla S1 a S3 směr Valašské Meziříčí – musí prověřit kolejář.*
- *Nutné je stanovit omezení současných stavění vlakových cest (definuje profese zabzař) – na středním zhlaví této stanice se pravděpodobně tomuto opatření nevyhneme (zaústění tratě z Českého Těšína).*
- *V případě, že bychom neakceptovali navržené výluky současných vlakových cest, nutno stanici prodloužit o cca 50 metrů (dopravní koleje a jejich užitečné délky, konkrétně kolej č. 1, 2, 4, 6+6a, 8) – musí prověřit kolejář.*

Baška

Stanice Baška bude navržena ve dvou variantách, a to s vysunutými nástupišti a s umístěním nástupišť ve stávající poloze.

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Úkoly pro technické profese:

- *Technicky nutný posun nástupišť směrem do stanice z důvodů posunu návěstidel.*

- *Technicky se musí prověřit celá varianta se zachováním nástupišť ve stanici (návěstidla a užité délky kolejí), rámcové dopravně-technologické schéma je zpracováno a je přílohou této části dokumentace.*

Pržno

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Nevzniká zde tak nutnost omezení vlakových cest (upřednostněn současný vjezd vlaků – křižování na jednokolejné trati) oproti navýšení délek kolejí.

Úkoly pro technické profese:

- *Nutný posun obou nástupišť přibližně o 50 až 60 m ve směru Frýdek-Místek. Stanice Pržno z důvodu nedostatečné délky dopravních kolejí bude sloužit pro křižování osobních vlaků, popř. krátkých manipulačních vlaků.*
- *Technicky bude na severním zhlaví zřízena odstavná kolej pro MUV (nikoliv odvrát). Dojde k úpravě frýdeckého zhlaví pro rychlost 120 km/hod.*

Frýdlant nad Ostravicí

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Ve stanici Frýdlant nad Ostravicí se nepředpokládají žádné kolejové úpravy, neboť stanice byla komplexně přestavěna v rámci samostatné stavby.

Úkoly pro technické profese:

- *V případě, že bychom neakceptovali navržené výluky současných vlakových cest, nutno stanici prodloužit o cca 50 metrů (dopravní koleje a jejich užité délky, konkrétně kolej č. 1, 3+3a a 6+6a) – musí prověřit kolejář.*
- *Následně prověřit umístěním návěstidel – profese zabzař.*
- *V případě, že nebude technicky nebo územně reálné, nutnost specifikovat požadavky na výluky vlakových cest – profese zabzař*

Kunčice pod Ondřejníkem

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem se nepředpokládají žádné kolejové úpravy, neboť stanice byla komplexně přestavěna v rámci samostatné stavby.

Nevzniká zde tak nutnost omezení vlakových cest (upřednostněn současný vjezd vlaků – křižování na jednokolejné trati) oproti navýšení délek kolejí.

Frenštát pod Radhoštěm

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Úkoly pro technické profese:

- *Technicky nutný posun ostrovního nástupiště ve směru Valašské Meziříčí – musí prověřit kolejář.*
- *Zabezpečení koleje č. 4 je možné dvěma způsoby, a to tak, že dojde k redukci koleje VNVK č. 4a a účelového kolejiště SŽDC (nutné zbudování náhrady za tyto koleje), nebo zkrácení nástupiště u koleje č. 4 na 100 m, případně v kombinaci se zabezpečením koleje odvraty.*
- *Vzhledem k uspořádání stanice bude nutné vymezit požadavky na vyloučení současných vlakových cest (definuje profese zabzař).*

Frenštát pod Radhoštěm město

Úkoly pro technické profese:

- *Technicky nutný posun nástupiště přibližně na 40 m od návěstidla Lc101 (směr Valašské Meziříčí).*
- *Posun nástupiště vyvolá posun odstavné koleje č. 103 směr Valašské Meziříčí, tak že bude zapotřebí zbudovat přemostění přes průjezd mezi ulicemi Školská čtvrt' – Jandovo stromořadí. Popřípadě bude odstavná kolej posunuta tak že výhybka bude začínat za průjezdem mezi ulicemi Školská čtvrt' – Jandovo stromořadí.*

Veřovice

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Úkoly pro technické profese:

- *Technicky nutný posun ostrovního nástupiště o 40 m ve směru Frenštát pod Radhoštěm – musí prověřit kolejář.*
- *V případě, že bychom neakceptovali navržené výluky současných vlakových cest, nutno stanici prodloužit o cca 50 metrů (dopravní koleje a jejich užitečné délky, konkrétně kolej č. 3) – musí prověřit kolejář.*

Mořkov

Úkoly pro technické profese:

- *Při nasazení ETCS dojde ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí pod akceptovatelné hodnoty. Vzhledem k určení stanice pro pravidelná křižování vlaků je nutné provést úpravy tak, aby byly možné současné vjezdy vlaků – musí prověřit kolejář.*
- *Technicky nutný posun nástupiště o přibližně 40 m ve směru Valašské Meziříčí a zároveň prodloužení stanice (užitečné délky alespoň 320 metrů) – musí prověřit kolejář.*
- *Technicky a územně se prověří prodloužení stanice, posun kusé koleje VNVK (odvratu), popř. jeho zrušení nebo přemístění, včetně nutných zásahů do přejezdu polní cesty P7336 – musí prověřit kolejář.*
- *Zabezpečovák poté zpřesní užitečné délky staničních kolejí tak, aby byly možné současné vjezdy vlaků (stanice je navržena pro pravidelné křižování vlaků osobní dopravy).*

Hostašovice

Koncept stanice možno zachovat, dojde však ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí oproti dosavadním návrhům (viz dopravně-technologické schéma).

Úkoly pro technické profese:

- *Technicky nutný posun územní rezervy nástupiště o přibližně 40 m ve směru Mořkov – musí prověřit kolejář.*
- *Vzhledem k uspořádání stanice bude nutné vymezit požadavky na vyloučení současných vlakových cest (definuje profese zabzař). V případě, že bychom sledovali variantu s umožněním současných vjezdů, dojde ke zkrácení užitečné délky dopravní koleje č. 1 pod akceptovatelnou mez z hlediska nákladní dopravy – v případě rozhodnutí o preferování osobní dopravy na úkor nákladní (nemožnost křižování, což značně omezí trať jako odklonovou trasu), tak lze učinit.*

Ostravice

Při nasazení ETCS dojde ke zkrácení užitečných délek staničních kolejí pod akceptovatelné hodnoty.

Úkoly pro technické profese:

- *Z důvodu nedostatečné délky staniční koleje č. 3 se uvažuje ponechat tuto kolej pouze jako manipulační. Délka nástupiště bude 90 m – musí prověřit kolejář.*
- *Technicky a územně se prověří prodloužení stanice – musí prověřit kolejář.*
- *Zabezpečovák poté zpřesní užitečné délky staničních kolejí.*

6.15 Přehled užitečných délek kolejí pro jednotlivé stanice při nasazení systému ETCS

Vratimov		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC- GŘ-06	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice	
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová						
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)						
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"				
			2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Vyloučení vybraných vlakových cest	Uvážit prodloužení stanice	
1	110	min. 550, optim. 650	608	572	492	572	492				
2	110	min. 550, optim. 650	662	647	542	615	574				
4	50	min. 550, optim. 650	661	646	628	-	-				
4+4b	50	min. 750, opt. 780	866	851	851	-	-				

Paskov		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
			2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"			
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS							
1	100/95	min. 550	691	681	521	601	601	Nenulová uvolňovací rychlost	Bez opatření	Možno zachovat stávající návrh
1+1a	100/95	min. 750, opt. 780	1 150	1 130	970	1 050	1 050			
2	100/95	min. 550	663	653	491	573	573			
2+2a	100/95	min. 750, opt. 780	1 138	1 118	957	1 037	1 037			
3	50	min. 550, optim. 650	654	654	644	-	-			
4	50	min. 550, optim. 650	647	647	624	-	-			
4+4a	50	min. 750, opt. 780	1 197	1 197	1 187	-	-			

Lískovec u Frýdku		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
			2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"			
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Vyloučení vybraných vlakových cest	Uvážit prodloužení stanice
1	120/110	min. 750, opt. 780	761	751	590	671	671			
2	120/110	min. 750, opt. 780	769	757	599	679	679			
3	50	min. 550, optim. 650	659	659	650	-	-			
4	50	min. 550, optim. 650	657	657	652	-	-			

Legenda: zeleně podbarvené užité délky kolejí jsou dále sledovány jako vyhovující varianta, oranžově podbarvené užité délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek (dopravních opatřeních atd.), červeně podbarvené užité délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek nebo je zapotřebí technické změny stanice (prodloužení stanice, zbudování odvratu atd.).

Frýdek-Místek		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"		2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"					
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Vyloučení vybraných vlakových cest	Uvážit prodloužení stanice
1	80	min. 250	322	299	139	219	219			
1+1b+1c	80	min. 650, optim. 780	857	824	641	744	721			
2	80	min. 250	331	316	156	236	236			
3	50 *)	min. 250 (úvrat)	352	352	329	-	-			
4	50	min. 800 (úvrat)	799	794	778	-	-			
6+6a	50	min. 800 (úvrat)	795	790	777	-	-			
8	50	min. 550	516	516	506	-	-	Nesplněna minimální délka	Nelze odbavit vlak s normativem	

*) pro vjezd od Českého Těšína 60 km/h

Baška (varianta s vysunutými nástupišti)		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
			2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"			
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Bez opatření	Možno zachovat stávající návrh
1	120	min. 550, optim. 650	717	687	528	608	608			
3	80	min. 550, optim. 650	717	687	528	608	608			

Pržno		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
			2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"			
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Bez opatření	Možno zachovat stávající návrh
1	120	optim. 250 (stanice pouze pro Os)	574	564	404	484	484			
3	80	optim. 250 (stanice pouze pro Os)	574	564	404	484	484			

Poznámka - stanice uvažována pro křižování pouze vlaků osobní dopravy, v případě požadavků na křižování nákladních vlaků se zastavením nevyhoví!!!

Legenda: zeleně podbarvené užitné délky kolejí jsou dále sledovány jako vyhovující varianta, oranžově podbarvené užitné délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek (dopravních opatřeních atd.), červeně podbarvené užitné délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek nebo je zapotřebí technické změny stanice (prodloužení stanice, zbudování odvratu atd.).

Frýdlant nad Ostravicí		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"		2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"					
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Vyloučení vybraných vlakových cest	Uvážit prodloužení stanice
1	75/65	min. 550, optim. 650	605	605	466	542	530			
2	50	min. 250	359	359	342	-	-			
2+2a	50	min. 550, optim. 650	620	620	612	-	-			
3+3a	50	min. 550, optim. 650	559	559	542	-	-			
4	50	min. 250	313	313	313	-	-			
6+6a	50	optim. 550	535	535	531	-	-	Nesplněna minimální délka	Nelze odbavit vlak s normativem	

Kunčice pod Ondřejníkem		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
			2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"			
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Bez opatření	Možno zachovat stávající návrh
1	80	optim. 250 (stanice pouze pro Os)	567	560	400	480	480			
3	80	optim. 250 (stanice pouze pro Os)	605	587	426	507	507			

Poznámka - stanice uvažována pro křižování pouze vlaků osobní dopravy, v případě požadavků na křižování nákladních vlaků se zastavením nevyhoví!!!

Frenštát pod Radhoštěm		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"		2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"					
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nesplněna minimální délka	Nelze odbavit vlak s normativem	Nutno přepracovat
1	80	min. 550	472	468	297	377	370			
2	50	min. 250	262	262	238	-	-			
2+2a	50	min. 550	472	467	290	-	-			
3	50	min. 550	381	376	270	-	-			
4	50	min. 250	215	215	178	-	-			

Legenda: zeleně podbarvené užitné délky kolejí jsou dále sledovány jako vyhovující varianta, oranžově podbarvené užitné délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek (dopravních opatřeních atd.), červeně podbarvené užitné délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek nebo je zapotřebí technické změny stanice (prodloužení stanice, zbudování odvratu atd.).

Frenštát pod Radhoštěm město		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
			2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"			
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nesplněna minimální délka	Nelze odbavit vlak s normativem	Nutno přepracovat
101	80	min. 250 (úvrat)	193	165	50	-	-			

Veřovice		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"		2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"					
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Bez opatření	Možno zachovat stávající návrh
1	75	min. 250	520	510	350	430	430			
2+2a	50	min. 250	520	520	506	-	-			
3	50	min. 550	561	561	501	-	-			
4	50	min. 170	275	275	255	-	-	Nenulová uvolňovací rychlost	Bez opatření	

Mořkov		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"		2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"					
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Vyloučení vybraných vlakových cest	Nutno přepracovat (pravidelná křížování Os) + zhlaví 80 km/h
1	80	min. 250	290	285	131	213	211			
3	50	min. 250	291	291	283	-	-			

Poznámka - stanice uvažována pro křížování pouze vlaků osobní dopravy, proto je zamezení současných vjezdů nepřipustné!!!

Legenda: zeleně podbarvené užitné délky kolejí jsou dále sledovány jako vyhovující varianta, oranžově podbarvené užitné délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek (dopravních opatřeních atd.), červeně podbarvené užitné délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek nebo je zapotřebí technické změny stanice (prodloužení stanice, zbudování odvratu atd.).

Hostašovice		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
			2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"			
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nenulová uvolňovací rychlost	Vyloučení vybraných vlakových cest	Uvážit prodloužení stanice
1	70	min. 550, optim. 650	559	559	549	549	549			
2	50	min. 250	559	549	390	-	-			
3	50	min. 550, optim. 650	588	588	583	-	-			

Poznámka - vzhledem k užitečné délce koleje č. 1 těsně pod limit 550 m by teoreticky bylo možné akceptovat, ale třeba brát v úvahu, že se jedná o hlavní staniční kolej.

Ostravice		Metodika ETCS	Před uplatňováním Směrnice č. j.	Po zavedení platnosti Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06 (v průběhu zpracování Aktualizace SP)				Doporučení pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Opatření pro konkrétní kolej při stávajícím kolejovém řešení	Celkové doporučení pro technické řešení stanice
		Uvolňovací rychlost	Nenulová/Nulová	Nenulová/Nulová	Nenulová					
		Umístění návěstidel od bodu ohrožení (m)	7 až 15	20	20 - 100 (dle rychlosti v dané koleji)					
		Umístění rozhodujících balíz	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "S"	1. U návěstidla "L"			
			2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. U návěstidla "L"	2. "End of Authority"	2. "End of Authority"			
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Optimální délka koleje (m) dle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06	Dosažitelná délka koleje (m) při nasazení ETCS					Nesplněna minimální délka	Nelze odbavit vlak s normativem	Nutno přepracovat
1	50	min. 170 (úvrat)	134	134	122	-	-			
3	50	min. 170	81	81	47	-	-			

Legenda: zeleně podbarvené užité délky kolejí jsou dále sledovány jako vyhovující varianta, oranžově podbarvené užité délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek (dopravních opatřeních atd.), červeně podbarvené užité délky kolejí jsou přijatelné za určitých podmínek nebo je zapotřebí technické změny stanice (prodloužení stanice, zbudování odvratu atd.).

7 ZÁVĚR A DOPORUČENÍ KOMBINACE VARIANT

Pro potřeby ekonomického hodnocení se na základě dopravně-technologického hodnocení doporučuje posoudit následující projektové varianty v kombinaci traťové technologie a variant stanic.

Varianta 323-0 bude definována jako kombinace traťové technologie a variant stanic:

- Vratimov – varianta Vratimov-0 (bez úprav)
- Paskov – varianta Paskov-0 (bez úprav)
- Lískovec u Frýdku – varianta Lískovec-0 (bez úprav)
- Frýdek-Místek – varianta Frýdek-Místek-0 (bez úprav)
- Baška – varianta Baška-0 (bez úprav)
- Pržno – varianta Pržno-0 (bez úprav)
- Frýdlant nad Ostravicí – varianta Frýdlant-0 (bez úprav)
- Ostravice – varianta Ostravice-0 (bez úprav)
- Kunčice pod Ondřejníkem – varianta Kunčice-0 (bez úprav)
- Frenštát pod Radhoštěm – varianta Frenštát-0 (bez úprav)
- Veřovice – varianta Veřovice-0 (bez úprav)
- Mořkov hlavní trať – varianta Mořkov-0 (bez úprav)
- Hostašovice – varianta Hostašovice-0 (bez úprav)

Varianta 323-2 bude definována jako kombinace traťové technologie a variant stanic:

- Vratimov – varianta Vratimov-1
- Paskov – varianta Paskov-1
- Lískovec u Frýdku – varianta Lískovec-1
- Frýdek-Místek – varianta Frýdek-Místek-1
- Baška – varianta Baška-2, alternativně i varianta Baška-1 – dle rozhodnutí investora
- Pržno – varianta Pržno-1
- Frýdlant nad Ostravicí – varianta Frýdlant-1 (pouze elektrizace stanice, bez úprav kolejiště)
- Ostravice – varianta Ostravice-1
- Kunčice pod Ondřejníkem – varianta Kunčice-0 (bez úprav)
- Frenštát pod Radhoštěm – varianta Frenštát-0 (bez úprav)

- Veřovice – varianta Veřovice-0 (bez úprav)
- Mořkov hlavní trať – varianta Mořkov-0 (bez úprav)
- Hostašovice – varianta Hostašovice-0 (bez úprav)

Varianta 323-3 bude definována jako kombinace traťové technologie a variant stanic:

- Vratimov – varianta Vratimov-1
- Paskov – varianta Paskov-1
- Lískovec u Frýdku – varianta Lískovec-1
- Frýdek-Místek – varianta Frýdek-Místek-1
- Baška – varianta Baška-2, alternativně i varianta Baška-1 – dle rozhodnutí investora
- Pržno – varianta Pržno-1
- Frýdlant nad Ostravicí – varianta Frýdlant-1 (pouze elektrizace stanice, bez úprav kolejíště)
- Ostravice – varianta Ostravice-1
- Kunčice pod Ondřejníkem – varianta Kunčice-1 (pouze elektrizace stanice, bez úprav kolejíště)
- Frenštát pod Radhoštěm – varianta Frenštát-1
- Veřovice – varianta Veřovice-0 (bez úprav)
- Mořkov hlavní trať – varianta Mořkov-0 (bez úprav)
- Hostašovice – varianta Hostašovice-0 (bez úprav)

Varianta 323-4 bude definována jako kombinace traťové technologie a variant stanic:

- Vratimov – varianta Vratimov-1
- Paskov – varianta Paskov-1
- Lískovec u Frýdku – varianta Lískovec-1
- Frýdek-Místek – varianta Frýdek-Místek-1
- Baška – varianta Baška-2, alternativně i varianta Baška-1 – dle rozhodnutí investora
- Pržno – varianta Pržno-1
- Frýdlant nad Ostravicí – varianta Frýdlant-1 (pouze elektrizace stanice, bez úprav kolejíště)
- Ostravice – varianta Ostravice-1
- Kunčice pod Ondřejníkem – varianta Kunčice-1 (pouze elektrizace stanice, bez úprav kolejíště)
- Frenštát pod Radhoštěm – varianta Frenštát-1

- Veřovice – varianta Veřovice-1
- Mořkov hlavní trať – varianta Mořkov-2
- Hostašovice – varianta Hostašovice-1

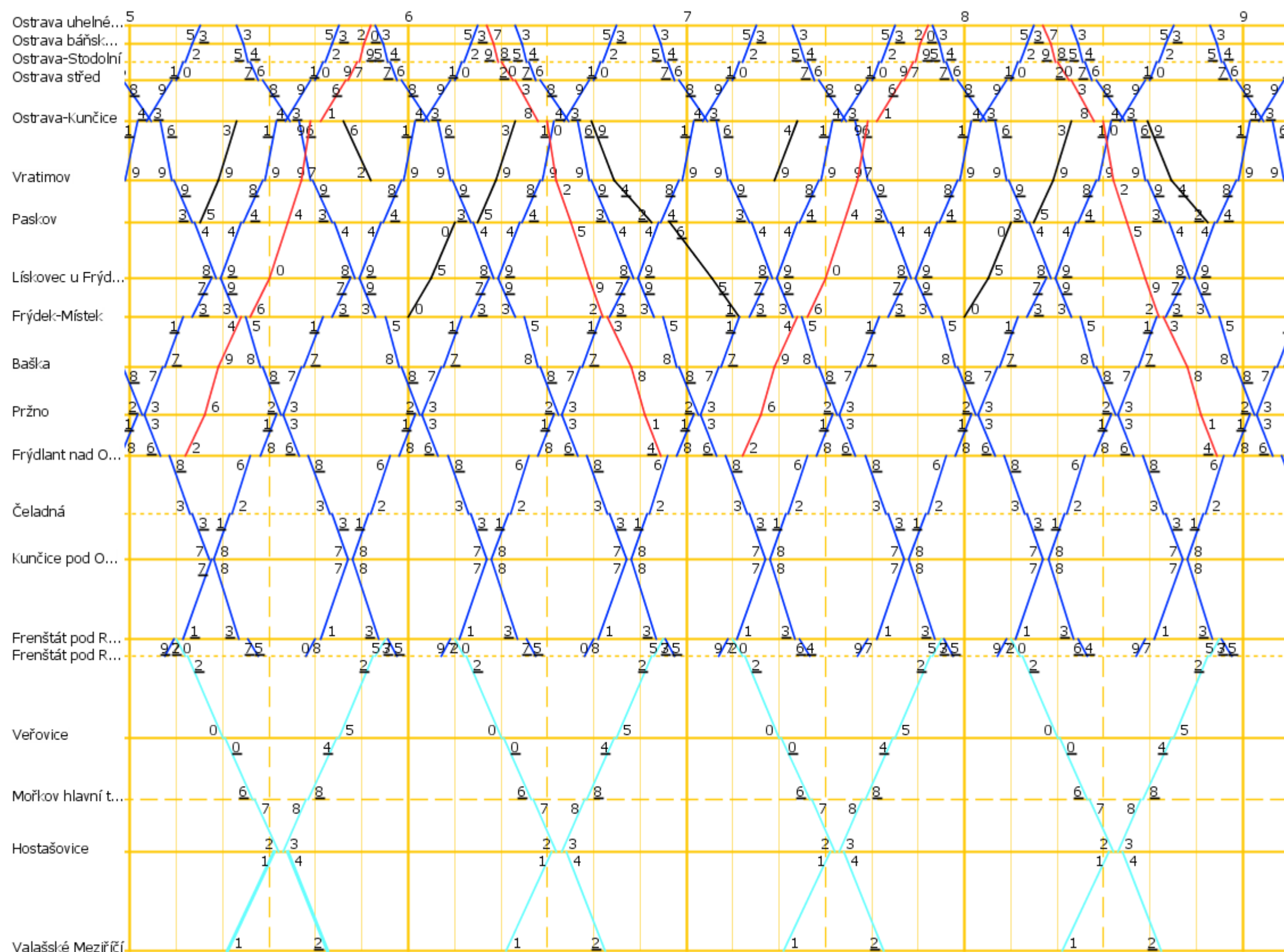
PŘÍLOHOVÁ ČÁST

GRAFIKONY

Seznam příloh – grafikony:

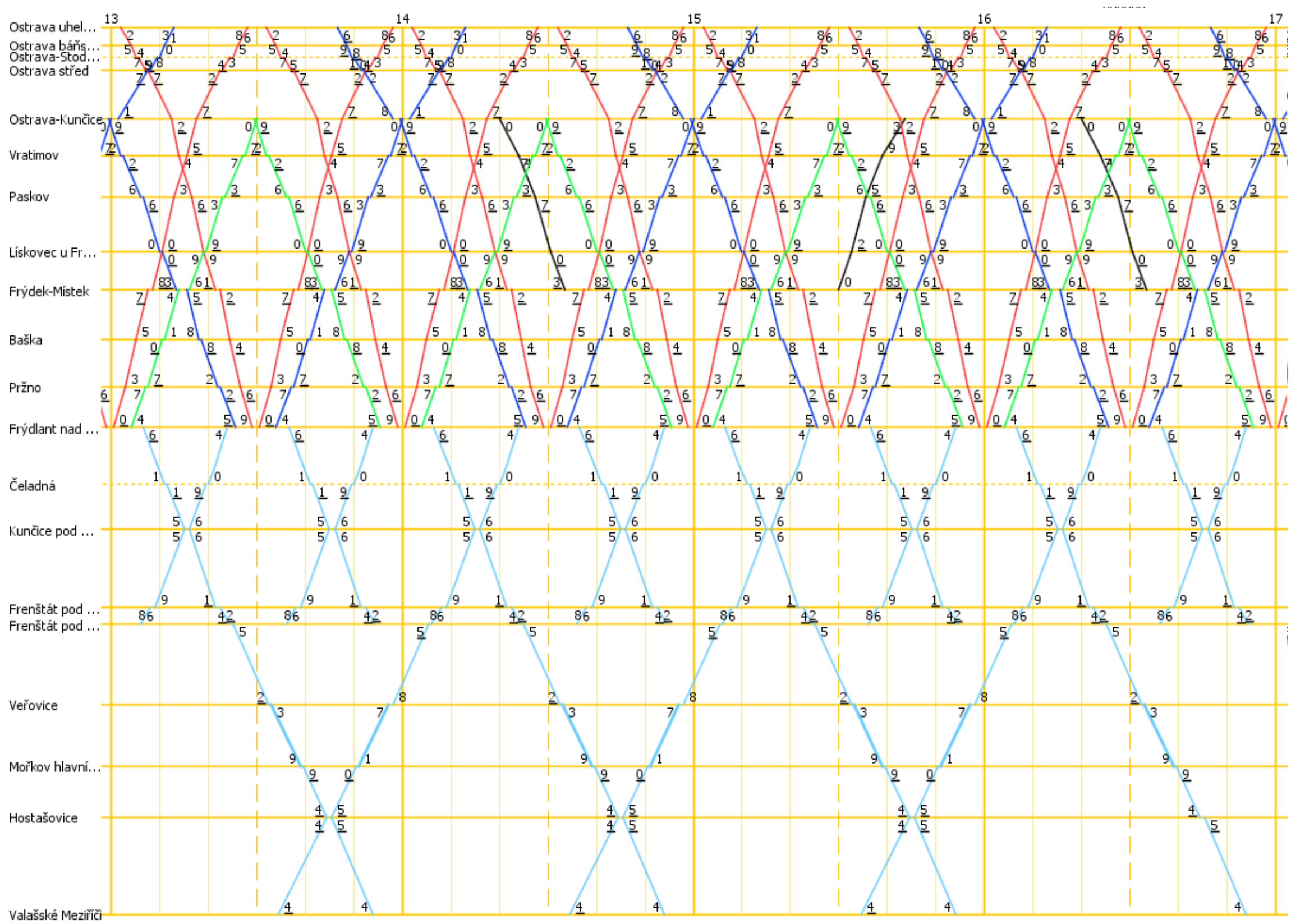
- 01. Varianta 323-0
- 02. Varianta 323-2
- 03. Varianta 323-3
- 04. Varianta 323-4
- 05. Varianta 324-bez elektrizace (platí pro variantu 323-0)
- 06. Varianta 324-s elektrizací (platí pro varianty 323-2, 323-3, 323-4)

01. Varianta 323-0



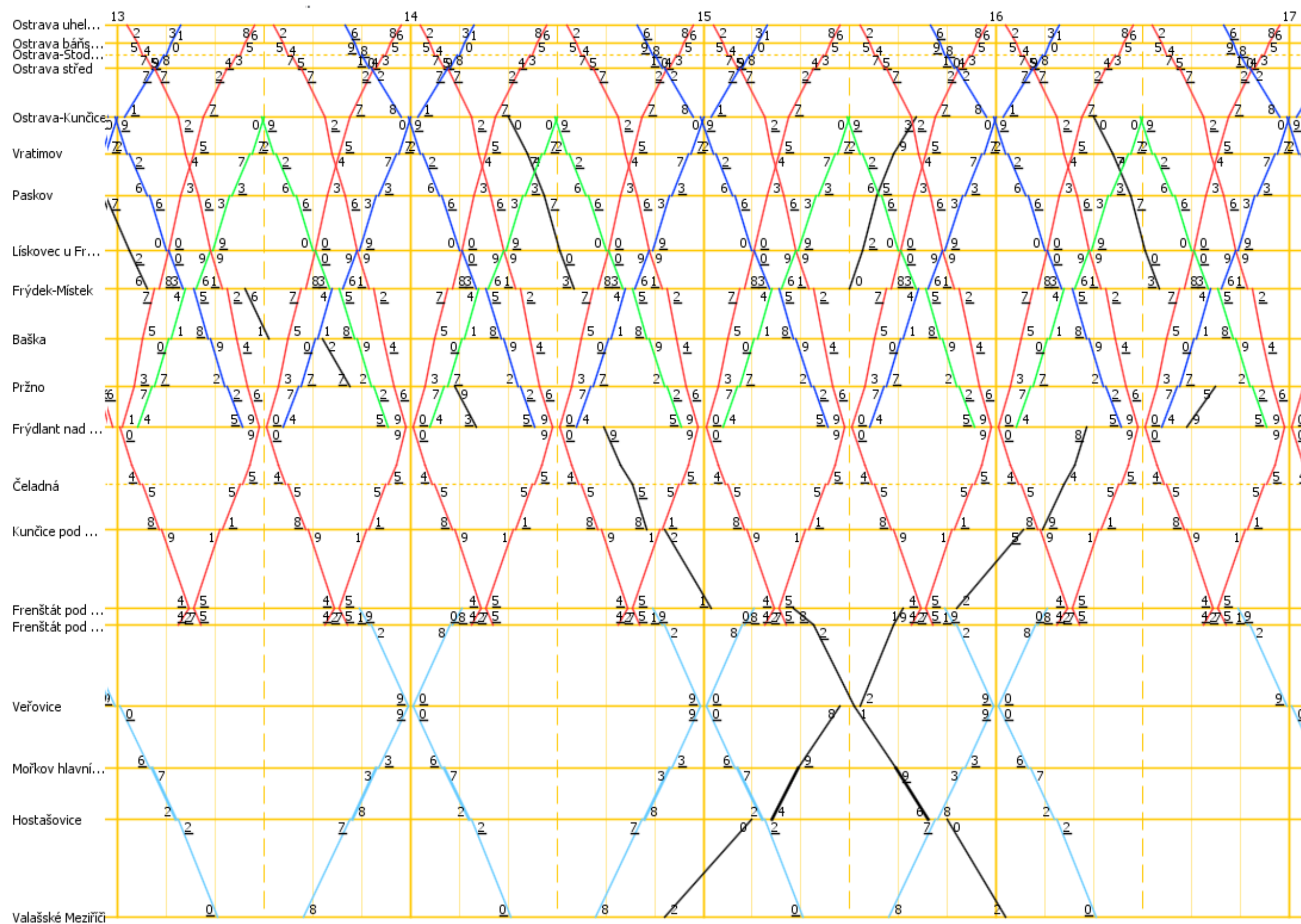
Legenda: ● linka R2, ● linka S6, ● linka S61, ● nákladní vlak (v nezávislé trakci)

02. Varianta 323-2



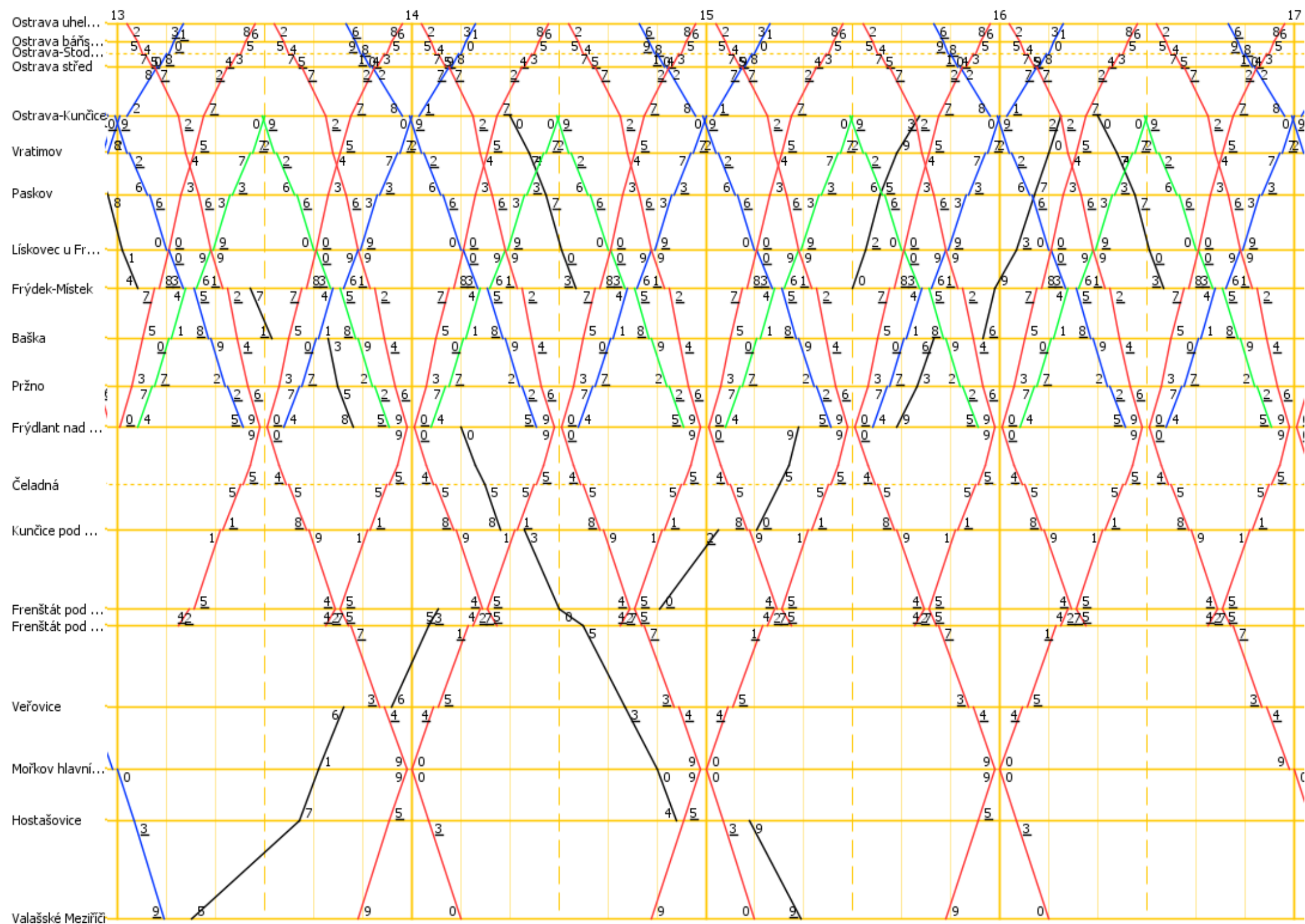
Legenda: ● linka R2, ● linka S6, ● linka S5, ● linka S61, ● nákladní vlak (v závislé trakci)

03. Varianta 323-3



Legenda: ● linka R2, ● linka S6, ● linka S5, ● linka S61, ● nákladní vlak (v závislé trakci, vlaky podle potřeby v nezávislé trakci)

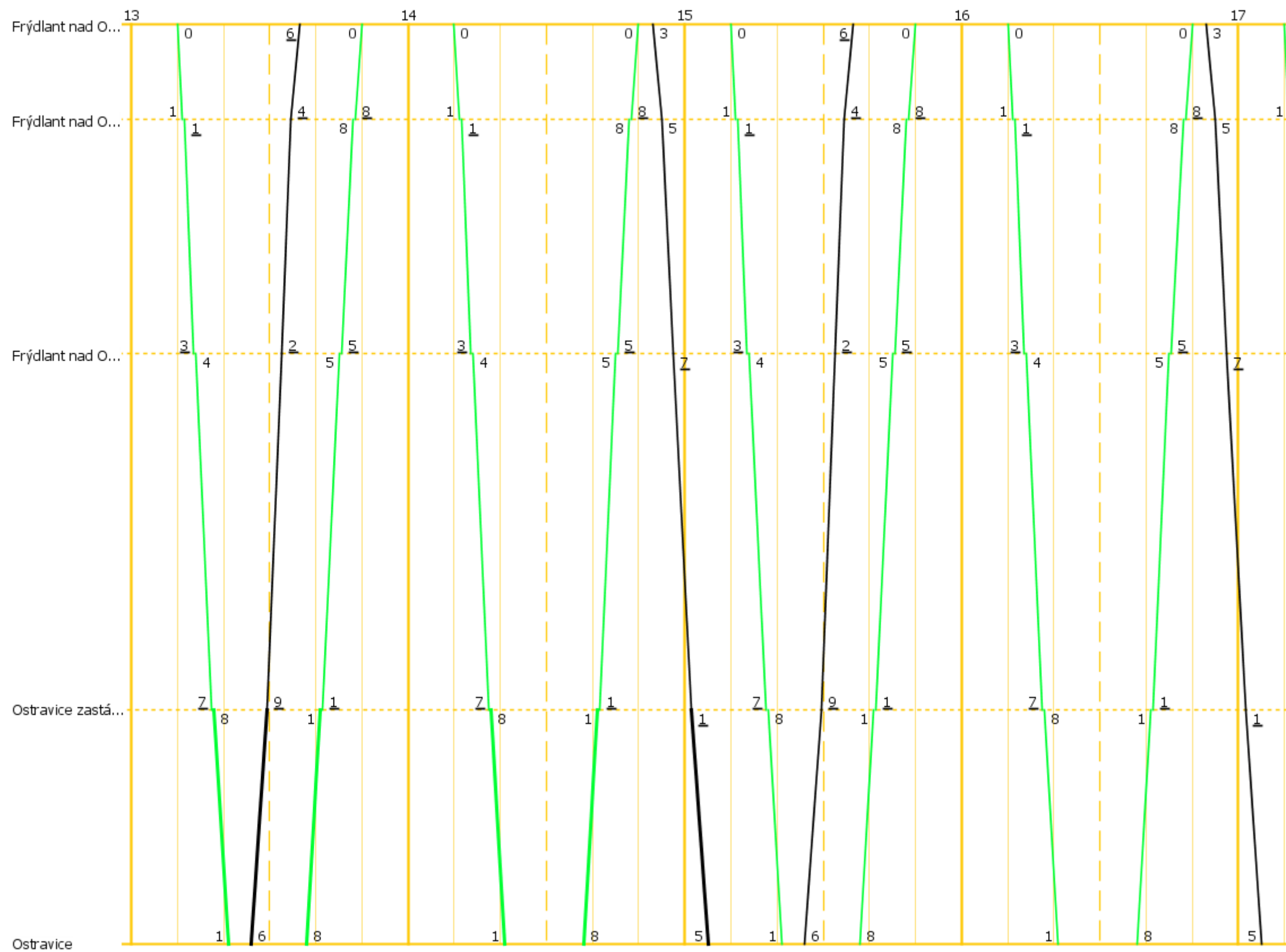
04. Varianta 323-4



Legenda: ● linka R2, ● linka S6, ● linka S5, ● nákladní vlak (v závislé trakci)

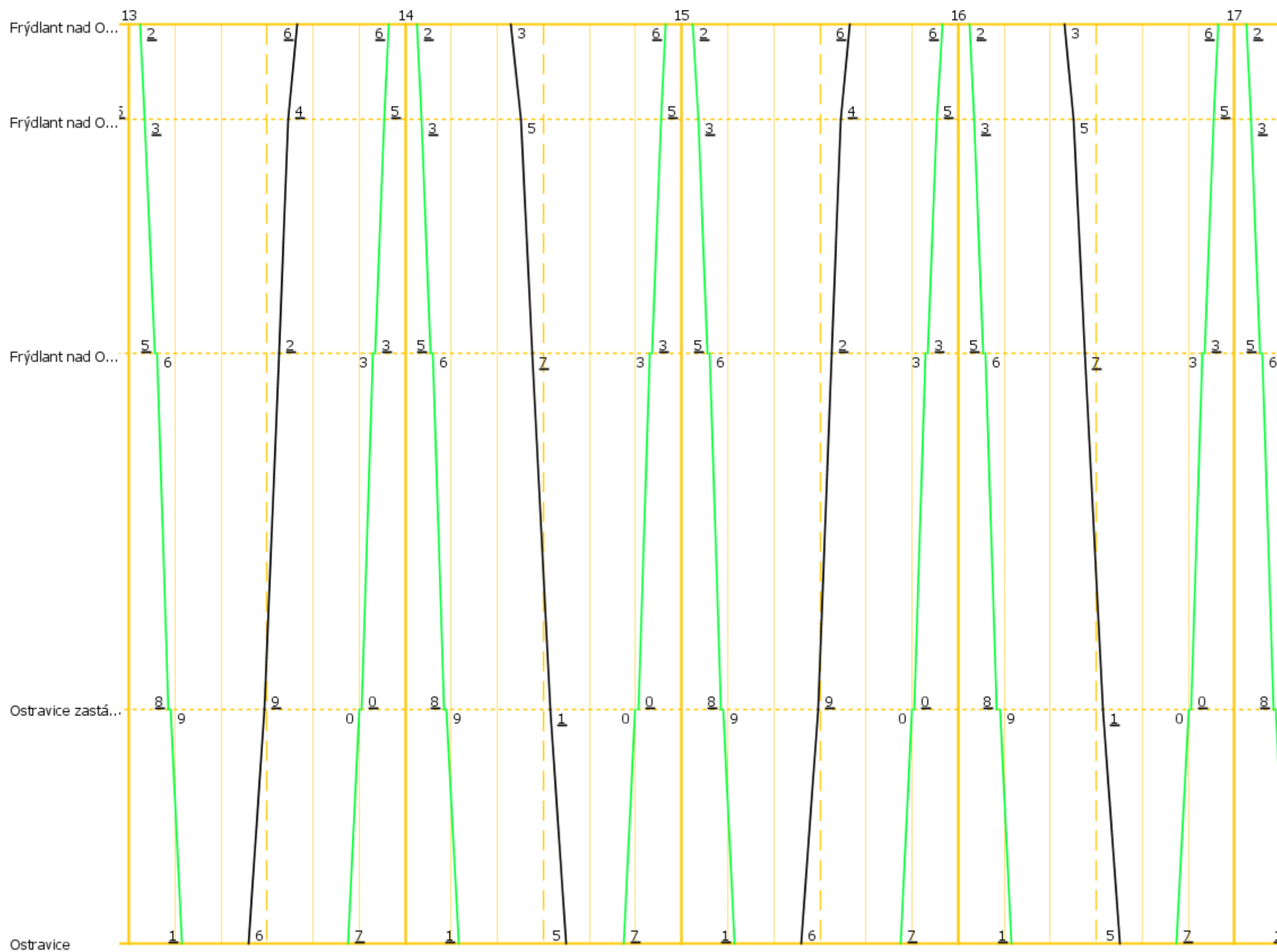
(poznámka k žst. Hostašovice: Doposud se uvažuje s projížděním žst. Hostašovice, jak bylo uvedeno ve SP Beskydy, prozatím se čeká na vyjádření kraje k problematice zastavování osobních vlaků v této stanici. Stanovisko kraje bude po jeho obdržení zpracováno do ASP Beskydy, z hlediska dopravní technologie zastavení vlaků osobní dopravy nenarušuje výše uvedený koncept GVD)

05. Varianta 324-bez elektrizace (platí pro variantu 323-0)



Legenda: ● linka S5, ● nákladní vlak (v nezávislé trakci)

08. Varianta 324-s elektrizací (platí pro varianty 323-2, 323-3, 323-4)



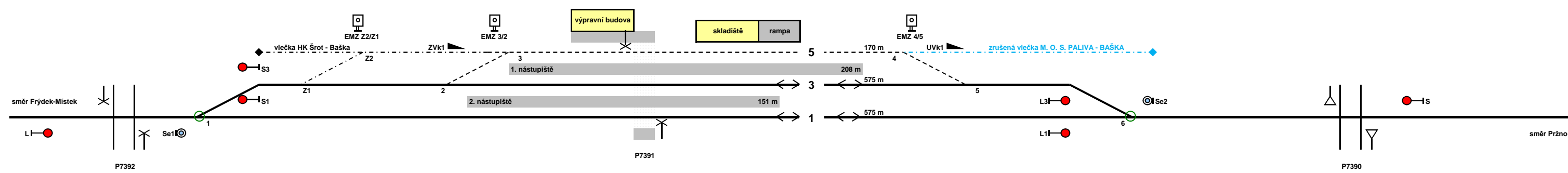
Legenda: ● linka S5, ● nákladní vlak (v nezávislé trakci)

PŘÍLOHOVÁ ČÁST
SCHÉMATA STANIC

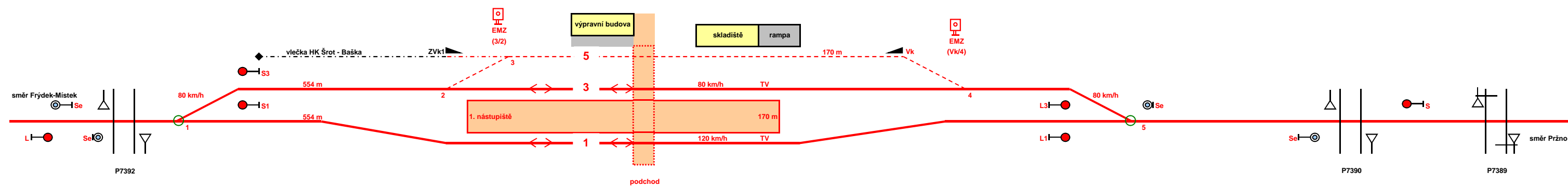
Seznam příloh – schémata stanic:

01. Schéma Baška – současný a navrhovaný stav
02. Schéma Frenštát pod Radhoštěm – současný a navrhovaný stav
03. Schéma Frýdek-Místek – současný a navrhovaný stav
04. Schéma Frýdlant nad Ostravicí – současný a navrhovaný stav
05. Schéma Hostašovice – současný a navrhovaný stav
06. Schéma Kunčice pod Ondřejníkem – současný a navrhovaný stav
07. Schéma Lískovec u Frýdku-Místku – současný a navrhovaný stav
08. Schéma Mořkov – současný a navrhovaný stav
09. Schéma Ostravice – současný a navrhovaný stav
10. Schéma Paskov – současný a navrhovaný stav
11. Schéma Pržno – současný a navrhovaný stav
12. Schéma Veřovice – současný a navrhovaný stav
13. Schéma Vratimov – současný a navrhovaný stav

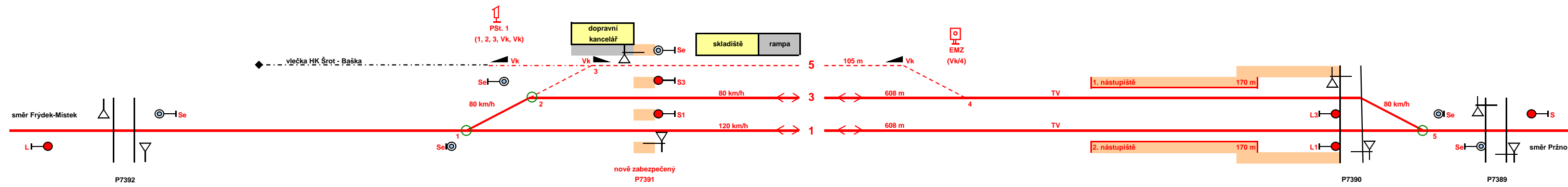
ŽST Baška
varianta Baška-0
(stávající stav)
km 108,343



ŽST Baška
varianta Baška-1
(alternativní řešení)
km 108,343



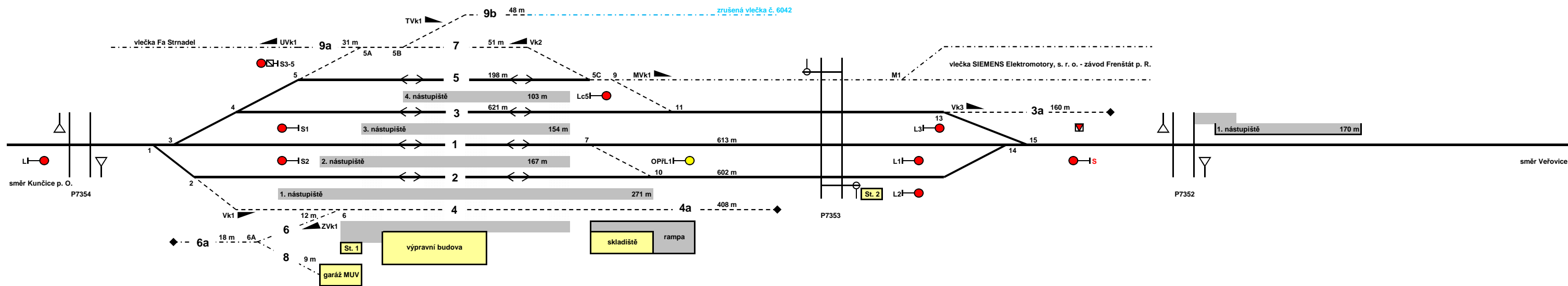
ŽST Baška
varianta Baška-2
(zařazeno do projektových variant 323-2 až 323-4)
km 108,343



Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

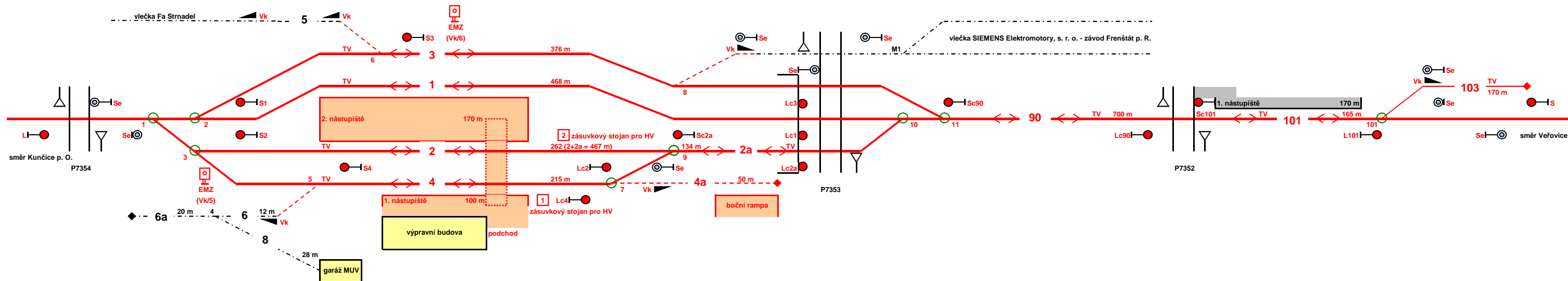
ŽST Frenštát pod Radhoštěm
varianta Frenštát-0
(stávající stav)
km 86,449

zastávka Frenštát pod Radhoštěm město
km 85,000



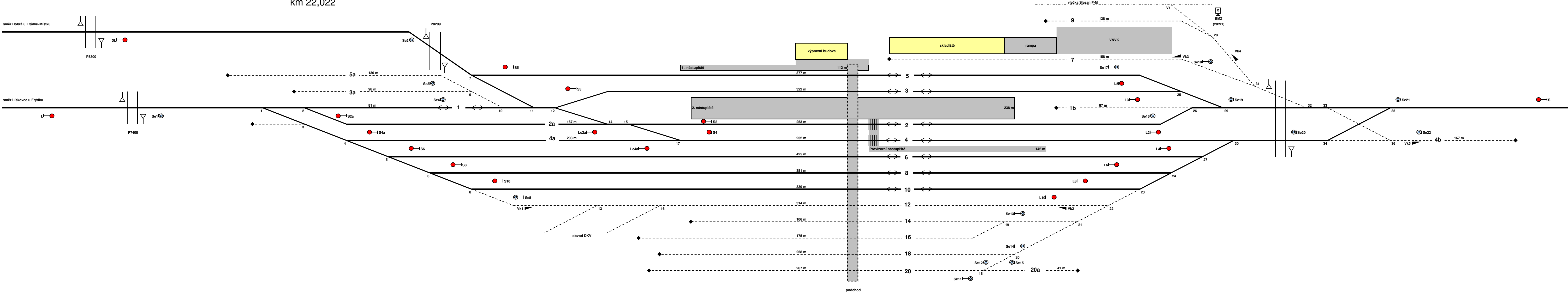
ŽST Frenštát pod Radhoštěm
varianta Frenštát-1
(zařazeno do projektových variant 323-3 až 323-4)
km 86,449

zastávka Frenštát pod Radhoštěm město
km 85,000

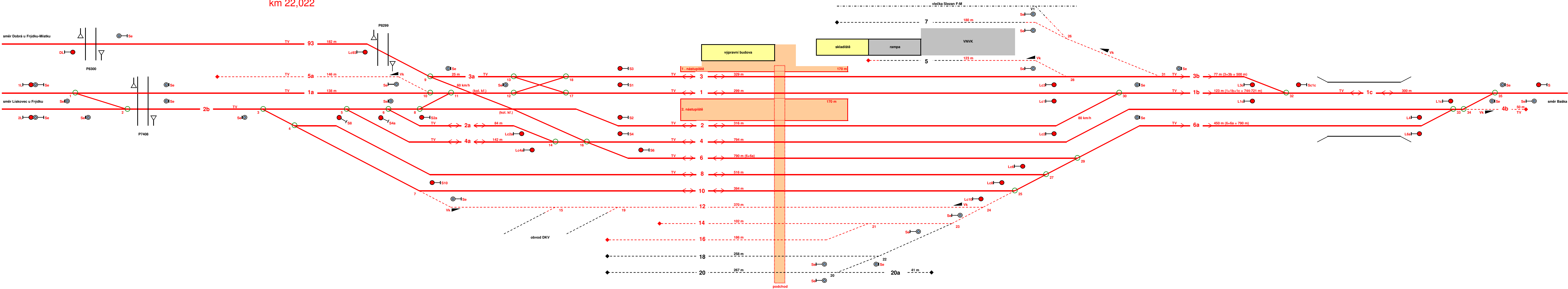


Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

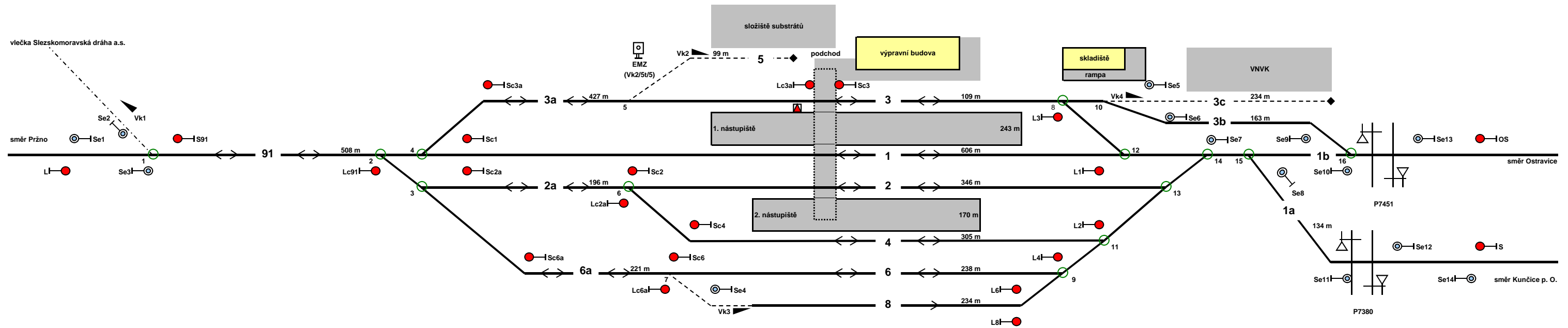
ŽST Frýdek-Místek
varianta Frýdek-Místek-0
(stávající stav)
km 22,022



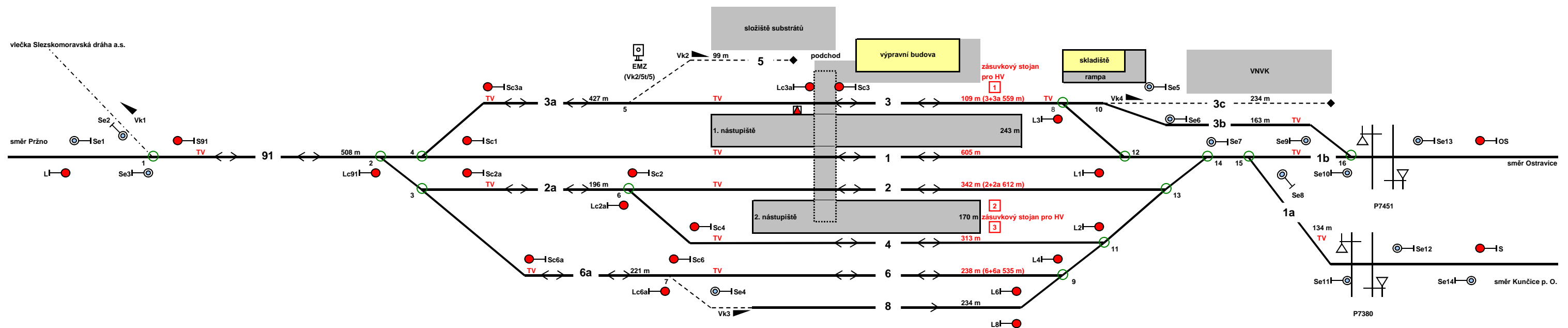
ŽST Frýdek-Místek
varianta Frýdek-Místek-3
(zařazeno do projektových variant 323-2 až 323-4)
km 22,022



ŽST Frýdlant nad Ostravicí
varianta Frýdlant-0
(stávající stav)
km 101,056

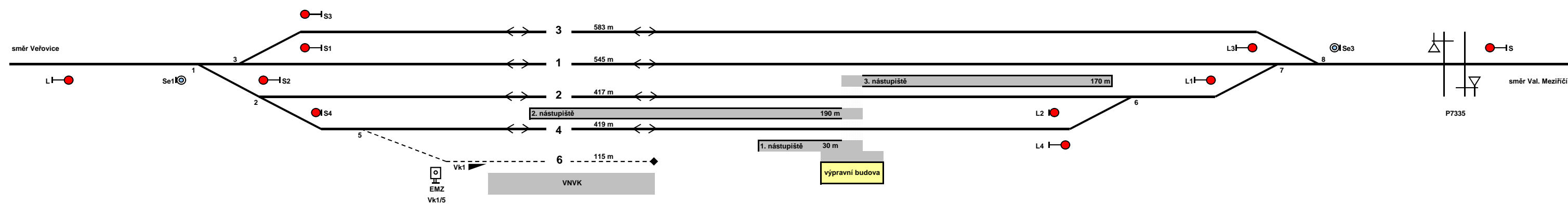


ŽST Frýdlant nad Ostravicí
varianta Frýdlant-1
(zařazeno do projektových variant 323-2 až 323-4)
km 101,056

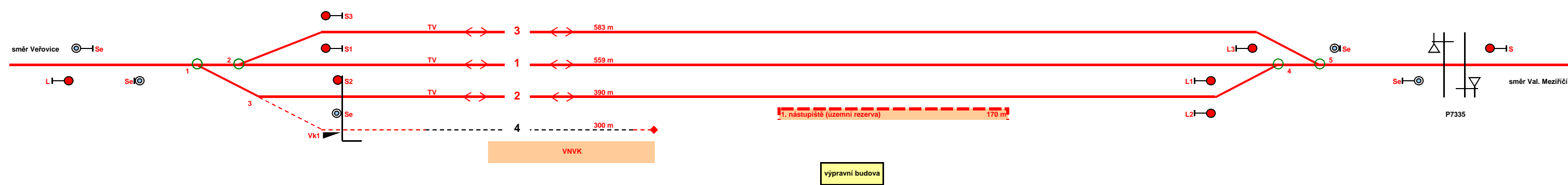


Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

ŽST Hostašovice
varianta Hostašovice-0
(stávající stav)
km 69,243

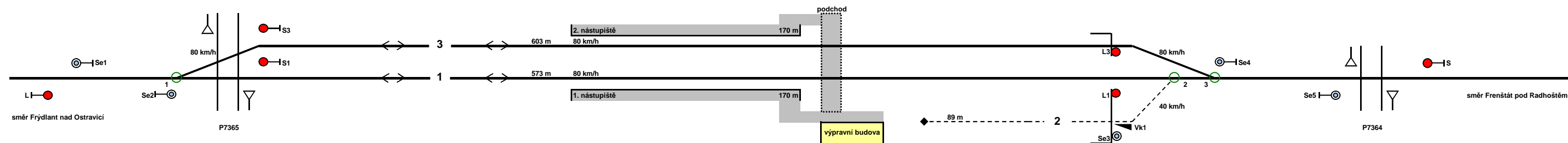


ŽST Hostašovice
varianta Hostašovice-1
(zařazeno do projektové varianty 323-4)
km 69,243

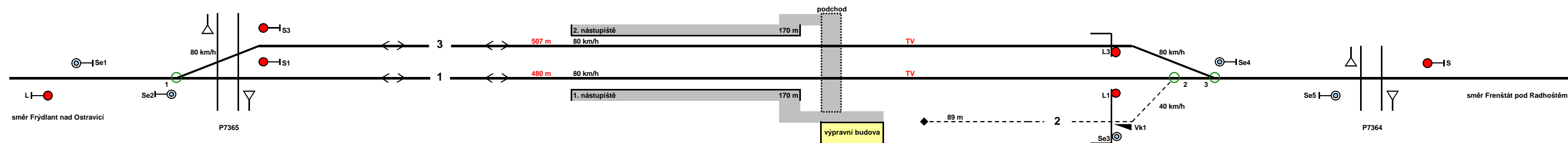


Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

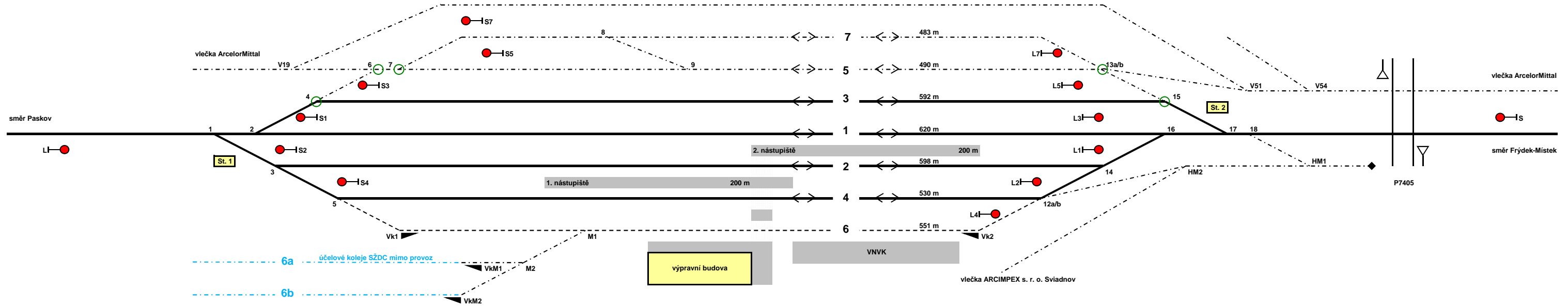
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem
varianta Kunčice-0
(stávající stav)
km 92,805



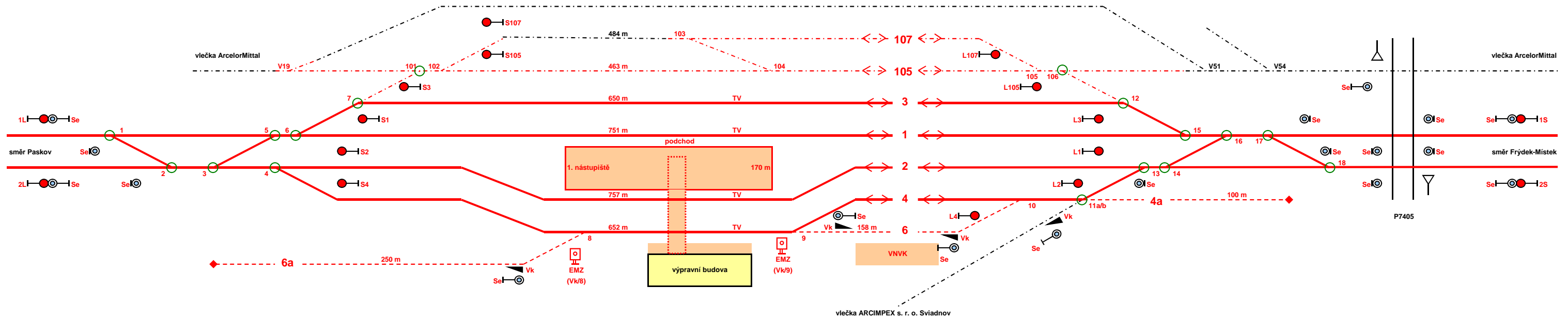
ŽST Kunčice pod Ondřejníkem
varianta Kunčice-1
(zařazeno do projektových variant 323-3 a 323-4)
km 92,805



ŽST Lískovec u Frýdku
varianta Lískovec-0
(stávající stav)
km 18,923



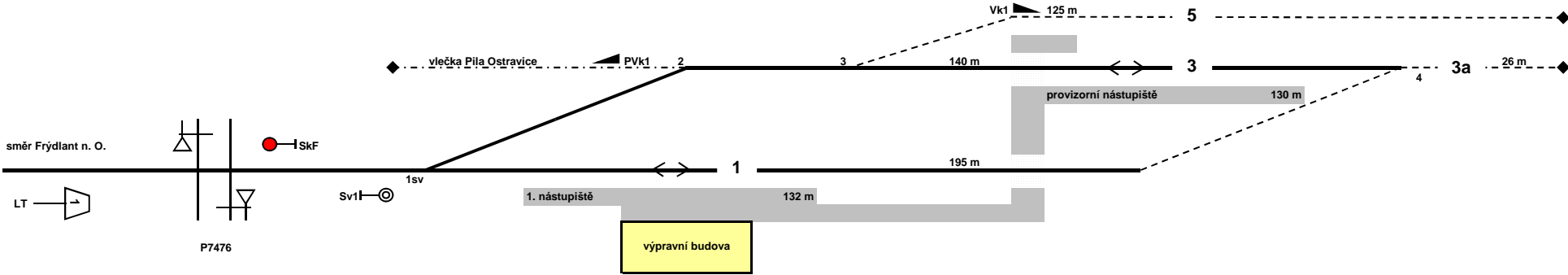
ŽST Lískovec u Frýdku
varianta Lískovec-1
(zařazeno do projektových variant 323-2 až 323-4)
km 18,923



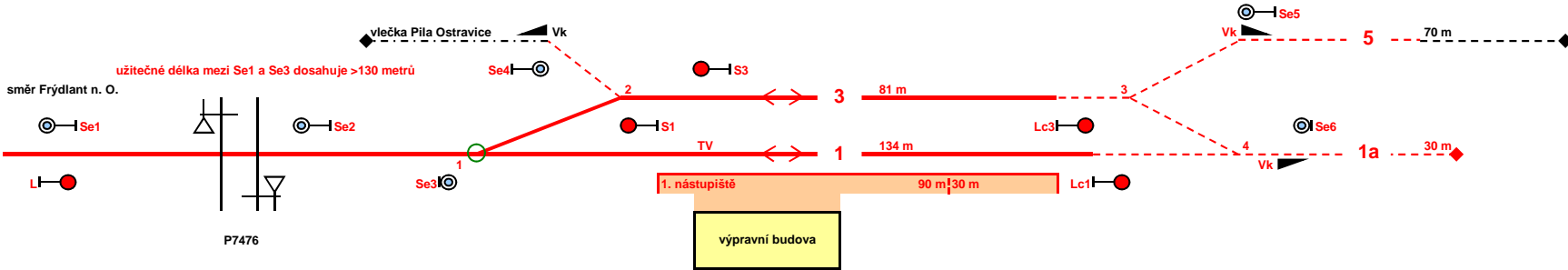
[illegible]

Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

Dopravná Ostravice
varianta Ostravice-0
(stávající stav)
km 6,161

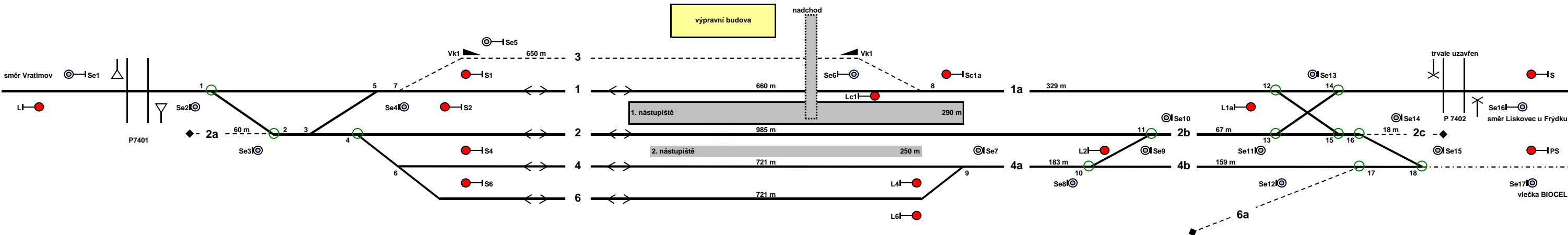


ŽST Ostravice
varianta Ostravice-1
(zařazeno do projektových variant 323-2 až 323-4
km 6,161

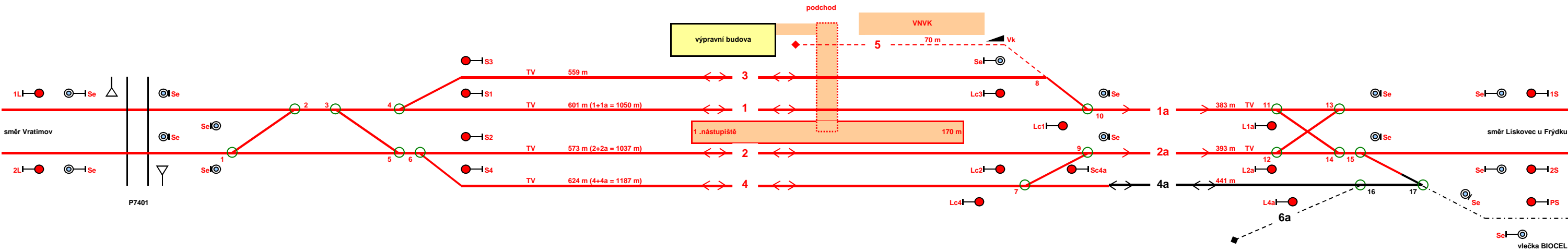


Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

ŽST Paskov
varianta Paskov-0
(stávající stav)
km 14,420

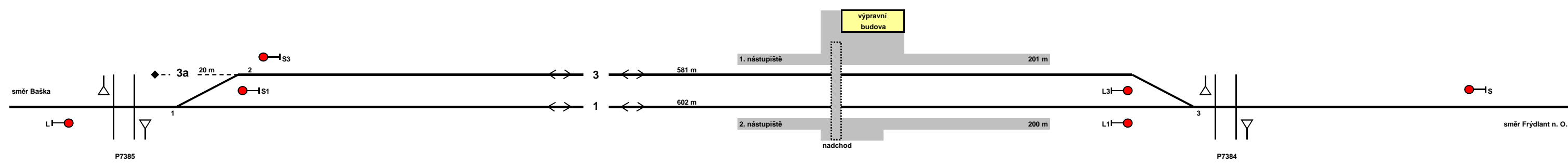


ŽST Paskov
varianta Paskov-1
(zařazeno do projektových variant 323-2 až 323-4)
km 14,420

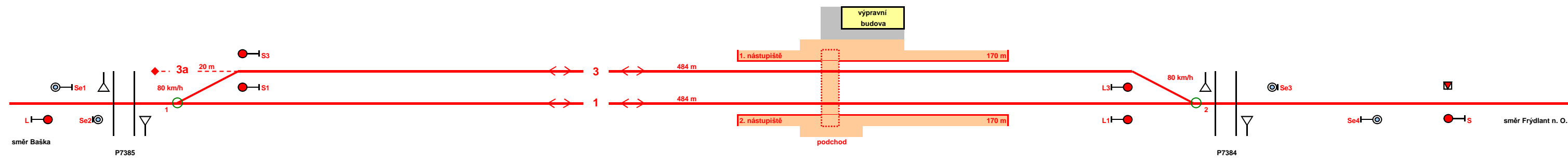


Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

ŽST Pržno
varianta Pržno-0
(stávající stav)
km 104,432

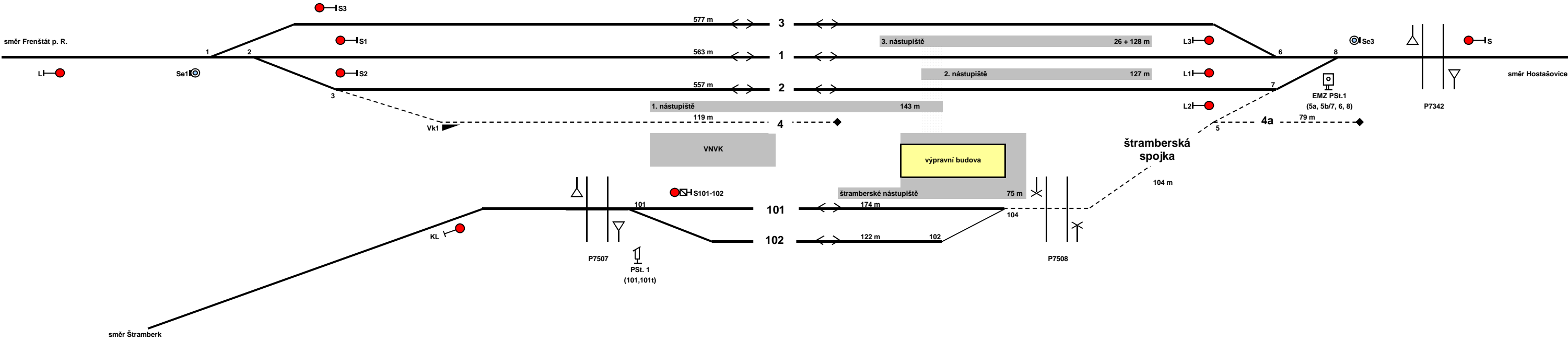


ŽST Pržno
varianta Pržno-1
(zařazeno do projektových variant 323-2 až 323-4)
km 104,432

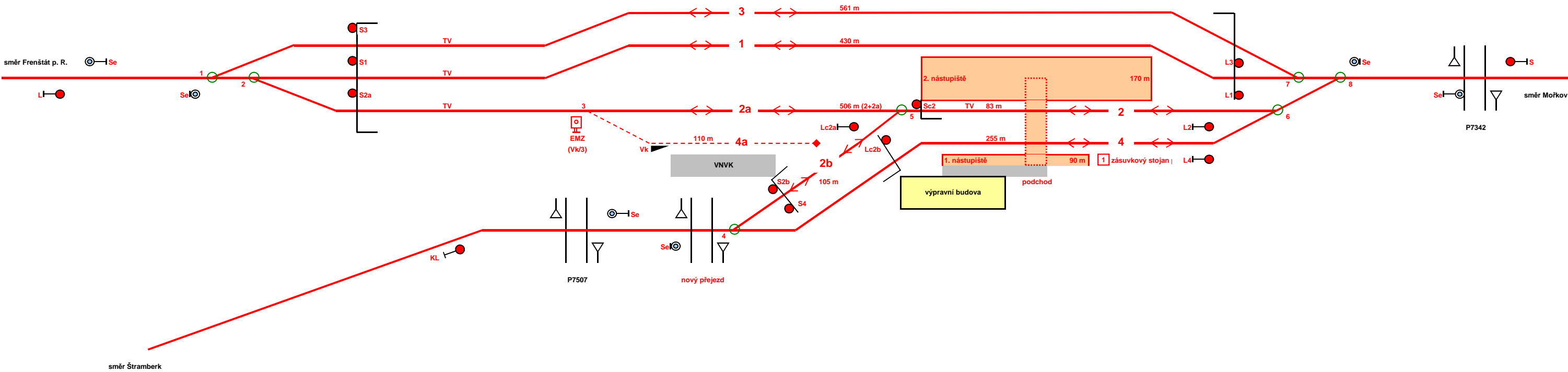


Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

ŽST Veřovice
varianta Veřovice-0
(stávající stav)
km 78,362

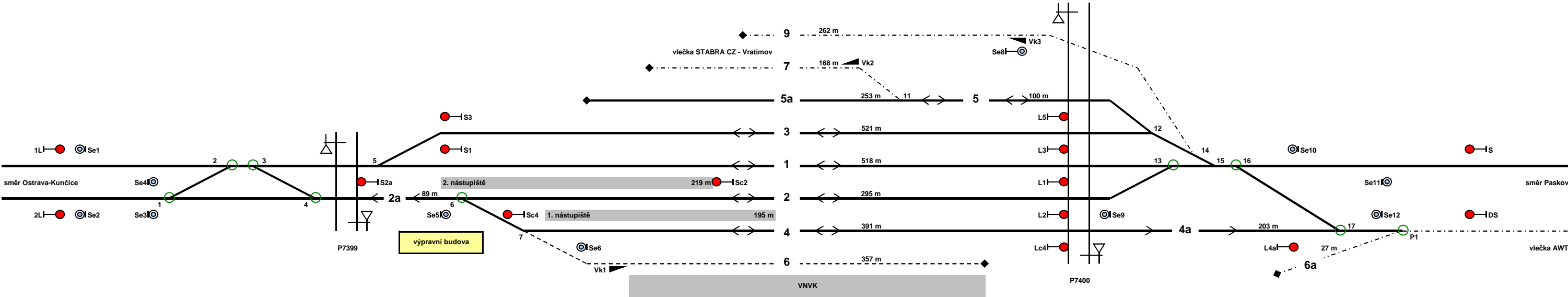


ŽST Veřovice
varianta Veřovice-1
(zařazeno do projektové varianty 323-4)
km 78,362

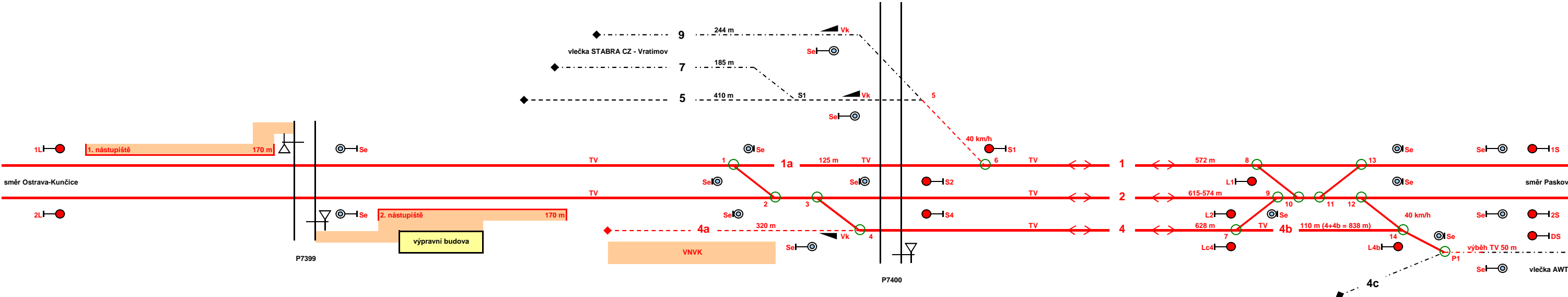


Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

ŽST Vratimov
varianta Vratimov-0
(stávající stav)
km 10,155



ŽST Vratimov
varianta Vratimov-1
(zařazeno do projektových variant 323-2 až 323-4)
km 10,155



Elektrický ohřev výhybek
Pokud není uvedeno jinak, je rychlost přes výhybky = 50 km/h

DOKLADOVÁ ČÁST

Seznam dokladů:

01. Vyjádření SŽDC (O26) k využití tratě č. 323 jako odklonovou trasu pro nákladní dopravu
02. Vyjádření k obsluze žst. Hostašovice ze strany Moravskoslezského kraje



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

5134

01.02.2018

Váš dopis zn.: 1008/18-Mi
Ze dne: 5. 1. 2018
Naše zn.: 14365/2018-SŽDC-GR-O26

Vyřizuje: Ing. Petr Bošek
Telefon: 972 235 595
Mobil: 725 965 441
E-mail: Bosek@szdc.cz

Datum: 24. 1. 2018

DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r.o.

Janáčkova 1194/12,
702 00 Ostrava

Aktualizace studie proveditelnosti Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice

Vážený pane řediteli,

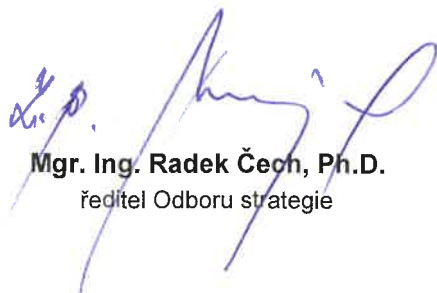
na základě Vaší žádosti ze dne 5. 1. 2018 sdělujeme následující.

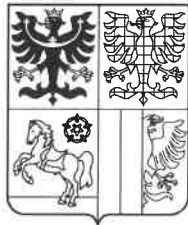
V rámci zakázky na „Aktualizaci studie proveditelnosti Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“ (dále jen „ASP Beskydy“) je na základě zvláštních technických podmínek řešena zejména problematika elektrické trakce včetně řešení žst. Frýdek-Místek.

Na vstupním jednání dne 13. 12. 2017 k výše uvedené dokumentaci/zakázce byla řešena problematika odklonové trasy v celém řešeném úseku Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí, a to 2. a 3. tranzitního koridoru. Na jednání bylo uvedeno, že odklonová trasa je nevhodná pro nákladní dopravu z důvodu jejího podélného sklonu. V ojedinělých případech pro nákladní dopravu lze uvažovat s lehčími vlaky bez nároku na postrkovou službu. Osobní doprava může využít úseku Ostrava-Kunčice – Valašské Meziříčí z pohledu vozidel neomezeně (např. jednotky bez nutnosti objíždění). Určitým kapacitním omezením může být pro osobní dopravu výhledový grafikon především v relaci Frenštát pod Radhoštěm město – Frýdlant nad Ostravicí.

Uvedený úsek je nyní bez elektrizace, proto vycházet z počtu odklonových vlaků/tras za současného stavu není přesné.

S pozdravem

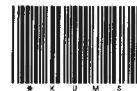

Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.
ředitel Odboru strategie



KRAJSKÝ ÚŘAD
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
Odbor dopravy a chytrého regionu
28. října 117, 702 18 Ostrava

19. 06. 2018

5413
JS



Elektronický podpis - 18.6.2018

Certifikát autora podpisu :

Jméno : Ing. Ivo Muras
Vydal : PostSignum Qualified C...
Platnost do : 6.12.2018

Váš dopis zn.: 1314/18-Mi
Ze dne: 2018-05-23
Čj: MSK 77193/2018
Sp. zn.: DSH/5438/2018/Elb
281 V5
Vyřizuje: Ing. Václav Elbl
Telefon: 595 622 505
Fax: 595 622 143
E-mail: posta@msk.cz
Datum: 2018-06-15

Dopravní projektování spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12
Moravská Ostrava
702 00 Ostrava

Potvrzení výhledové obsluhy ŽST Hostašovice

Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje byla doručena žádost společnosti Dopravní projektování, spol. s r. o., ve které žádá „o potvrzení, že Moravskoslezský kraj pro variantu 323-4 zpracovávané „Aktualizace studie proveditelnosti Ostrava - Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek - Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice a Studénka - Veřovice“ dále jen „ASP Beskydy“ nezměnil své stanovisko a je možné uvažovat s navrženým řešením (tj. bez zastavování vlaků osobní dopravy z přepravních důvodů v ŽST Hostašovice a bez nutnosti zřizovat nástupiště v této variantě)“. Odbor dopravy a chytrého regionu projednal žádost s organizátorem veřejné dopravy na území Moravskoslezského kraje, společností Koordinátor ODIS, spol. s r.o.

Krajský úřad Moravskoslezského kraje **potvrzuje** projednaný výhledový dopravní model pro oblast "Beskydy" a sděluje, že s pravidelným zastavováním osobních vlaků v železniční stanici Hostašovice se z důvodu nízkého přepravního potenciálu stanice neuvažuje. Dle projednávané studie by se z železniční stanice Hostašovice měla stát tříkolejná výhybna.

S pozdravem

Ing. Ivo Muras, v.r.
vedoucí odboru dopravy
a chytrého regionu

Za správnost vyhotovení Ing. Václav Elbl, referent pro dopravní infrastrukturu