

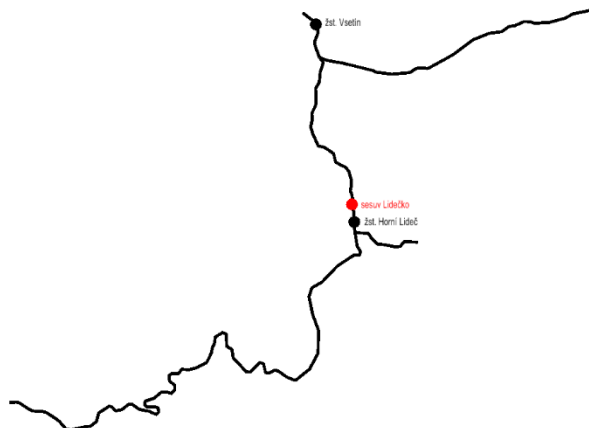


Spolufinancováno  
Evropskou unií

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



Orientační schéma:






Paré:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	31.01.2025	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Michal Kasaj

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

Zhotovitel díla:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>	
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz	
Zhotovitel objektu:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>	
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Jiří Malina	Specialista: Ing. Michal Kasaj

Název stavby/akce:	<b>Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka - Horní Lideč v km 20,019 - 21,248</b>	Označení investora: S622100167
		Označení zhotovitele: 24-004-232-US
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: <b>B.4</b>
Název objektu/dílní části:	<b>Souhrnná technická zpráva</b>	Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:	-	Číslo přílohy:
Název dílní části přílohy:	-	-
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. František Kováč	Měřítko: - Formáty: 13xA4
Kraj:	Katastrální území: Lidečko [683671]	TUDU: 2362 02
Zlínský		Stupeň dokumentace: <b>DUSL+PDPS</b>
		Smluvní datum zpracování: <b>12.03.2025</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobojekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 1 0 0 1 6 7	- P D P S	- B 4 X X X	- X X X X X X X X X X	- X X	- X - X X X X	- 0 0 0

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

**„Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč  
v km 20,019 – 21,248“**

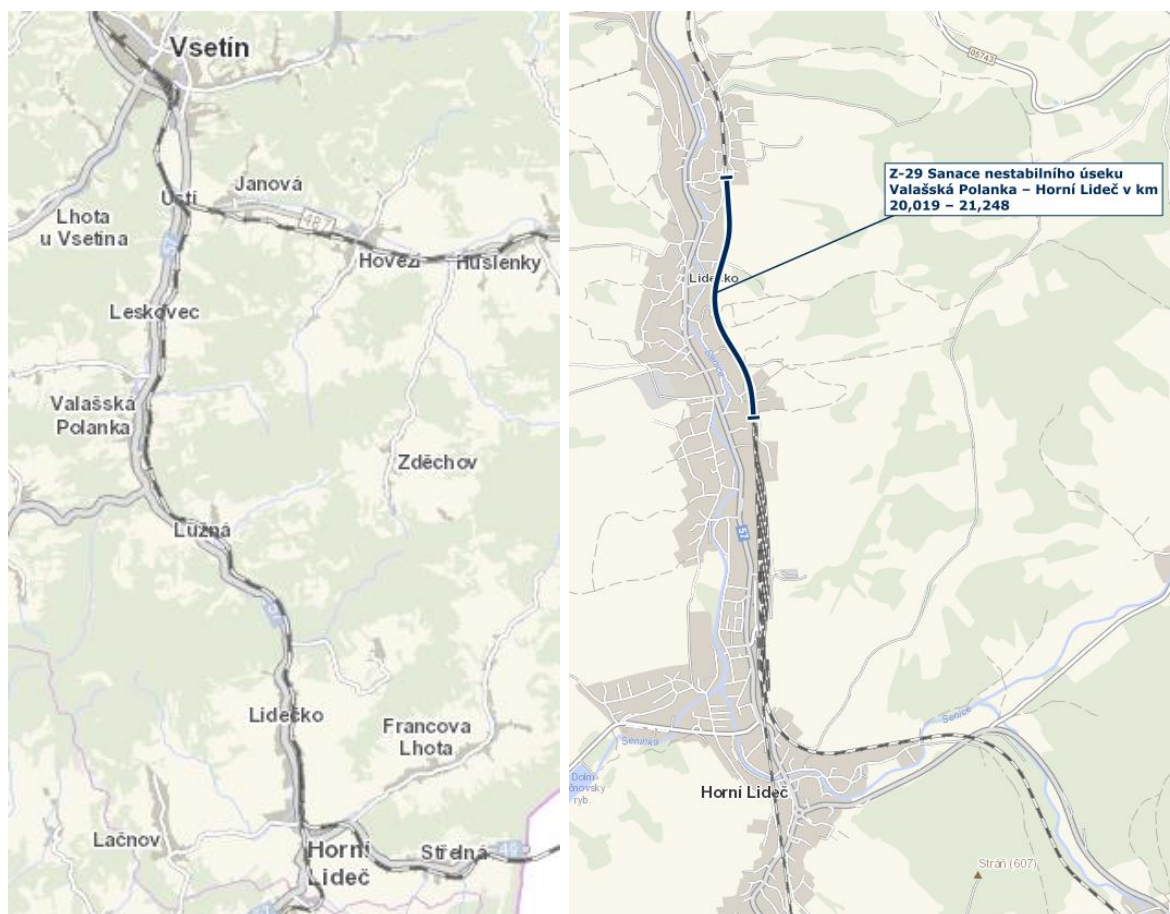
## OBSAH

1	ÚVOD	15
2	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	16
2.1	Zhodnocení stávajícího stavu	16
2.1.1	ŽST Valašská Polanka	16
2.1.2	Mezistaniční úsek Valašská Polanka – Horní Lideč	16
2.1.3	ŽST Horní Lideč	17
2.2	Rozsah pravidelné dopravy	17
2.3	Zhodnocení navrhovaného stavu	18
3	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY	19
3.1	Náhradní autobusová doprava	20
4	ZÁVĚR	24

# 1 ÚVOD

Stavba se zabývá sanací železničního spodku včetně výměny železničního svršku v geologicky nestabilním mezistaničním úseku Valašská Polanka – Horní Lideč.

V předmětném mezistaničním úseku se opakovaně objevují závady geometrické polohy koleje, hlavním cílem stavby tak je zvýšení bezpečnosti drážního provozu pomocí zajištění řádné provozuschopnosti drážní infrastruktury.



Obrázek – pozice nestabilního úseku v rámci železniční sítě SŽ, s.o.

## 2 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

### 2.1 Zhodnocení stávajícího stavu

Předmětný nestabilní úsek se nachází v mezistaničním úseku Valašská Polanka – Horní Lideč celostátní tratě Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice, konkrétně v km 21,019 – 21,248. Samotný nestabilní svah se pak nachází cca v km 20,600 – 20,965 (mezi zastávkou Lidečko ves a ŽST Horní Lideč).

Nestabilní úsek dlouhodobě vykazuje závady geometrické polohy koleje, což je příčinou aktuální nesjízdnosti traťové koleje č. 1, a jejího částečného snesení (v místě sesuvu svahu). Ve stávajícím stavu je tak v mezistaničním úseku Valašská Polanka – Horní Lideč dočasně zaveden pouze jednokolejný provoz (dlouhodobá výluka).

#### 2.1.1 ŽST Valašská Polanka

Železniční stanice Valašská Polanka leží v km 28,795 celostátní tratě Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Sídlem přednosti provozního obvodu je stanice Valašské Meziříčí a stanice dále patří do obvodu OŘ Ostrava, SŽ s.o. Stanice Valašská Polanka je obsazena výpravčím.

V železniční stanici se nachází 6 dopravních a 2 manipulační koleje. Výhybky jsou ovládány ústředně a z většiny jsou vybaveny EO.V. Do staničního kolejiště není zaústěno žádné vlečkové kolejiště.

Pro nástup a výstup cestující veřejnosti jsou ve stanici zřízeny celkem tři jednostranná úroňová nástupiště, které jsou přístupné pouze úroňově (přístup není bezbariérový).

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - reléového typu, které je ovládáno místně výpravčím.

#### 2.1.2 Mezistaniční úsek Valašská Polanka – Horní Lideč

Z pohledu provozu na celostátní dráze v mezistaničním úseku se jedná o součást sítě TEN-T (koridor RFC9), s maximální třídou zatížení D4 (22,5t/8t), maximální rychlosti 80 km/h (v oblasti nestabilního svahu rovněž 80km/h), trakční napájecí soustavou stejnosměrnou 3kV, a předmětný mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – obousměrný automatický blok s přenosem návěstí vlakového zabezpečovače (mezistaniční úsek je rozdělen na celkem sedm prostorových oddílů). V předmětném mezistaničním úseku se nenachází žádné přejezdy a tedy ani přejezdová zabezpečovací zařízení. Provozovatelem celostátní dráhy je Správa železnic s.o., pravostranný provoz je organizován a řízen dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, a správcem infrastruktury je Oblastní ředitelství Ostrava, provozní obvod Valašské Meziříčí, Správa železnic s.o. Celostátní dráha je v mezistaničním úseku označována:

- dle knižního jízdního řádu: 280
- dle nákrešného jízdního řádu: 308
- dle prohlášení o dráze: 820 00
- dle tabulek traťových poměrů: 308-

V mezistaničním úseku se nacházejí železniční zastávky Lužná u Vsetína (km 26,335) Lidečko (km 23,912) a Lidečko Ves (km 21,485). Zastávky jsou shodně vybaveny vždy dvojicí vnějších nástupišť.

Předmětný mezistaniční úsek Valašská Polanka – Horní Lideč je ve stávajícím stavu dvoukolejný, vlivem sesuvu svahu a navazujících dlouhodobých závad geometrické polohy koleje však došlo k dočasnému snesení části traťové koleje č. 1 (v místě sesuvu svahu), a následnému zavedení dočasného jednokolejného provozu (dlouhodobá výluka).

### 2.1.3 ŽST Horní Lideč

Železniční stanice Horní Lideč leží v km 19,015 celostátní tratě Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Stanice je též odbočnou pro jednokolejnou regionální trať Bylnice – Horní Lideč. Sídlem přednosti provozního obvodu je stanice Valašské Meziříčí a stanice dále patří do obvodu OŘ Ostrava, SŽ s.o. Stanice Horní Lideč je obsazena výpravčím.

V železniční stanici se nachází 14 dopravních, 12 manipulačních a 2 spojovací koleje. Výhybky jsou ovládány ústředně a téměř všechny jsou vybaveny EOv. Do staničního kolejiště není zaústěno žádné vlečkové kolejiště.

Pro nástup a výstup cestujících veřejnosti je ve stanici zřízeno celkem šest jednostranných úrovnových nástupišť, které jsou přístupné pouze úrovnově (přístup není bezbariérový).

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - reléového typu s číslicovou volbou, které je ovládáno místně výpravčím.

## 2.2 Rozsah pravidelné dopravy

Na předmětné části infrastruktury je zastoupena jak doprava osobní (regionální a dálková), tak i pravidelná nákladní doprava. Regionální osobní dopravu tvoří linky S22 a S2, jejichž provoz zajišťuje dopravce Arriva. Dálková osobní doprava je zastoupena linkou Ex2 a provoz zajišťuje dopravce České Dráhy. Z nákladní dopravy jsou vedeny zejména vlaky vyšších kategorií, především s charakterem tranzitní dálkové nákladní dopravy.

Regionální osobní vlaky kategorie Os obsluhují všechny stanice a zastávky v předmětném mezistaničním úseku. Vlaky dálkové osobní dopravy kategorie Ex, obsluhují v rámci mezistaničního úseku pouze ŽST Horní Lideč. Vlaky nákladní dopravy pravidelně zastavují pouze v ŽST Horní Lideč, avšak nikoli z důvodu manipulace, ale z důvodů administrativních, kdy se jedná o nejbližší položenou železniční stanici hraničnímu přechodu se Slovenskem – Horní Lideč státní hranice. Nutné administrativní úkony související s jízdou vlaku na/z území jiného státu jsou tedy prováděny v ŽST Horní Lideč.

Počet vlaků jednotlivých kategorií stávajícího stavu vychází z platného listu nákrešného jízdního řádu a z podkladů dodaných objednatelem dokumentace. Uvedený počet vlaků platí pro běžný všední pracovní den. Ve dnech pracovního klidu je rozsah dopravy nižší.

Výhledový rozsah dopravy nebyl vzhledem k charakteru stavby sestavován, očekáváno je navýšení počtu vlaků kategorie Os na celkem 40 vlaků a navýšení počtu vlaků kategorie Ex (dlouhodobý horizont podmíněn realizací koncepce VRT) na celkem 28 vlaků.

Valašská Polanka - Horní Lideč

kategorie vlaků	stávající počet vlaků		
	06:00 – 22:00	22:00 – 06:00	24h
Ex	14	0	14
R	0	0	0
Sp	0	0	0
Os	24	8	32
Sv	0	0	0
Σosobní	38	8	46
Nex	4	2	6
Pn	1	1	2
Mn	3	3	6
Lv	0	0	0
Σnákladní	8	6	14
celkem	46	14	60

## 2.3 Zhodnocení navrhovaného stavu

Hlavním cílem stavby je z pohledu provozní a dopravní technologie zajištění stability svahu a tím bezpečnosti železničního provozu v geologicky nestabilním mezistaničním úseku Valašská Polanka – Horní Lideč – v předmětném mezistaničním úseku se opakovaně objevují závady geometrické polohy koleje. Náplní stavby tak bude především sanace železničního spodku včetně zajištění jeho odvodnění a výměna železničního svršku v celém úseku stavby. Dopravní body – železniční stanice ani železniční zastávky nebudou stavbou žádným způsobem upravovány.

Navrhovaný stav je z pohledu provozní a dopravní technologie shodný se stavem stávajícím (stávající stav bez dlouhodobé výluky jedné traťové koleje) – nejsou navrhovány žádné úpravy zásadně ovlivňující budoucí organizaci dopravy v předmětném mezistaničním úseku, ani v definujících železničních stanicích nebo zastávkách. Sanace nestabilního svahu tak nemá zásadní dopad na budoucí organizaci drážní dopravy – s ukončením sanace nedozná změn žádná dopravně důležitá část železniční infrastruktury, a to jak ze stavebního hlediska (obnova stávajícího stavu bez dlouhodobé výluky jedné traťové koleje), tak hlediska organizačního nebo kapacitního. Výrazně nebudou změněny ani stávající jízdní doby typových jízdních souprav – stavba obnovuje stávající traťové rychlosti (k navýšení rychlosti dojde až v rámci technologické stavby ETCS).

Z pohledu dopravní technologie je tedy sanace nestabilního svahu důležitá zejména v části organizace provozu během realizace vlastní sanace – tedy koncepci výluk dopravy a dopravních opatření.



### 3 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY

Z hlediska technologie organizace železniční dopravy výsledek stavby nemá žádný, nebo pouze minimální vliv. Provozní parametry této vytížené části infrastruktury tedy zůstanou zachovány a shodný se stavem stávajícím (stávající stav bez dlouhodobé výluky jedné traťové koleje).

Z pohledu provozní a dopravní technologie předmětné stavby jsou tak důležité především stavební postupy a konfigurace navazujících dopravních opatření pro zajištění možnosti realizace stavby.

Stavba je rozdělena do celkem čtyř stavebních postupů – SP1, SP2, SP3, SP4, kterých termín realizace je navržen tak, aby respektoval termín realizace nickolejného provozu projednaného v rámci ročního plánu výluk – 15.02.2026 - 12.12.2026. Nickolejný provoz v rámci předmětné stavby tak bude ukončen 12.12.2026 (práce na trakčním vedení musí být ukončeny k datu 22.11.2026, z důvodů koncepce stavebních postupů související stavby konverze trakčního vedení). Zásadní výluky výrazně omezující provoz nejsou v pozdějším datu možný. V souběhu s nickolejným provozem bude konána výluka v úseku Horní Lideč – Bylnice, dopravní opatření (včetně nákladů na NAD) jsou předmětem jiné stavby.

Kompletní harmonogram výluk a plánovaný stavební postupy jsou doloženy v rámci samostatní části dokumentace předmětné stavby. Výluková činnost spojená se sanací nestabilního svahu je plánována v období od 10/2025 do 05/2027. Začátek stavby je plánován na datum 15.10.2025, konec stavby pak na 29.05.2027, hlavní výluka - nickolejný provoz pak na datum 15.02.2026 – 12.12.2026.

Stavební postup č. 1 je plánován na období 15.10.2025 – 14.12.2025, s trváním celkem 61 dnů, s cílem provádění přípravných prací. Během SP1 je uvažováno se zavedením jednokolejného provozu po traťové koleji č. 2 (obdoba dnešní dlouhodobé výluky), navíc s krátkodobým zavedením nickolejného provozu pro účely přípravy a zásobování stavby (nickolejný provoz noční doba mimo pravidelnou jízdu dálkových osobních vlaků). Během SP1 tak budou vlaky prováženy s využitím maximální propustnosti provizorně jednokolejného mezistaničního úseku (s krátkodobým zastavením provozu), se zaváděním NAD nebo odřeknutím vlaků se neuvažuje.

Stavební postup č. 2 je plánován na období 15.02.2026 – 28.09.2026, s trváním celkem 226 dnů, s cílem zmáhaní sesuvu nestabilního svahu a provádění prací na traťové koleji č. 2. Během SP2 je uvažováno se zavedením nickolejného provozu po celou dobu stavebního postupu, pro účely vlastní sanace nestabilního svahu a železničního spodku včetně montáže nového železničního svršku traťové koleje č. 2. Během SP2 tak bude doprava zastavena, bez možnosti průjezdu vlaků osobní a také nákladní dopravy. Termín konání výluky (nickolejného provozu) je pevně daný s ohledem na další související stavby (stavby budou realizovány v souběhu), a roční plán výluk. Tranzitní vlaky nákladní dopravy budou po dobu realizace SP2 vedeny odklonovou trasou, místní vlaky nákladní dopravy budou po dobu realizace SP2 vedeny mimo předmětný mezistaniční úsek dle aktuálního postupu prací (také se zřetelem na okolní související stavby). Vlaky osobní dopravy budou kompletně nahrazeny náhradní autobusovou dopravou.

Stavební postup č. 3 je plánován na období 29.09.2026 – 17.12.2026, s trváním celkem 80 dnů, s cílem provádění prací na traťové koleji č. 1. Během SP3 je uvažováno se zavedením nickolejného provozu po dobu 75 dní nepřetížte, v období 29.09.2026 – 12.12.2026, pro účely montáže nového železničního svršku traťové koleje č. 1. Během části SP3 tak bude doprava zastavena, bez možnosti průjezdu vlaků osobní a také nákladní dopravy. Termín konání výluky (nickolejného provozu) je pevně daný s ohledem na další související stavby (stavby budou realizovány v souběhu), a roční plán výluk. Tranzitní vlaky nákladní dopravy budou po dobu nickolejného provozu během SP3 vedeny odklonovou trasou, místní vlaky nákladní dopravy budou po dobu nickolejného provozu během SP3 vedeny mimo předmětný mezistaniční úsek



dle aktuálního postupu prací (také se zřetelem na okolní související stavby). Vlaky osobní dopravy budou po dobu nickolejného provozu během SP3 kompletně nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. Po zbytek SP3 (celkem 5 dnů) je uvažováno se zavedením krátkodobého jednokolejného provozu pro účely zprovoznění obou traťových kolejí. Závěrem SP3 tak budou vlaky provázeny s využitím maximální propustnosti případně provizorně jednokolejného mezistaničního úseku, se zaváděním NAD nebo odřeknutím vlaků se neuvažuje.

Během SP2 a SP3 (rok 2026, nickolejný provoz) se uvažuje, že v oblasti ŽST Vsetín bude stavba rekonstrukce stanice již ukončena, společně tak i stavba parkovacího domu. Přednádražní prostor tak je uvažovaný ve své nové podobě bez výrazných omezení. Konkrétní stání pro autobusy NAD (očekává se mimo stání pro pravidelnou autobusovou dopravu) není v tuto chvíli možné stanovit – bude určeno v rámci konkrétního výlukového rozkazu.

Stavební postup č. 4 je plánován na období 01.03.2027 – 29.05.2027, s trváním celkem 90 dnů, s cílem provádění dokončovacích prací. Během SP4 je uvažováno se zavedením krátkodobého jednokolejného provozu pro účely dokončení stavby. Během SP4 tak budou vlaky provázeny s využitím maximální propustnosti provizorně jednokolejného mezistaničního úseku, se zaváděním NAD nebo odřeknutím vlaků se neuvažuje.

### 3.1 Náhradní autobusová doprava

Dopravní opatření v podobě zastavení provozu a nutnosti zavedení náhradní autobusové dopravy budou kromě předmětné stavby sanace nestabilního svahu využity také především souběžnou stavbou konverze trakčního vedení a dalších menších staveb v gesci oblastního ředitelství. Náklady spojeny se zaváděním náhradní autobusové dopravy jsou zahrnuty pouze v nákladech předmětné stavby.

Náhradní autobusová doprava je uvažována během doby zastaveného provozu, tj. během celého stavebního postupu č. 2 a také během většinové části stavebního postupu č. 3. Konkrétně v datu od 15.02.2026 do 12.12.2026, tj. po dobu celkem 301 dní (SP2 226 dní + SP3 75 dní). Termín konání nickolejného provozu a zavedení náhradní autobusové dopravy je projednán v rámci ročního plánu výluk pro rok 2026, a nelze jej výrazným způsobem upravovat.

Náhradní autobusová doprava během nickolejného provozu bude zaváděná za všechny vlaky dálkové osobní dopravy, a také za všechny vlaky regionální osobní dopravy. Náhradní autobusová doprava je navržena pro dálkovou osobní dopravu v úseku Vsetín – Horní Lideč – Púchov (ŽSR), pro regionální osobní dopravu ve zkráceném úseku Vsetín – Horní Lideč – Lúky pod Makytou (ŽSR). Náhradní autobusovou dopravou tak budou nahrazeny taky vlaky na slovenském území (technologie trakčního zařízení a stavební postupy stavby „konverze“ vyžadují výluky také v úseku Horní Lideč – statní hranice s přesahem na slovenské území po ŽST Lúky pod Makytou). Nahrazeny tak budou všechny vlaky osobní dopravy v úseku Vsetín – Horní Lideč – Lúky pod Makytou / Púchov.

Koncepce náhradní autobusové dopravy zahrnuje obsluhu dopravních bodů ŽST Vsetín (částečná obsluha ve směru na Horní Lideč), zast. Leskovec, ŽST Valašská Polanka, zast. Lužná u Vsetína, zast. Lidečko (bez obsluhy), zast. Lidečko Ves, ŽST Horní Lideč (částečná obsluha v návaznosti na hlavní trať), zast. Střelná, zast. Střelenka (ŽSR), zast. Lysá pod Makytou (ŽSR), ŽST Lúky pod Makytou (ŽSR, částečná obsluha ve směru na Horní Lideč), a ŽST Púchov (ŽSR, částečná obsluha ve směru na Horní Lideč a pouze za dálkové vlaky osobní dopravy).

Zastávka Lidečko je navržena v rámci koncepce NAD bez obsluhy – důvodem je absence sídel v okolí zastávky (předpoklad velmi nízkého obratu cestujících v zastávce) a rovněž absence blízké zastávky autobusové dopravy. Silniční komunikace I/57 se zde nachází v extravilánu mimo zastavěné území – bylo by tedy obtížné zajistit bezpečnost nastupujících /

vystupujících cestujících (nenachází se zde přechod pro chodce). Silniční komunikace mezi železniční zastávkou Lidečko a silnicí I/57 navíc nevyhovuje dlouhodobému provozu autobusové dopravy.

Železniční zastávky a stanice jsou v předmětném úseku zavádění náhradní autobusové dopravy zpravidla umístěny mimo centra obcí, ke kterým jsou přiřazeny. Obsluha NAD tedy bude vykonávána v alternativních bodech určených pro provoz autobusové dopravy, které jsou alokovány v blízkosti stávajících železničních zastávek a stanic (zpravidla do 300 m od železničních zastávek a stanic). Dle stávajících zvyklostí jsou tedy místa obsluhy náhradní autobusovou dopravou uvažovány následovně:

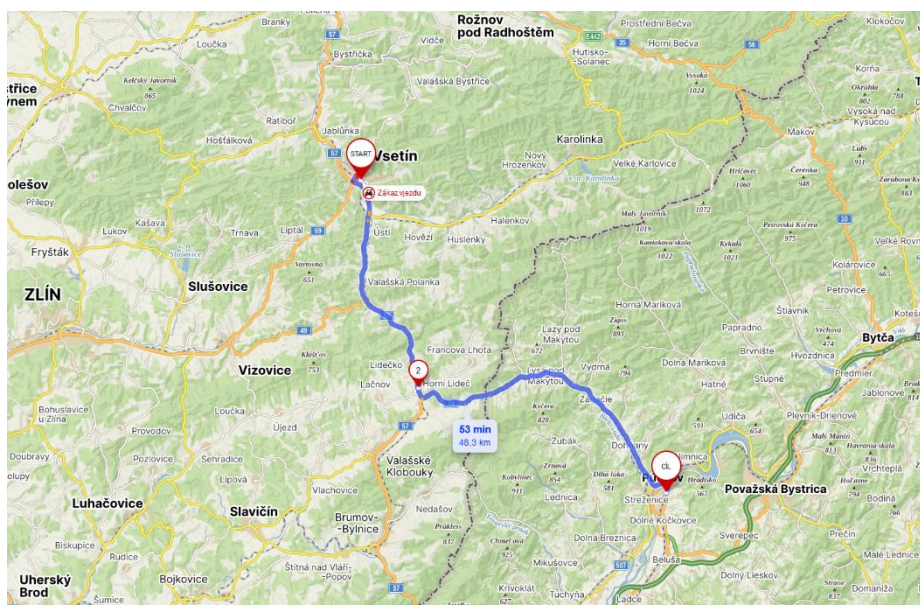
- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| • ŽST Vsetín                   | – přednádražní prostor výpravní budovy            |
| • zast. Leskovec               | – autobusová zastávka Leskovec, Obů               |
| • ŽST Valašská Polanka         | – autobusová zastávka Valašská Polanka, škola     |
| • zast. Lužná u Vsetína        | – autobusová zastávka Lužná, obec                 |
| • zast. Lidečko                | – navrženo bez obsluhy                            |
| • zast. Lidečko Ves            | – autobusová zastávka Lidečko, zast.              |
| • ŽST Horní Lideč              | – přednádražní prostor výpravní budovy            |
| • zast. Střelná                | – autobusová zastávka Střelná, Jednota            |
| • zast. Strelenka (ŽSR)        | – autobusová zastávka Lysá pod Makytou, Strelenka |
| • zast. Lysá pod Makytou (ŽSR) | – autobusová zastávka Lysá pod Makytou, Oců       |
| • ŽST Lůky pod Makytou (ŽSR)   | – přednádražní prostor výpravní budovy            |
| • ŽST Půchov (ŽSR)             | – přednádražní prostor výpravní budovy            |

*pozn.: v oblasti ŽST Vsetín bude stavba rekonstrukce stanice již ukončena, společně tak i stavba parkovacího domu. Přednádražní prostor tak je uvažovaný ve své nové podobě bez výrazných omezení. Konkrétní stání pro autobusy NAD (očekává se mimo stání pro pravidelnou autobusovou dopravu) není v tuto chvíli možné stanovit – bude určeno v rámci konkrétního výlukového rozkazu.*

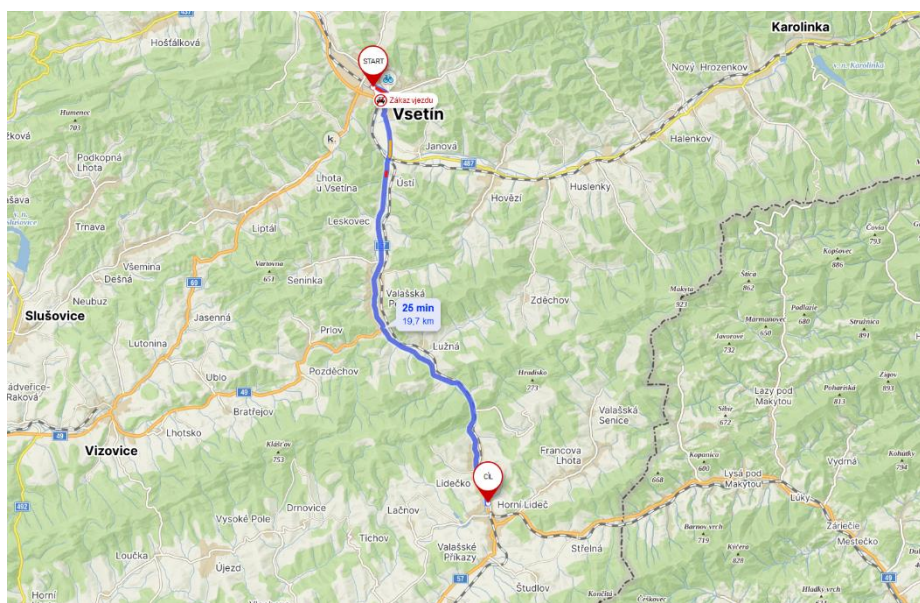
Navržené dočasné body obsluhy byly zvoleny tak, aby výsledná jízdní doba NAD byla co nejnižší (a nedocházelo tak ke zpoždění v GVD v navazujících úsecích tras linek Os vlaků, případně aby zpoždění bylo co nejnižší), umístění zastávek NAD bylo pro cestující dobře dostupné a bezpečné (využití stávajících autobusových zastávek = nástup z úrovně chodníků, zastávky vybaveny přístřeškem, v jejich blízkosti zpravidla umístěn přechod pro chodce).

Koncepce náhradní autobusové dopravy počítá s nahrazením jednotlivých vlaků rozdílným počtem autobusů dle kategorie vlaku, rovněž trasa náhradní autobusové dopravy je navržena s ohledem na kategorii vlaku a odhadovanou frekvenci cestujících v daných skupinách vlaků. Koncepce NAD je proto zpracována pro základní skupiny vlaků:

- expresní vlaky dálkové osobní dopravy:
  - NAD v úseku Vsetín – Horní Lideč – Půchov (ŽSR),
  - NAD obsluhuje dopravní body ŽST Vsetín, ŽST Horní Lideč, ŽST Půchov (ŽSR),
  - trasa NAD je dlouhá 49 km,
  - NAD nahrazuje celkem 14 vlaků denně (14 vlaků víkend),
  - jako náhrada jednoho vlaku je uvažována čtveřice autobusů,



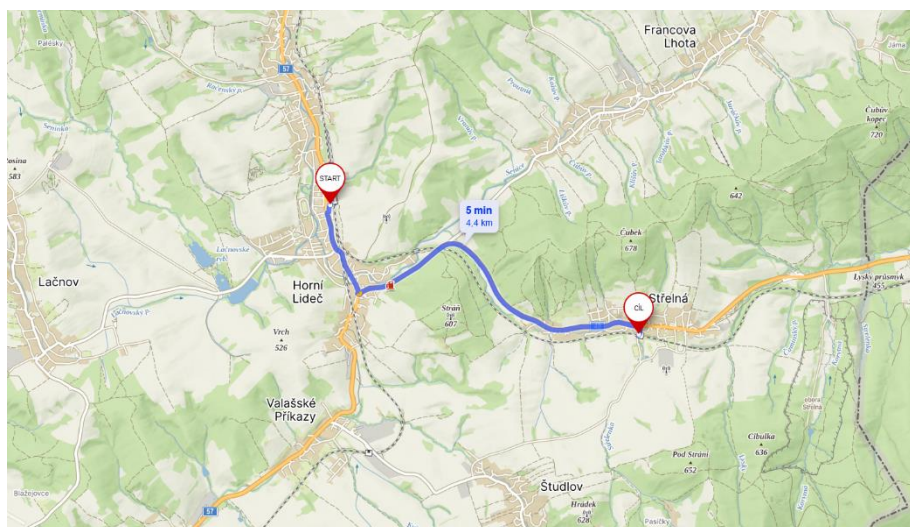
- osobní vlaky regionální osobní dopravy základní:
  - NAD v úseku Vsetín – Horní Lideč – Pouchov (ŽSR),
  - NAD obsluhuje všechny dopravní body v daném úseku, mimo zast. Lidečko,
  - trasa NAD je dlouhá 20 km,
  - NAD nahrazuje celkem 32 vlaků denně (26 vlaků víkend),
  - jako náhrada jednoho vlaku je uvažována dvojice autobusů,



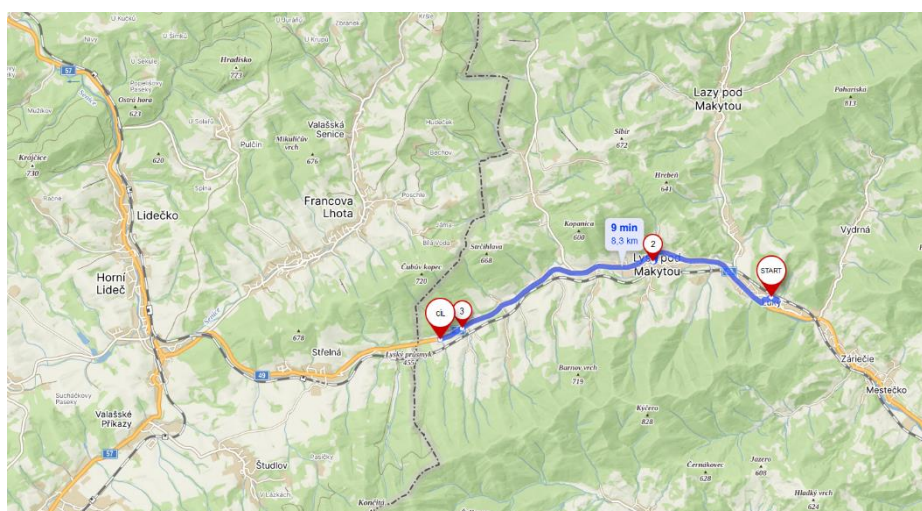
- osobní vlaky regionální osobní dopravy doplňující na území České republiky:
  - NAD v úseku Horní Lideč – zast. Střelná,
  - NAD obsluhuje všechny dopravní body v daném úseku,
  - trasa NAD je dlouhá 5 km,
  - NAD nahrazuje celkem 24 vlaků denně (20 vlaků víkend),
  - jako náhrada jednoho vlaku je uvažován pouze jeden autobus (případně mikrobuse),



- NAD vyčleněna ze základní NAD z důvodu očekávané nízké frekvence cestujících veřejnosti, v rámci ŽST Horní Lideč tak bude nutný přestup cestujících veřejnosti mezi autobusy NAD,



- osobní vlaky regionální osobní dopravy doplňující na území Slovenska:
  - NAD v úseku zast. Střelná (ŽSR) – ŽST Lúky pod Makytou (ŽSR),
  - NAD obsluhuje všechny dopravní body v daném úseku,
  - trasa NAD je dlouhá 9 km,
  - NAD nahrazuje celkem 16 vlaků denně (12 vlaků víkend),
  - jako náhrada jednoho vlaku je uvažován pouze jeden autobus (případně mikrobuse),
  - v rámci ŽST Lúky pod Makytou (ŽSR) bude zachována časová poloha vlaků vedených ze ŽST Půchov (ŽSR) se zavedením mimořádného obratu vlaků osobní dopravy,
  - k obratu autobusů NAD bude docházet cca 400 metrů za autobusovou zastávkou Lysá pod Makytou, Střelná (po hlavní silnici ve směru na ČR).



Všechny autobusy náhradní autobusové dopravy spolu za jeden všední pracovní den výluky najedou celkem 4 288 km, za celou dobu nickolejného provozu 301 dní pak celkem 1 236 680 km (po zohlednění slabšího víkendového provozu).

## 4 ZÁVĚR

Předmět stavby – sanace nestabilního svahu odstraní opakovaně se objevující závady geometrické polohy koleje a tedy naplní hlavní cíl stavby – zvýšení bezpečnosti drážního provozu pomoci zajištění řádné provozuschopnosti drážní infrastruktury.

Doložené stavební postupy, harmonogram výluk a dopravní opatření dokladují, že stavbu „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“ možno provést, a to za souběhu dalších souvisejících staveb.



V Brně, září 2024, Ing. František Kováč