



Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.10.2025	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Michal Kasaj

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Ostrava	
Adresa:	Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava	

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

Název stavby/akce:	Cyklická obnova trati v úseku Vsetín - Horní Lideč - PD		Označení investora: R602400010
			Zakázka: 25-009-232-US
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části: B
Název objektu/dílčí části:	-		Objekt/skupina objektů: řada úsek řazení podobjekt - - - -
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva		Dílčí část: Typ: Číslo přílohy
Název dílčí části přílohy:	Dopravní technologie		B: 1 005
Odpovědný projektant: Ing. František Kováč	Zpracovatel přílohy: Ing. František Kováč	Měřítko: - Formáty: -	Stupeň dokumentace: DPS+PDPS
Kraj: Zlínský	Katastrální území: dle příloh	TUDU: dle příloh	Smluvní datum zpracování: 30.10.2025

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Typ:	Příloha:	Revize:
R 6 0 2 4 0 0 0 1 0	D P S X	B 1 X X	X X X X X X X X X X	X X	1	0 0 5	0 0 0

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

„Cyklická obnova trati v úseku Vsetín - Horní Lideč - PD“

OBSAH

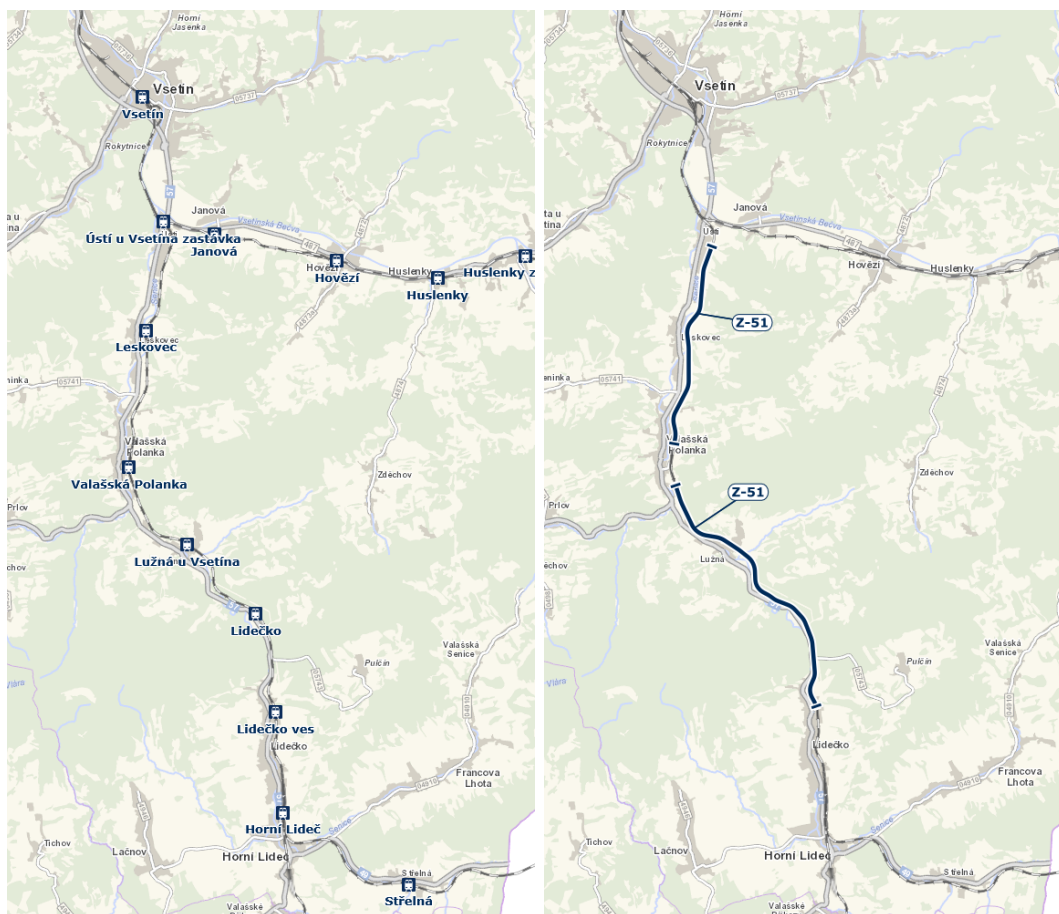
OBSAH	14
1 ÚVOD	15
2 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	16
2.1 Zhodnocení stávajícího stavu	16
2.1.1 ŽST Vsetín	16
2.1.2 Mezistaniční úsek Vsetín – Valašská Polanka	16
2.1.3 ŽST Valašská Polanka	16
2.1.4 Mezistaniční úsek Valašská Polanka – Horní Lideč	17
2.1.5 ŽST Horní Lideč	17
2.2 Rozsah pravidelné dopravy	18
2.3 Zhodnocení navrhovaného stavu	18
3 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY	20
3.1 Náhradní autobusová doprava	21
4 ZÁVĚR	22
VÝKRESOVÁ ČÁST	14

1 ÚVOD

Stavba se zabývá zajištěním provozuschopnosti dráhy v nesnížených parametrech, odstranění částí stavby s končící fyzickou životností, a to v oblasti železničního svršku, spodku, mostních objektů a propustků v traťovém úseku Horní Lideč – Valašská Polanka – Vsetín.

Stavba se nachází na celostátní trati Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč státní hranice, konkrétně v mezistaničním úseku Horní Lideč – Valašská Polanka a mezistaničním úseku Valašská Polanka – Vsetín. Stavba začíná v km 21,100 kde navazuje na dříve rekonstruovaný úsek, a končí v km 33,119, přičemž oblast ŽST Valašská Polanka mezi krajními výhybkami staničního kolejiště je navržena pouze k obnově železničního svršku v hlavních kolejích a obnově nástupišť (km 28,320 – km 29,308).

V předmětném traťovém úseku tedy dojde k obnově geometrických parametrů koleje, za pomoci souvislé výměny kolejového roštu, čištění kolejového lože, obnovy pražcového podloží a sanace vybraných mostních objektů. Hlavním cílem stavby tak je zvýšení bezpečnosti drážního provozu pomoci zajištění řádné provozuschopnosti drážní infrastruktury.



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

2 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

2.1 Zhodnocení stávajícího stavu

Předmětný sek se nachází v traťovém úseku Vsetín – Valašská Polanka – Horní Lideč celostátní tratě Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice, konkrétně stavba začíná v km 21,600 za ŽST Horní Lideč kde navazuje na dříve rekonstruovaný úsek, a končí v km 33,119 před ŽST Vsetín, přičemž oblast ŽST Valašská Polanka mezi krajními výhybkami staničního kolejiště je mimo rozsah stavby (km 28,320 – km 29,308).

2.1.1 ŽST Vsetín

Železniční stanice Vsetín leží v km 37,986 celostátní tratě Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Stanice je též odbočnou pro jednokolejnou regionální trať Velké Karlovice – Vsetín. Sídlem přednosti provozního obvodu je stanice Valašské Meziříčí a stanice dále patří do obvodu oblastního ředitelství Ostrava, SŽ s.o. Stanice Vsetín je obsazena výpravčím.

V železniční stanici se nachází 11 dopravních, 9 manipulačních a 3 vlečkové koleje depa. Téměř všechny výhybky jsou ovládány ústředně a téměř všechny jsou vybaveny EO.V. Do staničního kolejiště jsou nad rámec vlečkového kolejiště depa zaústěny další dvě vlečková kolejiště.

Pro nástup a výstup cestující veřejnosti je ve stanici zřízena trojice nástupišť, o celkovém počtu pět nástupních hran (jedna nástupní hrana dále dělena cestovými návěstidly), které jsou přístupná bezbariérově přímo od výpravní budovy nebo podchodem.

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – typ ESA, které je ovládáno místně výpravčím.

2.1.2 Mezistaniční úsek Vsetín – Valašská Polanka

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, 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 pět 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 nachází železniční zastávka Leskovec (km 32,072). Zastávka je vybavena dvojicí vnějších nástupišť o délce cca 200 metrů (výška 300 mm nad temenem kolejnice).

2.1.3 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

přednosty 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 EOv. Do staničního kolejiště není zaústěno žádné vlečkové kolejiště.

Pro nástup a výstup cestující veřejnosti jsou ve stanici zřízeny celkem tři jednostranná úrovňová nástupiště o délce cca 130 metrů (kolej č. 3, výška 200 mm nad temenem kolejnice) a cca 210 metrů (hlavní koleje č. 1, výška 200 mm nad temenem kolejnice, a č. 2, výška 300 mm nad temenem kolejnice), které jsou přístupné pouze úrovně (přístup není bezbariérový).

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

2.1.4 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, 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 o délce cca 140 metrů (výška 300 mm nad temenem kolejnice, Lidečko ves 550 mm nad temenem kolejnice).

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 výluky). Sanace nestabilního stavu a obnova dvoukolejného provozu je předmětem související stavby „Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248“.

2.1.5 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 přednosty 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 cestující 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 traťovém úseku. Vlaky dálkové osobní dopravy kategorie Ex, obsluhují v rámci traťového úseku ŽST Vsetín a ŽST Horní Lideč. Vlaky nákladní dopravy pravidelně zastavují rovněž v ŽST Vsetín a ŽST Horní Lideč, avšak v případě ŽST Horní Lideč nikoli z důvodu manipulace, ale z důvodů administrativních, kdy se jedná o nejbližší položenou železniční stanici hraničního 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.

Vsetín - 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 řádné provozuschopnosti drážní infrastruktury a obnovy geometrických parametrů koleje pomocí souvislé výměny kolejového roštu, čištění kolejového lože, obnovy pražcového podloží a sanace vybraných mostních objektů. Náplní stavby tak bude především obnova železničního spodku včetně zajištění jeho odvodnění a výměna železničního svršku v celém úseku stavby.

Nad rámec hlavního cíle stavby a kolejových úprav mezistaničních úseků budou dále stavbou dotčeny vybrané dopravní body, kdy úpravou projdou železniční zastávky Leskovec a Lužná u Vsetína, a železniční stanice Valašská Polanka.

Navržené úpravy železniční zastávky Leskovec spočívají v obnově obou jednostranných nástupišť, které jsou navrhovány na délku 140 metrů v kilometrické poloze od km 32,040 do km 32,180 (32,182 u traťové koleje č. 2). Dojde tak ke zkrácení délky nástupních hran dle aktuálních požadavků výhledové koncepce dopravy. Výška nástupní hrany je nově navrhovaná na 550 milimetrů nad temenem kolejnice. Součástí obnovy je také orientační systém, přístřešek, přístupové komunikace a elektroinstalace osvětlení.

Navržené úpravy železniční stanice Valašská Polanka spočívají v obnově a kompletní výměně kolejového roštu a kolejového lože v hlavních staničních kolejích č. 1 a č. 2. Součástí návrhu je také demontáž a opětovná montáž nástupišť v ŽST Valašská Polanka, nástupiště tak budou zřízena z užitného materiálu. Nástupiště budou dle aktuálních požadavků výhledové koncepce dopravy zkráceny na délku 140 metrů. Výška nástupní hrany je nově navrhovaná na 250 milimetrů nad temenem kolejnice. Nástupiště bude nadále úrovněvé, pro přístup cestující veřejnosti bude nadále využíván stávající úrovněvý přechod, umístěn ve stávající poloze. Nástupiště u předjízdny staniční koleje č. 3 nebude stavbou dotčeno. Manipulační kolej č. 5 bude upravena do podoby kusé koleje – stavbou dojde k sнесení stávající výhybky č. 7. Kolejové řešení stanice (mimo úpravu manipulační koleje) včetně konfigurace a funkcionality nástupních hran (mimo jejich zkrácení) nadále zůstává shodné se stávajícím stavem. Stávající staniční technologie tak nedozná výrazných změn. V souběhu s předmětnou stavbou "Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč PD" bude realizována stavba "Státní hranice Slovenská republika (Střelná) - Vsetín (mimo) - konverze", která v rámci dopravního budou ŽST Valašská Polanka řeší výměnu stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení, včetně úpravy venkovních prvků staničního zabezpečovacího zařízení. Následná úprava konfigurace ŽST Valašská Polanka (úprava zhlaví, kompletní rekonstrukce nástupních hran včetně vybudování podchodu) je předmětem výhledové související stavby "GSM-R + ETCS Hranice na Moravě - Horní Lideč - Střelná". Schémata dopravního bodu ŽST Valašská Polanka včetně navržených, souvisejících a výhledových úprav jsou doloženy ve výkresové části.

Navržené úpravy železniční zastávky Lužná u Vsetína spočívají v obnově obou jednostranných nástupišť, které jsou navrhovány na délku 140 metrů v kilometrické poloze od km 26,288 do km 26,428. Dojde tak ke zkrácení délky nástupních hran dle aktuálních požadavků výhledové koncepce dopravy. Výška nástupní hrany je nově navrhovaná na 550 milimetrů nad temenem kolejnice. Součástí obnovy je také orientační systém, přístřešek, přístupové komunikace a elektroinstalace osvětlení.

Navrhovaný stav předmětné stavby je z pohledu provozní a dopravní technologie do značné míry shodný se stavem stávajícím (stávající stav bez dlouhodobé výluky jedné traťové koleje v úseku Valašská Polanka – Horní Lideč) – mimo úpravy nástupních hran ve vybraných dopravních bodech nejsou navrhovány žádné úpravy zásadně ovlivňující budoucí organizaci dopravy v předmětném traťovém úseku, ani v definujících železničních stanicích nebo zastávkách. Cyklická obnova tratě tak nemá zásadní dopad na budoucí organizaci drážní dopravy – s ukončením obnovy nedozná výrazných změn žádná dopravně důležitá část železniční infrastruktury, a to jak ze stavebního hlediska (obnova stávajícího stavu bez dlouhodobé výluky jedné traťové koleje, navíc přizpůsobena z pohledu užitečných délek upravovaných nástupních hran), 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 následné technologické stavby ETCS - "GSM-R + ETCS Hranice na Moravě - Horní Lideč - Střelná").

Z pohledu dopravní technologie je tedy cyklická obnova důležitá zejména v části organizace provozu během realizace vlastní obnovy – tedy koncepci výluk dopravy a dopravních opatření.

3 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY

Z hlediska technologie organizace železniční dopravy má výsledek stavby 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, mimo úpravu užitečných délek staničních kolejí).

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 tří stavebních postupů – SP0, SP1, SP2, kterých termín realizace je navržen tak, aby respektoval termín realizace související stavby „*Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248*“ a tedy termín realizace nickolejného provozu projednaného v rámci ročního plánu výluk – 15.02.2026 - 17.12.2026.

Předmětná stavba cyklické obnovy tak bude realizována v souběhu se stavbou sanace nestabilního svahu, a bude využívat stejnou koncepci výluk nastavenou související stavbou, a to včetně koncepce náhradní autobusové dopravy během nickolejného provozu.

Nickolejný provoz v rámci související stavby sanace nestabilního svahu bude ukončen 17.12.2026 (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.

Kompletní harmonogram výluk a plánovaný stavební postupy jsou doloženy v rámci samostatné části dokumentace předmětné stavby. Výluková činnost spojená s cyklickou obnovou je plánovaná v období od 04/2026 do 10/2026 (výluková činnost spojená se sanací nestabilního svahu je plánována v období od 10/2025 do 05/2027). Začátek předmětné stavby cyklické obnovy je plánován na datum 01.04.2026, konec stavby pak na 30.10.2026, hlavní výluka - nickolejný provoz během části SP1 a celého SP2 pak na datum 29.04.2026 – 30.10.2026, což koresponduje s termínem nickolejného provozu uvažovaného v rámci stavby sanace nestabilního svahu - 15.02.2026 – 17.12.2026.

Stavební postup č. 0 je plánován na období 01.04.2026 – 14.04.2026, s trváním celkem 14 dnů, s cílem provádění přípravných prací. Během SP0 je uvažováno se zachováním provozu bez nároků na výlukovou činnost. Po celou dobu SP0 je však plánován nickolejný provoz v rámci související stavby sanace nestabilního svahu, který bude výlukové činnosti předmětné stavby cyklické obnovy nadřazený – případný zachovaný provoz po celou dobu trvání přípravného stavebního postupu předmětné stavby cyklické obnovy tak bude možné využít pouze v minimální míře místní nákladní dopravou případně staveništní dopravou – osobní dálková a také regionální doprava bude vyloučena a nahrazena náhradní autobusovou dopravou, dálková nákladní doprava bude vedena odklonovou trasou, vše dle dopravních opatření související stavby sanace nestabilního svahu.

Stavební postup č. 1 je plánován na období 15.04.2026 – 07.08.2026, s trváním celkem 115 dnů, s cílem provedení provizorního pažení a snesení traťové koleje, práce na propustcích a mostech, demolice stávajících nástupišť, úprava kolejového lože, pokládka nových kolejových polí a konstrukcí nástupišť, osazení výstroje trati a zprovoznění trati pro pracovní vlaky – práce budou v rámci SP1 probíhat v pouze traťové koleji č. 1. Úvod stavebního postupu, od 15.04.2026 do 28.04.2026 tj. po dobu 14 dnů, je uvažován se zachováním provozu bez nároku na výluky, následně je v rámci stavebního postupu uvažovaný zastavený provoz v období od 29.04.2026 do 28.06.2026 tj. po dobu 61 dnů, a následně jednokolejný provoz po TK2 v období od 29.06.2026 do 07.08.2026 tj. po dobu 40 dnů. Po celou dobu SP1 je však v rámci související stavby sanace nestabilního svahu plánován nickolejný provoz, který bude výlukové činnosti předmětné stavby cyklické obnovy nadřazený – případný zachovaný provoz

tak bude možné využít pouze v minimální míře místní nákladní dopravou případně staveništní dopravou – osobní dálková a také regionální doprava bude vyloučena a nahrazena náhradní autobusovou dopravou, dálková nákladní doprava bude vedena odklonovou trasou, vše dle dopravních opatření související stavby sanace nestabilního svahu.

Stavební postup č. 2 je plánován na období 08.08.2026 – 30.10.2026, s trváním celkem 84 dnů, s cílem provedení provizorního pažení a snesení traťové koleje, práce na propustcích a mostech, demolice stávajících nástupišť, úprava kolejového lože, pokládka nových kolejových polí a konstrukcí nástupišť, osazení výstroje trati a zprovoznění trati pro pracovní vlaky – práce budou v rámci SP2 probíhat v pouze traťové koleji č. 2. V rámci stavebního postupu je uvažovaný zastavený provoz po celou dobu trvání stavebního postupu, tj. v období od 08.08.2026 do 30.10.2026 tj. po dobu 84 dnů. Po celou dobu SP2 je plánován nickolejný provoz také v rámci související stavby sanace nestabilního svahu, který bude výlukové činnosti předmětné stavby cyklické obnovy nadřazený – případný zachovaný/obnovený provoz po skončení stavebního postupu předmětné stavby cyklické obnovy tak bude možné využít pouze v minimální míře místní nákladní dopravou případně staveništní dopravou – osobní dálková a také regionální doprava bude vyloučena a nahrazena náhradní autobusovou dopravou, dálková nákladní doprava bude vedena odklonovou trasou, vše dle dopravních opatření související stavby sanace nestabilního svahu.

Během uvažovaného nickolejného provozu (rok 2026) 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 dle koncepce výlukové činnosti stavby „*Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248*“.

3.1 Náhradní autobusová doprava

Dopravní opatření v podobě zastavení provozu, a tedy nutnosti zavedení náhradní autobusové dopravy, včetně popisu koncepce a organizace náhradní autobusové dopravy jsou součástí stavby „*Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248*“.

Zastavený provoz v období od 15.02.2026 do 17.12.2026 bude tedy využíván jak v rámci předmětné stavby cyklické obnovy, tak v rámci související stavby sanace nestabilního svahu. Navíc bude uvažovaný nickolejný provoz využít také souběžnou stavbou konverze trakčního vedení - „*Státní hranice Slovenská republika (Střelná) - Vsetín (mimo) - konverze*“.

Náklady spojeny se zaváděním náhradní autobusové dopravy jsou zahrnuty pouze v nákladech související stavby sanace nestabilního svahu „*Sanace nestabilního úseku Valašská Polanka – Horní Lideč v km 20,019 – 21,248*“.

4 ZÁVĚR

Předmět stavby – obnova železničního spodku včetně zajištění jeho odvodnění a výměna železničního svršku v celém úseku stavby tak zajistí obnovu geometrických parametrů koleje a tedy naplní hlavní cíl stavby – zvýšení bezpečnosti drážního provozu pomocí zajištění řádné provozuschopnosti drážní infrastruktury.

Doložené stavební postupy, harmonogram výluk a dopravní opatření dokladují, že stavbu „Cyklická obnova trati v úseku Vsetín - Horní Lideč – PD“ možno provést, a to za souběhu dalších souvisejících staveb.



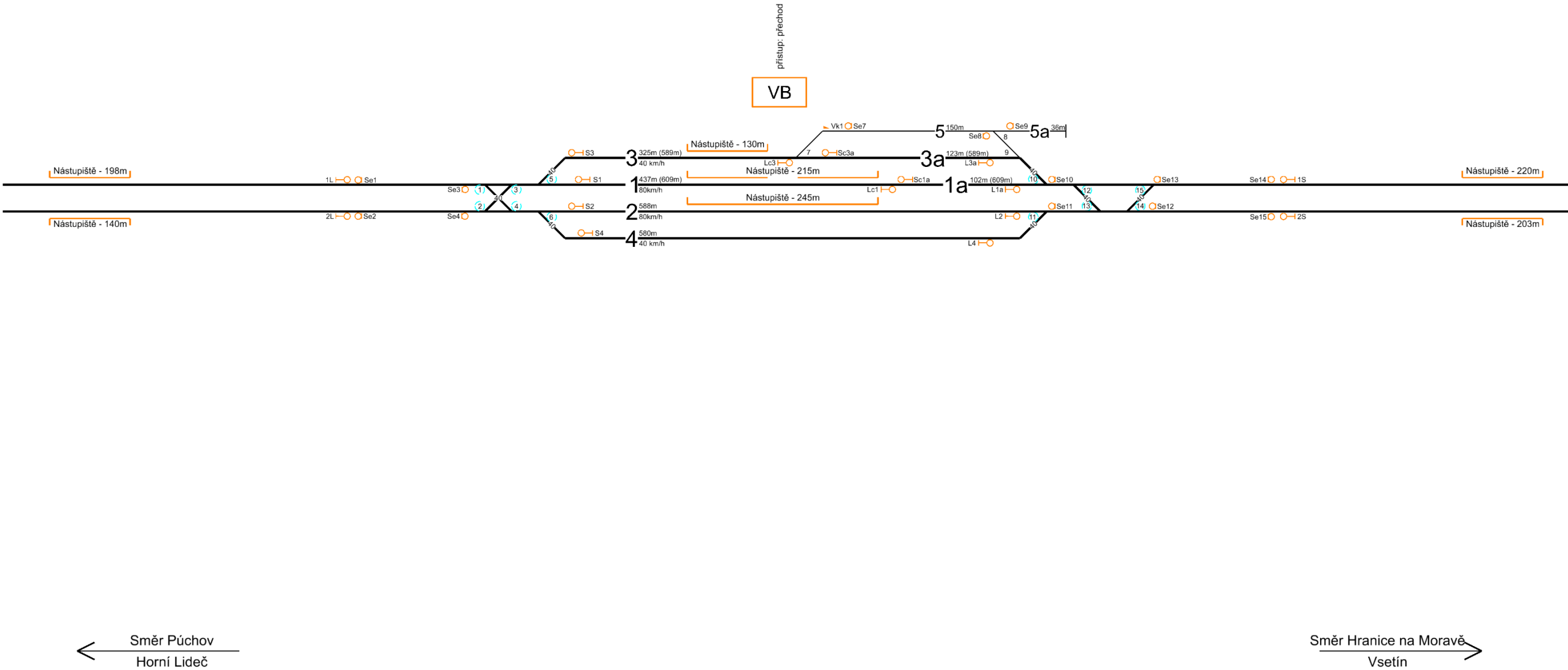
V Brně, srpen 2025, Ing. František Kováč

VÝKRESOVÁ ČÁST

ŽST Valašská Polanka
stávající stav

z. Lužná u Vsetína

z. Leskovec



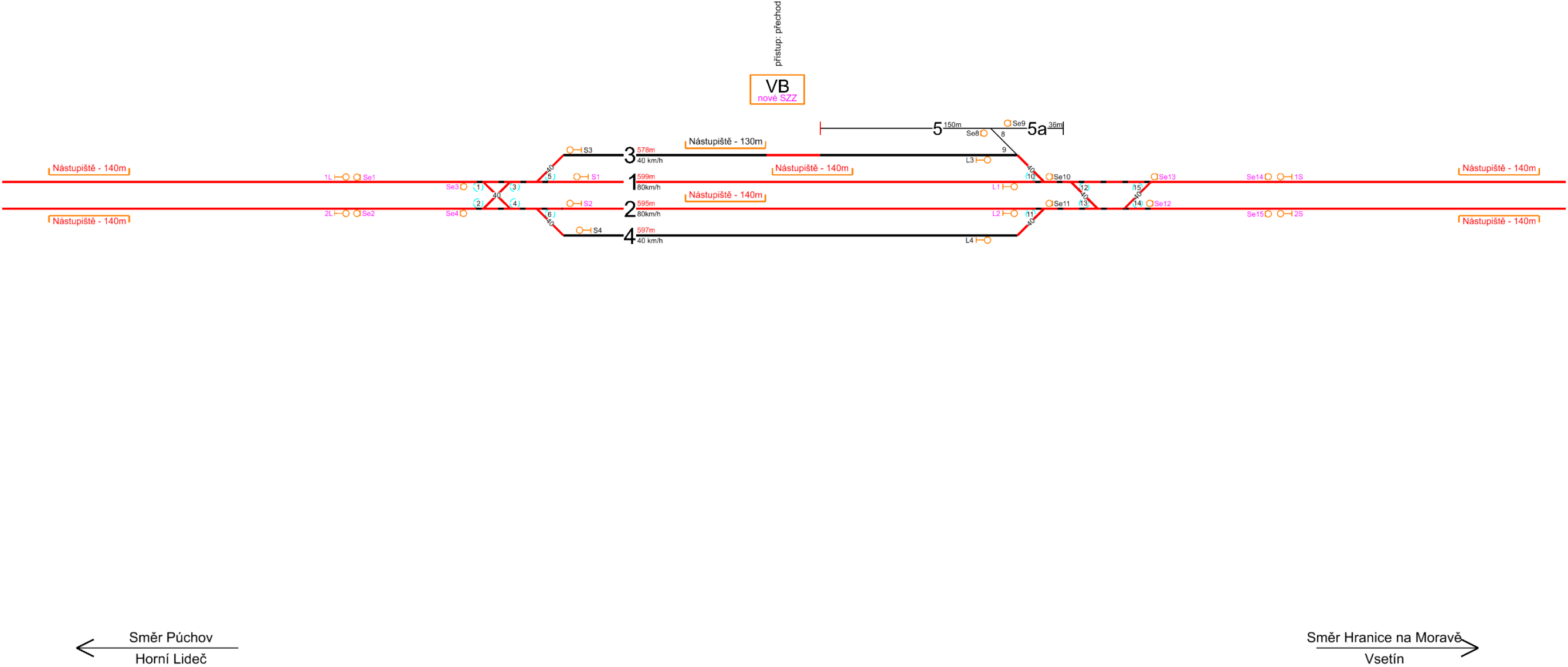
ŽST Valašská Polanka

navrhovaný stav

kolejové úpravy včetně obnovy nástupních hran jsou součástí předmetné stavby "Cyklická obnova trati v úseku Vsetín - Horní Lideč PD"
náhrada stávajícího ZabZař včetně úpravy venkovních prvků jsou součástí související souběžné stavby "Státní hranice Slovenská republika (Střelná) - Vsetín (mimo) - konverze"

z. Lužná u Vsetína

z. Leskovec



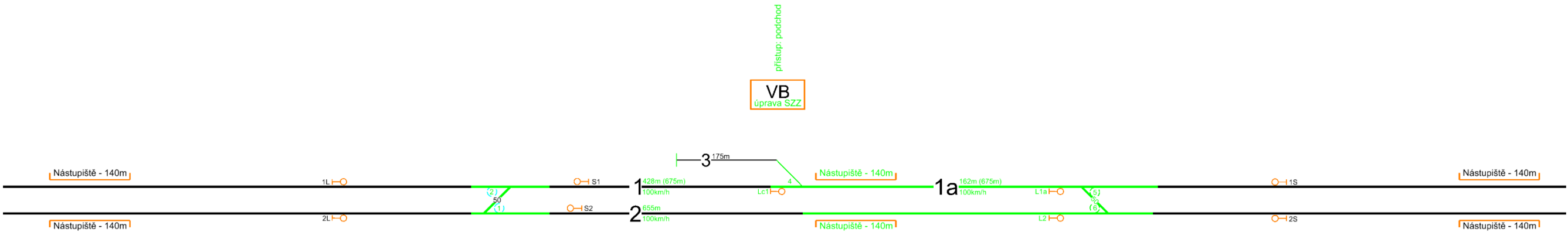
ŽST Valašská Polanka

výhledový stav

kolejové úpravy zhalví včetně rekonstrukce nástupních hran a vybudování podchodu jsou součástí následné stavby "GSM-R + ETCS Hranice na Moravě - Horní Lideč - Střelná"

z. Lužná u Vsetína

z. Leskovec



← Směr Púchov
Horní Lideč

Směr Hranice na Moravě
→ Vsetín