Spolufinancováno Evropskou unií
Nástroj pro propojení Evropy

sfdi
STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc
tel.: +420 585 570 444
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JIŘÍ PARMA	G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
ING. FRANTIŠEK KOVÁČ	ING. FRANTIŠEK KOVÁČ	ING. ONDŘEJ POKORNÝ
KRAJ: OLOMOUCKÝ, ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: HRANICE, VAL. MEZIŘÍČÍ	OBEC: HUSTOPEČE n.B. - VAL.MEZIŘÍČÍ

"Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou"	ZAK. ČÍSLO MCO	17 - 104 - 232 - PS
	ÚČEL	DSP
	DATUM	PROSINEC 2018
	FORMÁT	56 x A4
	MĚŘÍTKO	-
Provozní a dopravní technologie	ČÁST B.2	PŘÍLOHA -

Provozní a dopravní technologie

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK 4
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK 5
1 ÚVOD 6
1.1 Identifikační údaje 6
1.2 Zadání a účel 6
1.3 Projednání dokumentace 7
1.4 Místo stavby 7
2 ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU 8
2.1 Lhotka nad Bečvou a širší vztahy v dopravě 8
2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu úseku Val. Mez. – Hus. n. Beč. 9
2.3 Popis stávajícího stavu ŽST Lhotka nad Bečvou 11
2.3.1 Provozní charakteristika 11
2.3.2 Staniční koleje 11
2.3.3 Nástupiště 12
2.3.4 Vlečky 13
2.3.5 Zabezpečovací zařízení 13
2.3.6 Personální obsazení 13
2.3.7 Staniční technologie 13
3 ROZSAH DOPRAVY 15
3.1 Stávající rozsah dopravy 15
3.2 Výhledový rozsah dopravy 16
4 NAVRHOVANÝ STAV 18
4.1 Popis navrhovaného stavu 18
4.1.1 Dopravní technologie, kolejové řešení 18
4.1.2 Nástupiště 20
4.1.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení 20
4.1.3.1 Popis obsluhy zaústěných vleček 20
4.1.4 Silnoproudé technologie 22
4.2 Typové jízdní soupravy 23
4.3 Graf dynamického průběhu rychlosti 23
4.4 Porovnání pravidelných jízdních dob 24
4.5 Grafikon vlakové dopravy 24
4.6 Závěr 25
5 STAVEBNÍ POSTUPY 26
5.1 Harmonogram výluk 26
5.2 Koncepce stavebních postupů 27
5.3 Stavební postupy 30
5.4 Náhradní autobusová doprava 42
5.5 Závěr ke stavebním postupům 43
DOKLADOVÁ ČÁST 44
VÝKRESOVÁ ČÁST 53

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázek 1 - Umístění stavby v rámci sítě SŽDC 7
Obrázek 2 - Širší vztahy v dopravě 8
Obrázek 3 - Stávající stav - zjednodušená schéma 14
Obrázek 4 - Navrhovaný stav - zjednodušená schéma 25
Obrázek 5 - Stavební postup č.0 27
Obrázek 6 - Stavební postup č.1 28
Obrázek 7 - Stavební postup č.2 28
Obrázek 8 - Stavební postup č.3 29
Obrázek 9 - Stavební postup č.4 29
Obrázek 10 - Stavební postup č.5 29

Tabulka 1 - Přehled technických normativů hmotnosti nákladních vlaků 10
Tabulka 2 - Přehled staničních kolejí výchozího stavu 12
Tabulka 3 - Stávající systemizace ŽST Lhotka nad Bečvou 13
Tabulka 4 - Stávající rozsah dopravy 15
Tabulka 5 - Výhledový rozsah dorpavy 17
Tabulka 6 - Přehled užitečných délek staničních kolejí ŽST Lhotka nad Bečvou 19
Tabulka 7 - Porovnání pravidelních jízdních dob 24
Tabulka 8 - Harmonogram výluk 26

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD	České dráhy, akciová společnost
ČR	Česká republika
DK	Dopravní kancelář
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚ	Definiční úsek
ETCS	European Train Control Systém
	Evropský vlakový zabezpečovací systém
Ex	Expresní vlak
GVD	Grafikon vlakové dopravy
JD	Jízdní doba
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	Knižní jízdní řád
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
NJŘ	Nákresný jízdní rád
OŘ	Oblastní ředitelství
Os	Osobní vlak
PO	Provozní obvod
PoD	Prohlášení o dráze
PSt.	Pomocní stavědlo
R	Rychlík
SJŘ	Sešitový jízdní řád
Sp	Spěšný vlak
SŘ	Staniční řád železniční stanice
St.	Stavědlo
st.hr.	Státní hranice
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	Temeno kolejnice
TR6	Seznam stanic s výpravním oprávněním pro nákladní přepravu v ČR
TTP	Tabulky traťových poměrů
TV	Trakční vedení
TÚ	Traťový úsek
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
ŽST	Železniční stanice

1 ÚVOD

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení
Označení stavby:	Stavba dráhy, veřejná dopravní (drážní)
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město
Zástupce investora:	Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Generální projektant:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
Kraj:	Zlínský, Olomoucký
Okres:	Vsetín, Přerov
Trať dle č. TTP:	č. 308-: Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě
Traťový úsek dle č. TÚ:	č. 2031: Hranice na Moravě - Vsetín
Definiční úseku dle č. DÚ:	č. 10: Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou č. F1: ŽST Lhotka nad Bečvou č. 12: Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí

1.2 Zadání a účel

Předložená provozní a dopravní technologie stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ byla zpracována v jedné variantě a v souladu se zadáním:

- obsahuje popis a zhodnocení stávajícího stavu,
- obsahuje popis a zhodnocení výhledového stavu,
- obsahuje graf dynamického průběhu rychlosti na posuzovaném úseku (samostatná část: B.7 Grafy dynamického průběhu rychlosti),
- obsahuje výhledový grafikon vlakové dopravy (Výkres 3), včetně plánu obsazení kolejí (výkres 4),
- navrhuje dopravní opatření k zajištění zachování provozu po dobu vlastní realizace stavby.

Předmětem stavby je zvýšení traťové rychlosti na části dvoukolejné železniční trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, včetně ŽST Lhotka nad Bečvou.

1.3 Projednání dokumentace

Předložená provozní a dopravní technologie byla konzultována v rámci porad:

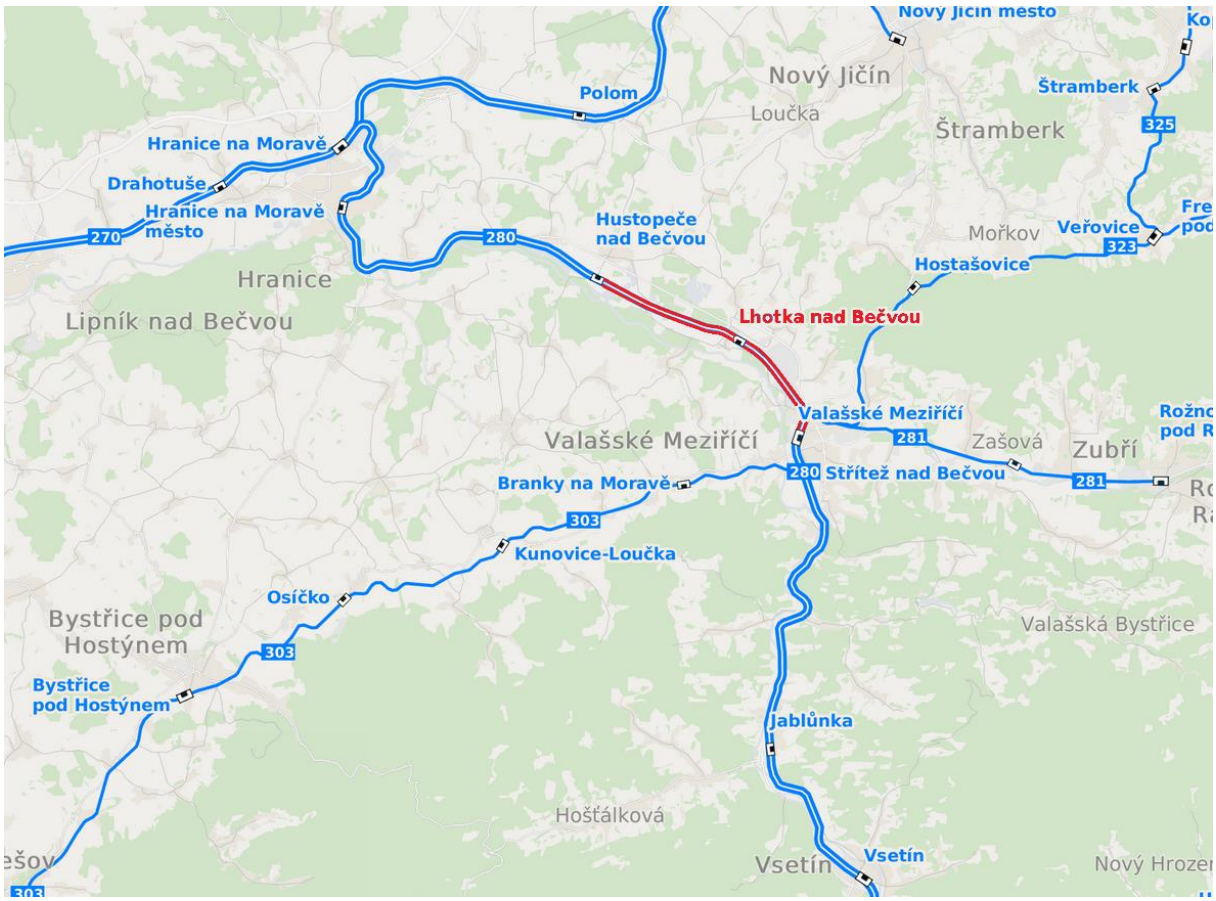
- vstupní všeprofesní porada, 04. 01. 2018,
- vstupní profesní porada – dopravní technologie a kolejové řešení, 06. 02. 2018,
- pracovní porada – implementace ETCS, 05. 05. 2018,
- závěreční profesní porada - dopravní technologie a kolejové řešení, 10. 05. 2018.

1.4 Místo stavby

Předmětná stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ je umístěna na hranici dvou krajů, v kraji Zlínském, a kraji Olomouckém, v rámci okresu Vsetín, a okresu Přerov, mezi městy Valašské Meziříčí a Hustopeče nad Bečvou.

Stavba se nachází na železniční trati Horní Lideč st.hr. – Vsetín – Valašské Meziříčí - Hranice na Moravě, která je svým charakterem celostátní, zařazená do sítě TEN-T. Trať je dvoukolejná s rozchodem kolejí 1435mm, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. Drážní doprava na trati je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1, a jejím správcem je Správa železniční dopravní cesty s.o., Oblastní ředitelství Olomouc.

Přibližné umístění stavby v rámci železniční sítě SŽDC je zobrazeno v následujícím obrázku.



Obrázek 1 - Umístění stavby v rámci sítě SŽDC, ČD a.s.

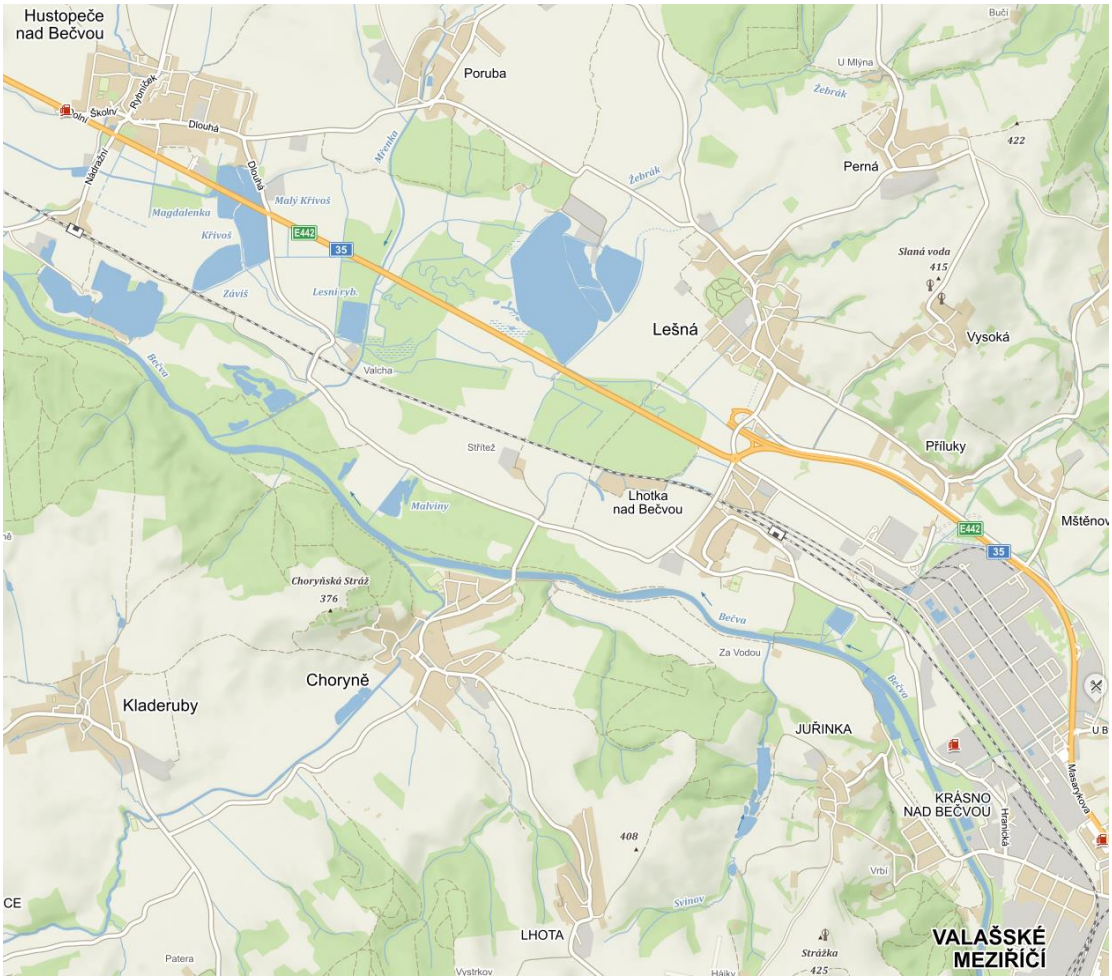
2 ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

2.1 Lhotka nad Bečvou a širší vztahy v dopravě

Lhotka nad Bečvou je vesnice, část obce Lešná v okrese Vsetín, v Zlínském kraji. Lhotka nad Bečvou je také název katastrálního území o rozloze cca 1,9 km^2. V obci Lešná k datu 01. 01. 2018 žilo přibližně 2059 obyvatel, v celkem sedmi částech obce. Samotná část obce, Lhotka nad Bečvou, je obývaná pouze cca dvěma stovkami obyvatel, a nachází se zde přibližně 100 domů.

Vesnici Lhotka nad Bečvou prochází celostátní dvoukolejná železniční trať Horní Lideč st.hr. – Vsetín – Valašské Meziříčí - Hranice na Moravě, kdy samotná železniční stanice Lhotka nad Bečvou je umístěna ve východní části vesnice, kterou rozděluje na dvě obytné části. Na ŽST Lhotka nad Bečvou navazují mezistaniční úseky Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou, ve směru na Hranice na Moravě, a Lhotka na Bečvou – Valašské Meziříčí, ve směru na Vsetín. V blízkosti ŽST Lhotka na Bečvou se kromě samotné vesnice nachází i zpracovatelský areál společnosti DEZA, a.s. se sídlem ve Valašském Meziříčí.

Vesnicí Lhotka nad Bečvou prochází především silnice III. třídy, a v její severovýchodní částí je trasována silnice I. třídy, číslo I/35. Z pohledu silniční dopravy jde o významnou spojnici Valašského Meziříčí a Hranic, silnice je však dlouhá přibližně 300 km a jde o jeden z nejdelších celostátních silničních tahů v ČR. Silnice I/35 je v úseku Valašské Meziříčí – Hranice trasována prakticky v souběhu železniční trati.



Obrázek 2 - Širší vztahy v dopravě, mapy.cz

2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou je součástí celostátní tratě Horní Lideč st.hr. – Vsetín – Valašské Meziříčí - Hranice na Moravě, která je v traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou označovaná následovně:

- dle TTP: č. 308-: Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě,
- dle PoD: č. 820: Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě,
- dle KJŘ: č. 280: Hranice na Moravě – Střelná (– Púchov),
- dle NJŘ: č. 304a + 308: Horní Lideč – Hranice na Moravě.

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou má dle tabulek traťových poměrů následující parametry:

- dvoukolejná celostátní trať, se zavedeným pravostranným provozem řízeným a organizovaným dle předpisu SŽDC D1,
- trať zařazena do sítě TEN-T, jako hlavní trasa evropského nákladního koridoru RFC9,
- rozchod kolejí 1435mm,
- stejnosměrní trakční soustava 3kV,
- sklonové poměry rozhodné pro bezpečné brzdění vlaků jsou od začátku ke konci trati 15‰ (Horní Lideč st.hr. směr Hranice na Moravě), pro směr opačný 18‰ (Hranice na Moravě směr Horní Lideč st.hr.),
- maximální traťová rychlost 80 km/h, traťová rychlost je dále snižována místními omezeními – v ŽST Valašské Meziříčí 60 km/h,
- zábrzdná vzdálenost je 1000 metrů,
- traťová třída zatížení D4, maximální hmotnost připadající na nápravu 22,5 tuny, maximální hmotnost připadající na běžný metr vozidla 8 tun.
- normativ délky vlaku:
    - největší povolená délka vlaku: 683 metrů,
    - vlak nákladní dopravy: 550 metrů,
    - vlak dálkové osobní dopravy: 200 metrů,
    - vlak regionální/zastávkové dopravy: 140 metrů,

Traťový úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, a tedy i oba mezistaniční úseky Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou, a Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou, jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: trojznakový automatický blok s přenosem návěstních znaků pro vlakový zabezpečovač v obou směrech jízdy. Oba mezistaniční úseky jsou vybaveny kolejovými obvody.

V traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou se také nachází přejezdová zabezpečovací zařízení:

- P8051 přejezd v km 21,815, železniční trať křižuje účelová silniční komunikace spojující obce Lhotka nad Bečvou (areál DEZA a.s.) a Valašské Meziříčí, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SBI, kontrola stavu v ŽST Lhotka nad Bečvou,

- P8050 přejezd v km 18,889, železniční trať křižuje účelová silniční komunikace spojující obce Lhotka nad Bečvou a Choryně, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3 ZBI, kontrola stavu v ŽST Lhotka nad Bečvou.

V traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou se nenachází kromě ŽST Lhotka nad Bečvou žádná další železniční stanice nebo železniční zastávka.

V následující tabulce je uveden přehled technických normativů hmotnosti nákladních vlaků platných pro traťový úsek Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou:

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady									Poznámka
	110, 111	121, 122, 123	130	140, 141	162, 362,365, 180 DB	163, 363	183.7,186 189,193, 383,386, 1216	363.5		
Valašské Meziříčí – Hranice na M.	$T_4$1200 T1150 S1100* U800	$T_4$2200 T1800 S1600 U1100	$T_4$2300 T1800 S1650 U1100	$T_4$1400 T1250 S1200 U900	$T_4$1700 T1650 S1450 U1000	$T_4$2300 T1800 S1650 U1100	$T_4$2350 T1850 S1700 U1200	$T_4$2300 T1850 S1700 U1200		Platí při průjezdu celým úsekem * Val. Meziříčí – Hustopeče n.B. platí S1300 tun
	$T_4$1100 T1050 S1000 U800	$T_4$1450 T1350 S1300 U1100	$T_4$1450 T1350 S1300 U1100	$T_4$1200 T1100 S1050 U900	$T_4$1350 T1250 S1200 U1000	$T_4$1450 T1350 S1300 U1100	$T_4$1800 T1700 S1600 U1200	$T_4$1800 T1700 S1600 U1200		Platí při rozjezdu v úseku vj. náv. Hranice n M. město– Hranice na M.
Hranice na M. – Valašské Meziříčí	$T_4$1300 T1250 S1200 U800	$T_4$2400▪ T2350▪ S2000▪ U1200▪	$T_4$2400▪ T2350▪ S2000▪ U1200▪	$T_4$1900▪ T1800▪ S1700▪ U1000▪	$T_4$2240▪ T2200▪ S1950▪ U1000▪	$T_4$2400▪ T2350▪ S2000▪ U1200▪	$T_4$2550▪ T2450▪ S2100▪ U1250▪	$T_4$2500▪ T2450▪ S2100▪ U1250▪		▪ platí při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Valašské Meziříčí

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady									Poznámka
	181-183, ET 22	131, 2x130, ET 41	2x363.5	2x363	2x140, 2x141					
Valašské Meziříčí – Hranice na M.	$T_4$2350 T2270 S2100 U1600	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000	$T_4$2700 T2400 S2300 U1600					Platí při průjezdu celým úsekem
	$T_4$2200 T2100 S2000 U1500	$T_4$2800 T2600 S2500 U2000	$T_4$3000 T3000 S2900 U2000	$T_4$2900 T2700 S2600 U2000	$T_4$2400 T2200 S2100 U1500					Platí při rozjezdu v úseku vj. náv. Hranice n M. město- Hranice na M.
Hranice na M. – Valašské Meziříčí	$T_4$2650▪ T2550▪ S2250▪ U1200▪	$T_4$3000▪ T2900▪ S2800▪ U2000▪	$T_4$3000▪ T3000▪ S3000▪ U2000▪	$T_4$3000▪ T3000▪ S3000▪ U2000▪	$T_4$3000▪ T2900▪ S2800▪ U1500▪					▪ platí při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Val. Meziříčí

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady									Poznámka
	730, 731	740	741, 742	742.7, 749-754, ST 45	752.6, 753.7, 755, ST 44	770, 771	761, 2016, BB 475, 223 DB			
Horní Lideč – Hustopeče nad Bečvou	$T_4$1500 T1450 S1400 U1000	$T_4$1550 T1500 S1450 U1050	$T_4$1500 T1450 S1400 U1000	$T_4$2200 T2100 S2000 U1050	$T_4$2200 T2100 S2000 U1050	$T_4$2300 T2300 S2300 U1900	$T_4$2300 T2200 S2100 U1500			
Hranice na M. – Vsetín	$T_4$1200 T1150 S1050* U1000	$T_4$1350 T1300 S1250* U1050	$T_4$1300 T1250 S1200* U1000	$T_4$1300 T1250 S1200* U1050	$T_4$1350 T1300 S1250* U1050	$T_4$1550 T1500 S1450+ U1100	$T_4$1400 T1350 S1300 U1200			* Hranice na M. – Odb Skalka, Hustopeče nad B.– Val. Meziříčí platí S1400 tun + Hranice na M. – Odb Skalka platí S2000 tun

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady									Poznámka
	2x740	2x741, 2x742	2x742.7, 2x749-2x754	2x752.6, 2x753.7, 2x755						
Horní Lideč – Hustopeče nad Bečvou	$T_4$3000 T2900 S2800 U2000	$T_4$2900 T2800 S2700 U1900	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000						
Hranice na M. – Vsetín	$T_4$2600 T2500 S2400 U2000	$T_4$2500 T2400 S2300 U1900	$T_4$2500 T2400 S2300 U2000	$T_4$2600 T2500 S2400 U2000						

Tabulka 1 - Přehled technických normativů hmotnosti nákladních vlaků, SJŘ, SŽDC, s.o.

2.3 Popis stávajícího stavu ŽST Lhotka nad Bečvou

2.3.1 Provozní charakteristika

Železniční stanice Lhotka nad Bečvou leží v km 20,838 celostátní dráhy Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, která je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.

Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Valašské Meziříčí, a stanice je ve stávajícím stavu obsazena výpravčím. Pracoviště výpravčího – dopravní kancelář umístěná ve výpravní budově, zároveň plní činnost ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí.

ŽST Lhotka nad Bečvou je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽDC, s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Olomouc a dále pod správu provozního obvodu Valašské Meziříčí, SŽDC, s.o.

ŽST Lhotka nad Bečvou je z pohledu nákladní dopravy stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, stanice má výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenou zvláštní dohodu s dopravcem ČD Cargo a.s. Organizačně stanice spadá pod provozní jednotku Ostrava, provozní pracoviště Valašské Meziříčí, ČD Cargo a.s. Evidenční číslo stanice dle TR6 je 352021, a nachází se v ní dvě železniční vlečky a dvě manipulační místa, č. 250639 – ČD Cargo, SOKV Lhotka n.Beč., 220715 - DEZA Valašské Meziříčí – železniční vlečka. V osobní dopravě stanice spadá pod regionální obchodní centrum Zlín, České dráhy, a.s.

2.3.2 Staniční koleje

Ve stávajícím stavu se v ŽST Lhotka nad Bečvou nachází celkem devět dopravních kolejí, tři koleje manipulační, a jedna kolej spojovací. Kromě staničních kolejí mají přímou vazbu do stanice tři koleje vlečkového kolejiště DEZA, č. 102, č. 103, č.104, kdy plní funkci odjezdových kolejí zapojených do staničního zabezpečovacího zařízení.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zaražedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	882 / 824	NV č. 5 – NV č. 24	S1 – L1	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
2	951 / 887	NV č. 6 – NV č. 26	S2 – L2	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
3	809 / 766	NV č. 9 – NV č. 21	S3 – L3	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
4	833 / 774	NV č. 11b – NV č. 22	S4 – L4	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
5	783 / 741	NV č. 9 – NV č. 20	S5 – L5	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
6	730 / 679	NV č. 13b – NV č. 19	S6 – L6	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
7	790 / 716	NV č. 7 – NV č. 20	S7 – L7	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
8	623 / 570	NV č. 16 – NV č. 17	S8 – L8	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, odevzdávková kolej pro vlečku DEZA Valašské Meziříčí, TV v celé délce
10	623 / 570	NV č. 16 – NV č. 17	S10 – L10	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, odevzdávková kolej pro vlečku DEZA Valašské Meziříčí, TV v celé délce
manipulační koleje				
4a	277	-----	Se6 – ukončení koleje	Kusá, výtažná kolej, TV v celé délce
4b	11	-----	Se14 – ukončení koleje	Kusá, odstavná kolej, TV v celé délce
14	97	-----	Se8 – ukončení koleje	Vlečková kolej, bez TV, provozovatel České dráhy, a.s.
spojovací koleje				
6a	44	-----	Se7 – brána	Spojovací vlečková kolej, bez TV, provozovatel DEZA, a.s.

Tabulka 2 - Přehled staničních kolejí výchozího stavu, SŘ ŽST Lhotka nad Bečvou, SŽDC s.o.

2.3.3 Nástupiště

Pro nástup a výstup cestující veřejnosti je v ŽST Lhotka nad Bečvou zřízeno jedno ostrovní mimoúrovňové nástupiště s asfaltovým povrchem:

- nástupiště č. 1, s pevnou nástupní hranou u koleje č. 1 a č. 2 – čtvrté a páté koleje od výpravní budovy, o délce 260 m (50 m zastřešeno), a výšce 300 mm nad TK, přístup podchodem vyústěným u výpravní budovy, nástupiště není bezbariérově přístupné.

Frekvence cestujících v osobní dopravě spojená s provozem nástupiště, podchodu a samotné výpravní budovy vzhledem na výraznou orientaci ŽST Lhotka nad Bečvou na nákladní dopravu, není nijak výrazná. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejich chráněnou informací a nejsou proto

v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvencí cestující veřejnosti v ŽST Lhotka nad Bečvou jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této stavby.

2.3.4 Vlečky

Do ŽST Lhotka nad Bečvou jsou ve stávajícím stavu zaústěny dvě železniční vlečky:

- vlečka č. 6139 „DEZA Valašské Meziříčí“ je zaústěna do staniční spojovací koleje č. 6a v km 21,451 výhybkou č. 8, dále do staniční dopravní koleje č. 8 v km 21,634 výhybkou č. 14, a do staniční dopravní koleje č. 4 v km 20,420 výhybkou č. 27. Vlečka je tedy do stanice zaústěna ve třech místech, a vlečka je provozována,
- vlečka č. 6296 „RSM Olomouc, ŽST Lhotka nad Bečvou“ je zaústěná do staniční spojovací koleje č. 6a v km 21,421 výhybkou č. 8. Vlečka je ve stávajícím stavu značena i jako staniční manipulační kolej č. 14, a je ukončena zarážedlem. Vlečka je provozována.

pozn.: vlečka č. 6296 „RSM Olomouc, ŽST Lhotka nad Bečvou“ byla v roce 2017 předána do majetku a správy ČD a.s., DKV Olomouc a ČD a.s., RSM Brno ji ve své správě již nemá.

2.3.5 Zabezpečovací zařízení

ŽST Lhotka nad Bečvou je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: reléové zabezpečovací zařízení s číslicovou volbou cestového blokového systému, s rychlostní návěstní soustavou.

Přilehlý mezistaniční úsek Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: trojznakový automatický blok.

Přilehlý mezistaniční úsek Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí je rovněž vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: trojznakový automatický blok.

2.3.6 Personální obsazení

Ve stávajícím stavu se v ŽST Lhotka nad Bečvou nachází jedna pracovní pozice výpravčího, kterého stanoviště se nachází v dopravní kanceláři umístěné ve výpravní budově. Kromě pracovní pozice výpravčího se ve stanici nenachází žádné další pracovní pozice spojeny s oblastí řízení provozu.

Výpravčí	5,488
součet	5,488

Tabulka 3 - Stávající systemizace ŽST Lhotka nad Bečvou, OŘ Olomouc , SŽDC s.o.

2.3.7 Staniční technologie

ŽST Lhotka nad Bečvou leží na dvoukolejné trati, na které je provozována jak regionální a dálková osobní doprava, tak i doprava nákladní. V železniční stanici nezastavují všechny vlaky osobní dopravy, pouze vlaky regionální – vlaky dálkové dopravy stanicí projíždějí. Z nákladní dopravy je stanice obsluhována jak nákladními vlaky kategorie Nex, tak i nákladními vlaky nižších kategorií Pn, a Mn.

Dálková osobní doprava je zastoupena vlaky kategorie Ex, linky Ex2: Praha – Pardubice – Olomouc – Hranice na Moravě – Horní Lideč - Slovensko, které jsou v ranních a večerních hodinách nahrazeny vlaky rovněž kategorie Ex, linky R18: Praha – Pardubice – Olomouc – Hranice na Moravě – Vsetín, kde je linka ukončena a její vlaky nejsou vedeny

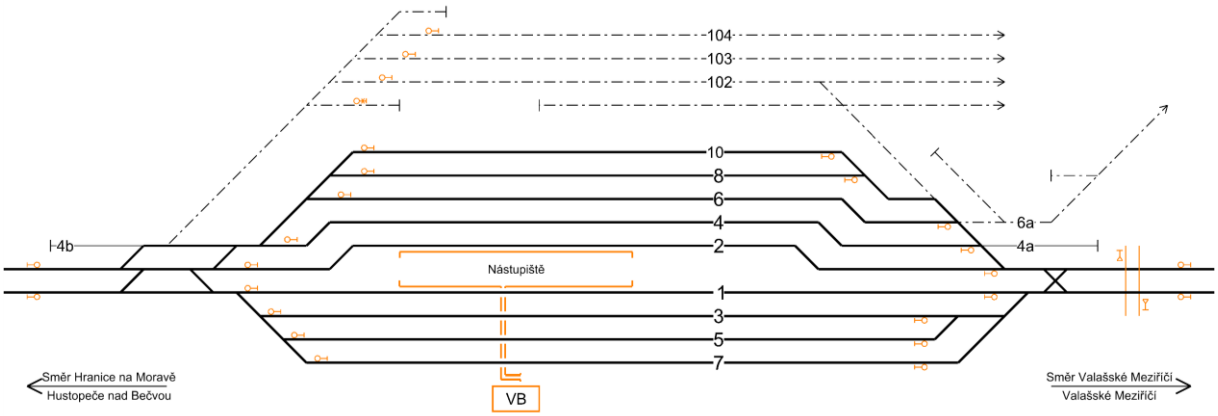
dále na Slovensko. ŽST Lhotka nad Bečvou není obsluhována žádnými vlaky dálkové osobní dopravy – expresní vlaky zde ve všech případech pouze projíždějí.

Regionální osobní doprava je zastoupena vlaky kategorie Os a Sp. Regionální vlaky jezdí v provozním intervalu 60/120 minut přepravní špička/sedlo, a jsou vedeny z Olomouce, Přerova, případně Hranic na Moravě, s konečnou stanici Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč, Střelná a obráceně. ŽST Lhota nad Bečvou je obsluhována všemi vlaky regionální osobní dopravy, tedy vlaky osobními i spěšnými.

Nákladní dopravu zastupuji vlaky kategorie Nex, Pn, i nejnižší kategorie Mn. Stanice je pro nákladní vlaky kategorie Mn výchozí/končící, přičemž jsou tyhle dva páry Mn vlaků vedeny do ŽST Valašské Meziříčí. ŽST Lhotka nad Bečvou je stanicí výchozí/končící i pro jeden pár nákladních Pn vlaků, které jsou vedeny přes Hranice na Moravě směr Ostrava a Třinec. Zbylé tři páry Pn vlaků stanici pouze projíždějí, s výjimkou Pn 62020, který ve stanici v ranní době 6:00 – 8:00 odstavuje zátěž. Nákladní vlaky kategorie Nex stanici ve většině projíždějí, jedná se o mezinárodní vlaky vedené ze Slovenska napříč Českou republikou v některých případech až do Německa. Výjimku představuje jeden pár mezinárodních nákladních vlaků kategorie Nex, Nex 45748 a Nex 45749, pro které je ŽST Lhotka nad Bečvou stanici končící/výchozí. Oba tyto vlaky jsou vedeny přes Vsetín a Horní Lideč na Slovensko - přes Žilinu a Poprad až do ŽST Maťovce – hranice s Ukrajinou.

Kromě naznačené osobní a nákladní dopravy je stanice zatížena i místní prací, která je úzce spjata především s obsluhou zde zaústěné vlečky DEZA. Místní práce obnáší přestavování ucelených vlaků z/na vlečku (přivěšování/odvěšování HDV, přepravní prohlídky souprav), ale i posun se zátěží manipulačních vlaků.

Pro jízdy vlaků jsou ve stávajícím stavu primárně určeny dopravní koleje č. 1, č. 2, č. 4, č. 6 a č. 8, přičemž vlaky osobní dopravy jsou vedeny po hlavních dopravních kolejích č. 1 a č. 2 – zejména v případě zastavujících regionálních vlaků (ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a č. 2). Dopravní koleje č. 3, č. 5 a č. 7 mají ve stávajícím stavu dlouhodobě vypnuty kolejové obvody a z toho důvodu jsou částečně využívány jako odstavné – kolej č. 5 a č. 7 pro odstavování nákladních vozů, kolej č. 3 i pro odstavování nákladních vlaků. Vzpomínané dopravní koleje č. 6 a č. 8 jsou využívány jako koleje určené pro vjezd/odjezd ucelených nákladních vlaků, které jsou určeny především pro vlečku DEZA – vjezdy/odjezdy vlaků sestavených na vlečkovém kolejišti. Dopravní kolej č. 10 je poté využívaná opět ve spojitosti s vlečkou DEZA, ale dochází zde pouze k posunu s nákladními vozy určenými na vlečku – předmětné nákladní vozy jsou odvěšeny/přivěšeny a přestavění na/z vlečkové kolejiště probíhá pomocí lokomotivy vlečkaře. Manipulační kolej č. 4a je využívaná během posunu ve stanici, především jako kolej výtažná, a manipulační kolej č. 4b ve stávajícím stavu využívaná není – z části je neprovozuschopná. Spojovací vlečková kolej č. 6a spojuje staniční kolejiště s kolejištěm vlečky DEZA, je tedy využívaná pro posunové jízdy z/na vlečku.



Obrázek 3 - Stávající stav - zjednodušená schéma

3 ROZSAH DOPRAVY

3.1 Stávající rozsah dopravy

V úseku Vlašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou je provozována jak regionální a dálková osobní doprava, tak i doprava nákladní.

Dálková osobní doprava je zastoupena vlaky kategorie Ex, linky Ex2: Praha – Pardubice – Olomouc – Hranice na Moravě – Vsetín (- Horní Lideč – Slovensko). Expresní vlaky jezdí v základním taktu 120 minut, kdy v ranních hodinách jsou dva vlaky vedeny pouze ve směru ze Vsetína do Prahy, a ve večerních hodinách dva vlaky směrem opačným, z Prahy do Vsetína. Celkem je tak během dne vedeno 8 páru expresních vlaků, z toho 6 párů vlaků na území Slovenska a 2 páry vlaků pouze po ŽST Vsetín. Expresní vlaky obsluhuji pouze ŽST Valašské Meziříčí, ŽST Lhotka nad Bečvou ani ŽST Hustopeče nad Bečvou expresními vlaky obsluhovány nejsou. Vlaky jsou vedeny lokomotivou řady 361, řady 380, nebo řady 350 a ve vlaku je řazeno zpravidla 5 – 6 osobních vozů, které jsou dále ve špičkách nebo přepravně silných dnech posilovány až o dalších 6 osobních vozů.

Regionální osobní doprava je zastoupena vlaky kategorie Os a Sp. Regionální vlaky jezdí v provozním intervalu přibližně 60/120 minut přepravní špička/sedlo, a jsou vedeny z Olomouce, Přerova, případně Hranic na Moravě, s konečnou stanici Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč, Střelná a obráceně. Celkem je tak během dne vedeno 16 párů regionálních vlaků, z toho 2 páry vlaků spěšných a 14 párů vlaků osobních. ŽST Valašské Meziříčí, ŽST Lhota nad Bečvou i ŽST Hustopeče nad Bečvou jsou obsluhovány všemi vlaky regionální osobní dopravy, tedy vlaky osobními i spěšnými. Regionální vlaky jsou zpravidla vedeny elektrickými jednotkami řady 460, nebo klasickými soupravami vedenými elektrickou lokomotivou řady 163 doplněnou o 3 osobní vozy. Vybrané vlaky jezdící během přepravního sedla jsou vedeny motorovým vozem řady 810.

Nákladní dopravu zastupují vlaky kategorie Nex, Pn, i nejnižší kategorie Mn. Dva páry Mn vlaků jsou vedeny pouze mezi stanicemi Lhotka nad Bečvou a Valašské Meziříčí. Dále jsou úsekem vedeny vlaky kategorie Pn, které jsou vedeny ze stanice Valašské Meziříčí nebo Lhotka nad Bečvou přes Hranice na Moravě směr Ostrava a Třinec. Poslední skupinou nákladních vlaků zastoupených v úseku Vlašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou jsou vlaky kategorie Nex, jde především o mezinárodní vlaky vedené ze Slovenska napříč Českou republikou v některých případech až do Německa. Výjimku představuje jeden pár mezinárodních nákladních vlaků kategorie Nex, Nex 45748 a Nex 45749, pro které je ŽST Lhotka nad Bečvou stanici končící/výchozí. Nákladní vlaky jsou vedeny zpravidla lokomotivami řady 742, řady 131 nebo řady 130, přičemž celková délka soupravy dosahuje 400 – 600 metrů, při hmotnosti 1200 – 2200 tun.

	Ex	Sp	Os	Nex	Pn	Mn	∑
Valašské Meziříčí - Lhotka nad Bečvou	8	3	13	10	3	2	39
Lhotka nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou	8	3	13	9	4	0	37
Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Běčvou	8	2	14	8	4	0	36
Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí	8	2	14	9	3	2	38

Tabulka 4 - Stávající rozsah dopravy, GVD 2017/2018, SŽDC s.o.

3.2 Výhledový rozsah dopravy

Pro účely stanovení výhledového rozsahu vlakové dopravy v úseku Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou byli osloveni objednatelé veřejné osobní dopravy a sdružení železničních nákladních dopravců České republiky ŽESNAD.CZ.

Stanovení rozsahu osobní dopravy proběhlo na základě vyjádření objednatele dálkové osobní dopravy – MD ČR a vyjádření objednatelů regionální osobní dopravy. Z důvodů polohy předmětného úseku na rozhraní dvou krajů byli jako objednatelé regionální osobní dopravy osloveni Zlínský kraj (Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje) a Olomoucký kraj (Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje). Dle mezikrajské dohody Zlínského kraje a Olomouckého kraje však bude regionální dopravu na předmětném úseku tratě Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč v budoucnu objednávat kraj Olomoucký i na území kraje Zlínského.

Výhledová dálková osobní doprava bude tedy dle vyjádření MD ČR zavedena v prakticky stejném rozsahu jako ve stávajícím stavu, včetně její organizace. Ve výhledovém stavu budou v předmětném úseku Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou nadále vedeny expresní vlaky linky Ex2: Praha – Olomouc – Vsetín – s pokračováním dál na území Slovenska. Expresní vlaky budou dle stávajícího stavu vedeny v základní provozním taktu 120 minut v průběhu občanského dne, což odpovídá celkem 8 párům vlaků denně, včetně zachování ukončení dvou párů vlaků v ŽST Vsetín, bez pokračovaní směr Slovensko. Zachování stávajícího stavu ctí i výhledové řazení expresních vlaků, kdy vlaky budou nadále sestaveny z lokomotivy řady 380 nebo řady 361 a šestici osobních vozů (posilovaných na celkem 11 – 13 vozů v přepravně silných dnech). Rovněž zastavovací politika expresních vlaků nedozná změn vůči stávajícímu stavu, na předmětné trati tedy budou obsluhovány stanice Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč.

Regionální osobní doprava bude dle vyjádření dotčených krajských úřadů a koordinátorů veřejné dopravy zastoupena linkou osobních vlaků: (Olomouc – Přerov –) Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí (– Vsetín – Horní Lideč – Střelná). Vlaky budou opět podobně jak ve stávajícím stavu vedeny v provozním intervalu 60/120 minut přepravní špička/sedlo v průběhu občanského dne, což odpovídá celkem 18 párům vlaků denně – mírné navýšení počtu vlaků oproti stávajícím stavu (+4 páry regionálních osobních vlaků). Vybrané vlaky této linky budou jezdit do Olomouce obdobně jako ve stávajícím stavu v režimu pásmových spěšných vlaků. Výhledové řazení regionálních vlaků bude tvořeno moderními elektrickými třívozovými jednotkami na bázi řady 640 (délka 80-85 metrů), ve přepravní špičce posilovanými o další, dvouvozovou elektrickou jednotku na bázi řady 650 (délka 53-55 metrů. Celkem se tak délka soupravy regionálního osobního vlaky během přepravní špičky může pohybovat na úrovni 133 metrů, maximálně však na úrovni 140 metrů. Regionální osobní vlaky budou nadále obsluhovat kromě jiných i ŽST Valašské Meziříčí, ŽST Lhota nad Bečvou a ŽST Hustopeče nad Bečvou – zastavovací politika tedy ve výhledovém stavu nedozná změn.

Dle vyjádření sdružení železničních nákladních dopravců české republiky ZESNAD.CZ lze v oblasti železniční nákladní dopravy ve výhledu očekávat nárůst objemu dopravy. Důvodem je fakt, že v roce 2015 došlo k přepnutí ŽST Púchov na Slovensku na střídavou trakční soustavu 25kV, tedy přesměrování části vlaků nákladní dopravy ze směru Horní Lideč – Púchov na směr Ostrava a dále hraniční přechod se Slovenskem Mosty u Jablunkova – Čadca. Tím byla zachována možnost trasovat nákladní vlaky do seřaďovací ŽST Žilina na Slovensku pod stejnosměrnou trakční soustavou 3kV – pomocí tratě Čadca st.hr. – Žilina, místo koridorové tratě Bratislava (– Púchov –) Žilina. Po přepnutí slovenské tratě Čadca st.hr. – Žilina rovněž na střídavou trakční soustavu 25kV (očekáváno v roce 2025) lze očekávat skokový nárůst počtu vlaků nákladní dopravy, kdy budou tyto vlaky opět přesměrovány na přirozenou cestu do Žiliny přes Horní Lideč a Púchov. V dlouhodobém horizontu proto lze na trati Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč –

Slovensko očekávat celkem 11 párů nákladních vlaků kategorie Nex, 11 párů vlaků kategorie Pn, a 5 vlaků kategorie Mn. Maximální délku vlaků nákladní dopravy lze očekávat v případe vlaků kategorie Nex, nebo Pn, a to až 740 metrů, při hmotnosti maximálně 2500 tun. Hlavně v případě nákladních expresů budou vlaky ve výhledu vedeny moderními lokomotivami ekvivalentními lokomotivám Traxx, Herkules, Taurus nebo Vectron.

	Ex	Sp	Os	Nex	Pn	Mn	∑
Valašské Meziříčí - Lhotka nad Bečvou	8	2 (0)	16 (18)	11	10	5	52
Lhotka nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou	8	2 (0)	16 (18)	10	11	3	50
Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Běčvou	8	2 (0)	16 (18)	10	11	3	50
Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí	8	2 (0)	16 (18)	11	10	5	52

Tabulka 5 - Výhledový rozsah dorpavy

4 NAVRHOVANÝ STAV

4.1 Popis navrhovaného stavu

4.1.1 Dopravní technologie, kolejové řešení

I po optimalizaci zůstává předmětný úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou nadále dvoukolejný, elektrizovaný stejnosměrnou trakční soustavou 3kV, bude však dosaženo traťové třídy zatížení D4/120 UIC a prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC CG. Úsek bude dále vybaven nový traťovým zabezpečovacím zařízením, v případě ŽST Lhotka nad Bečvou i novým staničním zabezpečovacím zařízením, a sdělovací technikou. V ŽST Lhotka nad Bečvou rovněž dojde k modernizaci nástupiště, které bude nově bezbariérově přístupné za pomoci podchodu. Hlavním cílem stavby ale nadále zůstává především zvýšení traťové rychlosti na části dvoukolejné železniční trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, v mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Návrhové rychlosti v rámci rekonstrukce železničního svršku (cca km 16,000 – cca km 24,046), na úseku o délce cca 8,046 kilometrů, jsou následující:

V100:	140km/h	(v km 19,881 – km 20,414 rychlost 135 km/h),
V130:	155km/h	(v km 19,378 – km 24,046 rychlost 145 km/),
V150:	155km/h	(v km 19,378 – km 24,046 rychlost 145 km/),
Vk:	160km/h.	

Rekonstrukce železničního svršku je ukončena před ŽST Hustopeče nad Bečvou, rovněž před ŽST Valašské Meziříčí. Ve stanicích tedy, kromě ŽST Lhotka nad Bečvou, zůstávají rychlosti stávající a rekonstrukcí se nemnění. V případě ŽST Hustopeče nad Bečvou to je rychlost 80 km/h, v případě ŽST Valašské Meziříčí rychlost 60 km/h.

Samotná ŽST Lhotka nad Bečvou je s ohledem na rozsah osobní i nákladní dopravy v navrhovaném stavu nadále vybavena hlavními dopravními kolejemi č. 1 a č. 2, a předjízdnými dopravními kolejemi č. 3 a č. 4. Tyto hlavní a předjízdné dopravní staniční koleje jsou primárně určeny pro jízdy vlaků, hlavní staniční koleje č. 1 a č. 2 pro jízdy vlaků osobní dopravy – mezi těmito koleji se nachází ostrovní nástupiště, předjízdné dopravní koleje pro dopravu tranzitních nákladních vlaků, případně projíždějících osobních vlaků vyššího přepravního segmentu. Pro místní práci je navrženo zachovat stávající dopravní koleje č. 6, č. 8, a č. 10, a pro účely posunu stávající manipulační kolej č. 4a s funkcí výtažné koleje. Koleje č. 5 a č. 7 jsou v navrhovaném stavu řešeny jako kusé manipulační koleje zapojeny pouze do meziříčského zhlaví, jejich účel je ale daný zvyklostmi ze stávajícího stavu – koleje určené k odstavení zátěže v podobě železničních nákladních vozů. V navrhovaném stavu je uvažováno zrušení nevyužívané kusé manipulační koleje č. 4b v celé její délce, a zrušení jednoho kolejového propojení mezi výhybkami č. D64a/b a č. 14 – tedy zrušení jednoho ze tři zapojení vlečky č. 6139, společnosti DEZA a.s.. Místní práce v ŽST Lhotka nad Bečvou bude ale i nadále úzce spjatá s provozem na vlečce, z toho důvodu jsou zbylé dvě místa zapojení vlečky zachovány. Jedno zapojení vlečky DEZA je zachováno na hustopečském zhlaví, koncovým stykem výhybky č. 23, a druhé zachované zapojení je na valašskomeziříčském zhlaví přes spojovací kolej č. 90. Samotná spojovací kolej č. 90 se bude nově nacházet v obvodu stanice, půjde tedy o staniční spojovací kolej, čistě s účelem jízdy posunových oddílů mezi obvodem stanice a kolejištěm vlečky. Hranice vlečky se tak na rozdíl od stávajícího stavu přesune hlouběji na vlečkové kolejiště, do prostoru seřaďovacího návěstidla Se8. Výsledná délka staniční spojovací koleje č. 90 je 41 metrů. Vlečka RSM Olomouc (ve stávajícím stavu značená i jako manipulační kolej č. 14) je v navrhovaném stavu zapojena do kolejiště ŽST Lhotka nad Bečvou koncovým stykem výhybky č. 11, při jejím současném mírném prodloužení na cca 140 metrů (z původních 97 metrů).

V rámci prací na tvorbě provozní a dopravní technologie byla věnovaná samostatná část zhodnocení vlivů a dopadů evropského vlakového zabezpečovače ETCS na navrhované kolejové řešení ŽST Lhotka nad Bečvou. Zhodnocení vlivů a dopadů ETCS na dopravní technologii bylo zpracováno na základě dokumentu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“, a během tvorby bylo konzultováno s projektantem zabezpečovacího zařízení i kolejového řešení. Výsledkem bylo konstatování skutečností, které ovlivnili tvorbu kolejového řešení a rozmístění prvků zabezpečovacího zařízení. Omezující faktory z pohledu provozní a dopravní technologie byly především:

- dodržet požadované užitečné délky hlavních a předjízdných staničních kolejí,
- vyvarovat se vzájemnému vylučovaní současných vlakových cest,
- zbytečně neprodlužovat jízdní doby vlaků.

Prodlužování jízdních dob vlaků zastavujících na předjízdných kolejích pod dohledem ETCS bylo zamezeno aplikací nenulové uvolňovací rychlosti o hodnotě 20 km/h, přičemž byla zachována nutnost realizace ochranné dráhy o délce minimálně 75 metrů od námezníku ohrožující výhybky bez nutnosti vzájemného vylučování současných vlakových cest. Požadavek, vyplývající z provozu vlaků o délce 740 metrů, na délku koleje 780 metrů u hlavních a předjízdních kolejí v ŽST Lhotka nad Bečvou lze v navrhovaném řešení považovat za splněný (délka koleje č. 1 = 776m a koleje č. 3 = 776m, obě ve směru na Valašské Meziříčí, jsou akceptovány jako vyhovující). Požadavek na délku koleje 780 metrů nesplňuje pouze kolej č. 3, ve směru na Hustopeče nad Bečvou (731 metrů). Chybějící délka představuje problém pouze během mimořádností, např. během výluky sudé kolejové skupiny. V takovém případě nebude možné křižování/předcházení dlouhých vlaků nákladní dopravy (délka vlaku více jak 700 metrů) ze směru Valašské Meziříčí s vlakem osobní dopravy. V běžném provozu bez výluk a mimořádností se tato nevýhoda nebude projevovat, popsanou situaci však nelze vyloučit - rovněž byla akceptována.

Výsledné řešení tak dle vzpomínaných zásad plně respektuje výhledové zavedení zabezpečovacího systému ETCS a neznemožňuje ho. Přehled prezentovaných délek staničních kolejí v ŽST Lhotka nad Bečvou je uveden v následující tabulce:

kolej č.	délka v metrech		
	mezi návěstidly	směr Hustopeče n. Bečvou	směr Valašské Meziříčí
dopravní koleje			
1	731	786	776
2	799	898	799
3	731	731	776
4	783	783	802
6	642	-	-
8	576	-	-
10	568	-	-
Manipulační koleje			
4a	189	-	-
5	482	-	-
7	236	-	-
spojovací koleje			
90	41	-	-

Tabulka 6 - Přehled užitečných délek staničních kolejí ŽST Lhotka nad Bečvou

Pozn.: užitečná délka jednotlivých kolejí dle uvažovaného směru jízdy je rozdílná z důvodu umožnění přesahu konce vlaku za odjezdové návěstidlo staniční koleji v protějším směru jízdy. Kontrolu volnosti příslušné výhybky hlídá samostatný prvek systému ETCS, umístněný ve vzdálenosti 20 metrů od námezníku výhybky.

4.1.2 Nástupiště

Dále bude stanice vybavena ostrovním nástupištěm o délce 140 metrů, mezi hlavními dopravními kolejemi č. 1 a č. 2, s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Začátek nástupiště je v km 20,875 a jeho konec je v km 21,015. Délka nástupiště respektuje délky výhledově nasazovaných souprav osobních vlaků, které budou v ŽST Lhotka nad Bečvou zastavovat. Bezbariérový přístup cestující veřejnosti na ostrovní nástupiště bude možný za pomoci podchodu, který je pro účely bezbariérovosti doplněn o šikmé rampy.

4.1.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

V ŽST Lhotka nad Bečvou bude nově vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, elektronického typu, ovládané z jednotného ovládacího pracoviště, které bude umístěno v dopravní kanceláři. Pro možnost nouzového ovládání staničního zabezpečovacího zařízení bude zřízena deska nouzových obsluh, a součástí bude i aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení a připojením na intranet SŽDC.

Na valašskomeziříčském zhlaví budou v sudé kolejové skupině umístěny pomocná stavědla PSt1 a PSt2, tedy část staničního kolejiště i kolejiště vleček bude možno ovládat i pomoci těchto pomocných stavědel. V případě předání obsluhy na pomocná stavědla bude možná jízda vlaků pouze po dopravních kolejích č. 1, 2, a 3.

- pomocné stavědlo PSt1:
  - při předání obsluhy na pomocné stavědlo možnost stavění posunových cest v rámci kolejí č. 4, č. 4a, č. 6, č. 8, č. 10,
  - při předání obsluhy na pomocné stavědlo možnost ovládání výhybky č. 10, č. 12 a č. 13, při podmínce Vk1-, RVk1+, 6/8+, 11a+, 11b+, D50+.
- pomocné stavědlo PSt2:
  - při předání obsluhy na pomocné stavědlo možnost stavění posunových cest v rámci kolejí č. 4, č. 4a, č. 6, č. 8, č. 10, včetně kusé vlečkové koleji vlečky č. 6296 „RSM Olomouc, ŽST Lhotka nad Bečvou“,
  - při předání obsluhy na pomocné stavědlo možnost ovládání výhybky č. 10, č. 11a, č. 12 a č. 13, při podmínce Vk1-,RVk1-,6/8+,11b+, D50+.

Samostatné zabezpečovací zřízení vlečkového kolejiště DEZA bude ponecháno ve stávajícím stavu, a bude i nadále napojeno na staniční zabezpečovací zařízení, v navrhovaném stavu elektronické stavědlo. Vzájemná spolupráce výpravčího a vlečkaře během posunu bude tak zachována dle stávajících zvyklostí a nemění se.

Stanice i nadále zůstává do doby dálkového řízení z CDP Přerov (přepnutí celé tratě na dálkové řízení) obsazena dopravním zaměstnancem – výpravčím, systemizace stanice tedy v dohledné době nedozná změn. Přilehlé mezistaniční úseky budou vybaveny novým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, automatickým blokem. Konfigurace kolejiště a rozmístění prvků zabezpečovacího zařízení plně respektuje možnost výhledového zavedení zabezpečovacího systému ETCS a neznemožňuje ho.

V ŽST Lhotka nad Bečvou bude nově vybudováno i sdělovací zařízení - rozhlasové zařízení, informační systém a kamerový systém. Ovládání sdělovacího zařízení je uvažováno místně, z dopravní kanceláře, výhledově i ze ŽST Valašské Meziříčí, nebo CDP Přerov.

4.1.3.1 Popis obsluhy zaústěných vleček

V navrhovaném stavu jsou do kolejiště ŽST Lhotka nad Bečvou nadále zaústěny dvě vlečkové kolejiště:

Vlečka č. 6139 „DEZA Valašské Meziříčí“ je zaústěna:

- na meziříčském zhlaví do staniční spojovací koleje č. 90 a následně výhybkou č. 11 do dopravních kolejí,
- na hustopečském zhlaví do dopravních kolejí výhybkou č. 23,

Z hlediska dopravně-technologického bude možná jízda na vlečku v několika režimech:

- meziříčském zhlaví:
  - posunová cesta z kolejiště stanice (celostátní dráhy) na kolejiště vlečky,
  - posunová cesta z kolejiště vlečky na kolejiště stanice (celostátní dráhy),
- hustopečském zhlaví:
  - posunová cesta z kolejiště stanice (celostátní dráhy) na kolejiště vlečky,
  - posunová cesta z kolejiště vlečky na kolejiště stanice (celostátní dráhy),
  - odjezdová vlaková cesta z kolejiště vlečky.

Souhlasem k zahájení jízdy z celostátní dráhy na vlečku na meziříčském zhlaví je postavení odjezdových návěstidel z dopravní koleje č. 6, č. 8 a č. 10 (návěstidla S6, S8 a S10) na návěst „Posun dovolen“, přičemž příslušné návěstidlo smí výpravčí do uvedené polohy postavit až po té, co obsluhou SZZ ŽST Lhotka nad Bečvou v součinnosti se signalistou na velíně vlečky postaví posunovou cestu a na seřaďovací návěstidlo Se8 postaví na návěst „Posun dovolen“.

Souhlasem k zahájení jízdy z vlečky na celostátní dráhu je na meziříčském zhlaví postavení seřaďovacího návěstidla Se9 na návěst „Posun dovolen“.

Souhlasem k zahájení jízdy z celostátní dráhy na vlečku na hustopečském zhlaví je postavení seřaďovacího návěstidla Se19 z traťové koleje č. 2 na návěst „Posun dovolen“, při současném uvolnění výkolejky DVk3 až DVk7, včetně výhybky č. 23 pro účely jejích obsluhy.

Souhlasem k zahájení jízdy z vlečky na celostátní dráhu na hustopečském zhlaví je postavení návěstidla L102, L103 nebo L104 na návěst „Posun dovolen“ - pro posunový díl, nebo na návěst „Volno“ – pro odjezd vlaku, při současném uvolnění výkolejky DVk3 až DVk7, včetně výhybky č. 23 pro účely jejích obsluhy.

Pozn.: Vzájemná spolupráce výpravčího a vlečkaře během posunu bude zachována dle stávajících zvyklostí a nemění se.

Pozn.: Areál vlečky je oplocen, v místech zaústění vlečky do kolejiště ŽST jsou instalovány dálkově ovládané brány, ovládané signalistou velína vlečky. Monitorování polohy bran je provedeno kamerovým systémem, vyvedeným na velíně vlečky.

Vlečka č. 6296 „RSM Olomouc, ŽST Lhotka nad Bečvou“ je zaústěna:

- na meziříčském zhlaví do staniční spojovací koleje č. 90 křižovatkovou výhybkou č. 11, a následně stejnou křižovatkovou výhybkou č. 11 do dopravních kolejí.

Z hlediska dopravně-technologického bude možná jízda na vlečku v několika režimech:

- meziříčském zhlaví:
  - posunová cesta z kolejiště stanice (celostátní dráhy) na kolejiště vlečky,
  - posunová cesta z kolejiště vlečky na kolejiště stanice (celostátní dráhy),

Zahájení jízdy z celostátní dráhy na vlečku a z vlečky na celostátní dráhu na meziříčském zhlaví je prováděno klasickými posunovými cestami, které jsou součásti dopravního

programu staničního zabezpečovacího zařízení, včetně možnosti obsluhy vlečky přes pomocný stavědlo PSt2.

4.1.4 Silnoproudé technologie

V navrhovaném stavu jsou elektrickým ohřevem výměn opatřeny výměny rozhodné pro stavění vlakových cest, tedy výměny v dopravních kolejích, dále výměny manipulačních kolejí zaústěných do dopravních kolejí, a výměny zaústění vleček, rovněž do dopravních kolejí. Rozsah EOV je dán mimo jiné předpokladem zavedení výhledového dálkového ovládaní žst. z CDP Přerov. Rozsah EOV:

- výhybky zhlaví směr Valašské Meziříčí: č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11ab, 12, 13,
- výhybky zhlaví směr Hranice na Moravě: č. 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23.

  - dopravní koleje: č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22,
  - manipulační koleje: č. 7, 8, 9, 11ab,
  - vlečkové koleje: č.11ab, 23,
  - celkem tedy 23 výměn opatřeno EOV,

  - regulační stupeň EOV 0: č. 4, 6, 8, 14, 20,
  - regulační stupeň EOV 5: č. 1, 2, 3, 5, 15, 19, 21, 22,
  - regulační stupeň EOV 4: č. 10, 12, 13, 16, 17, 18,
  - regulační stupeň EOV 3: č. 7, 9,
  - regulační stupeň EOV 2: č. 11ab, 23,
  - regulační stupeň EOV 1: -,

  - napájecí skupina EOV 1: č. 1, 2, 3, 5,
  - napájecí skupina EOV 2: č. 4, 7, 9,
  - napájecí skupina EOV 3: č. 6, 8, 10, 11ab, 12, 13,
  - napájecí skupina EOV 4: č. 14, 15, 19, 21, 22,
  - napájecí skupina EOV 5: č. 16, 17, 18, 20, 23.

V navrhovaném stavu je dále navrhnuto umístnění trakčního vedení (stejnosměrná trakční soustava 3kV) pro všechny dopravní koleje, v celé jejích délce, spolu se všemi manipulačními kolejemi, v celé jejích délce, mimo spojovací kolej č. 90 – ponechána bez trakčního vedení. Vlečkové kolejiště vlečky č. 6296 v návrhovém stavu bez trolejového vedení, vlečkové kolejiště vlečky č. 6139 částečně pod trolejovým vedením (části kolejí č. 102, 103, 104), dle stávajícího stavu - využito stávající trakční vedení pouze napojeno na nový stav. Navrhované je rovněž dělení trakčního vedení do sekcí:

- sekce: kolej č. 1,
- sekce: kolej č. 2,

- sekce: kolej č. 3,
- sekce: kolej č. 4, 4a, 6,
- sekce: kolej č. 8, 10,
- sekce: kolej č. 5, 7,
- sekce: vlečková kolej č. 102, 103, 104, (č. 102, 103, 104 – zatrolejovány částečně).

V navrhovaném stavu ŽST Lhotka nad Bečvou nebude vybavena předtápěcími stojany, ani samostatnými zásuvkovými stojany (zásuvkové stojany pouze jako součást trakčních stožárů).

4.2 Typové jízdní soupravy

Pro tvorbu grafu dynamického průběhu rychlosti, pro výpočet jízdních dob a tedy i tvorbu výhledového grafikonu vlakové dopravy byly stanoveny následující typové jízdní soupravy:

- vlak dálkové osobní dopravy (průměrný):
  - hnací drážní vozidlo řady 380 doplněno o 10 osobních vozů,
    - celkem 550 tun a 290 metrů,
- vlak regionální osobní dopravy (průměrný):
  - elektrická jednotka řady 640,
    - 160 tun a 80 metrů,
- vlak nákladní dopravy (maximální):
  - hnací drážní vozidlo řady 1216 doplněno o zátěž,
    - celkem 2500 tun a 740 metrů.

Pozn.: maximální typová souprava nákladního vlaku představuje navržený normativ délky a hmotnosti nákladního vlaku vzhledem na provoz pouze v úseku Hustopeče nad Bečvou (mimo) – Lhotka nad Bečvou – Valašské meziříčí (mimo), místní provoz spojený s vlečkou DEZA a.s. bude nadále organizován dle stávajících zvyklostí.

4.3 Graf dynamického průběhu rychlosti

Výhledový graf dynamického průběhu rychlosti je součásti této dokumentace, jako samostatná část: B.7 Grafy dynamického průběhu rychlosti.

Kvůli přehlednosti grafu jsou dokladovány dvě vyhotovení grafu rychlosti, samostatně podle uvažovaného směru jízdy vlaků, tedy samostatně pro traťovou kolej č. 1, směr jízdy Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí a pro traťovou kolej č. 2, směr jízdy opačný - Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou.

V obou vyhotoveních grafu rychlosti jsou dokladovány křivky dynamického průběhu rychlosti typových jízdních souprav osobních i nákladních vlaků. Dokladovány jsou křivky jízdy soupravy expresního vlaku, zastavujícího pouze v ŽST Valašské Meziříčí, Ex: lokomotiva řady 380 + 10 osobních vozů (550tun/290metrů), jako alternativa expresního vlaku, využívající rychlostní profil Vk, je použita souprava tvořená elektrickou jednotkou řady 680 - nasazení této soupravy objednatel dálkové osobní dopravy však nepředpokládá. Další typovou soupravou, které jízdní křivka je dokladována, je souprava osobního vlaku tvořená

elektrickou jednotkou řady 640, zastavující v ŽST Valašské Meziříčí, ŽST Lhotka nad Bečvou i v ŽST Hustopeče nad Bečvou. Poslední křivka dynamického průběhu rychlostí patří těžkému a dlouhému nákladnímu vlaku, Nex: lokomotiva řady 1216 + 2500 tun/740 metrů. V reálných podmínkách není příliš pravděpodobné zastavení tak dlouhého a těžkého nákladního expresu ve všech třech železničních stanicích, tedy je zastavení uvažováno spíše pro možnost dokladování rozjezdu z předmětných železničních stanic.

Výhledové zvýšení rychlosti na předmětném úseku Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou bude mnohem efektivnější po realizaci zvýšení rychlosti celého ramene Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč a samozřejmě dále na území Slovenské republiky.

4.4 Porovnání pravidelných jízdních dob

Dokladovány jsou výhledové pravidelné jízdní doby typových jízdních souprav osobních vlaků, dálkové i regionální osobní dopravy. Typová souprava dálkového osobního vlaku, které pravidelné jízdní doby jsou zde dokladovány je Ex: lokomotiva řady 380 + 10 osobních vozů (550tun/290metrů). Dále jsou dokladovány jízdní doby soupravy regionálního osobního vlaku Os: elektrická jednotka řady 640. Obě typové soupravy využívají rychlostní provil V130, který je identický s rychlostním profilem V150.

Výhledové jízdní doby byly následně porovnány s jízdními dobami stávajícími, uvažovanými v GVD 2017/2018. Výsledkem je časová úspora pravidelných jízdních dob při jízdě expresního vlaku se zastavením pouze v ŽST Valašské Meziříčí 1,5 minuty pro lichý směr jízdy, 1 minuta po sudý směr jízdy, rovněž úspora při jízdě osobního vlaku se zastavením ve všech stanicích 1,5 minuty pro lichý směr jízdy, 0,5 minuty po sudý směr jízdy.

--> lichý směr jízdy <--

Stávající jízdní doby Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Běčvou - Valašské Medziřičí				
Ex	**Os**	**ŽST**	**Os**	**Ex**
-	-	Hustopeče nad Bečvou	4,5	4
4	5	Lhotka nad Běčvou	4	4
3,5	4,5	Valašské Medziřičí	-	-
7,5	**9,5**	**∑**	**8,5**	**8**

Výhledové jízdní doby Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Běčvou - Valašské Medziřičí				
Ex	**Os**	**ŽST**	**Os**	**Ex**
-	-	Hustopeče nad Bečvou	4	3
3	4	Lhotka nad Běčvou	4	4
3	4	Valašské Medziřičí	-	-
6	**8**	**∑**	**8**	**7**

1,5	**1,5**	**Rozdíl**	**0,5**	**1**

--> sudý směr jízdy -->

Tabulka 7 - Porovnání pravidelních jízdních dob

4.5 Grafikon vlakové dopravy

Na základě stanoveného výhledového rozsahu dopravy byl zpracován výhledový grafikon vlakové dopravy. Výhledový GVD respektuje požadavky objednatelů dopravy, kdy výchozím konstrukčním bodem dálkové linky Ex2 je uzel Olomouc, v časové poloze S:00, a výchozím konstrukčním bodem regionálních vlaků je uzel Hranice na Moravě, v časové poloze X:00, rovněž uzel Valašské Meziříčí, v časové poloze X:00. Pro regionální osobní

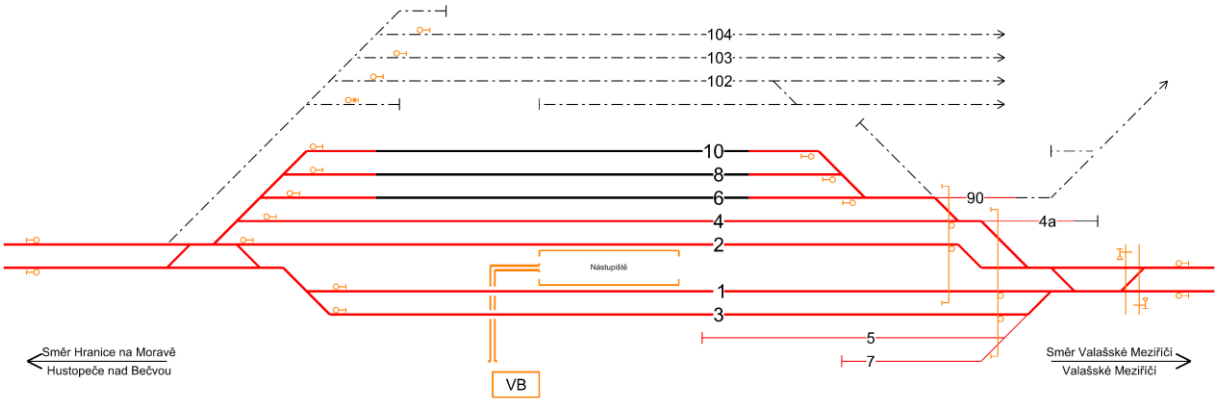
vlaky budou v uzlu Hranice na Moravě zabezpečeny vazby na vlaky dálkové dopravy směrů Ostrava, Brno, Praha a v uzlu Valašské Meziříčí vazba na vlaky regionální dopravy směrů Frenštát pod Radhoštěm a Bystřice pod Hostýnem.

Výhledový grafikon vlakové dopravy je součásti této části dokumentace, konkrétně výkresové části, jako „Výkres 3: Výhledový grafikon vlakové dopravy“. Grafikon respektuje požadavky objednatelů osobní dopravy, zejména z pohledu dodržení časové polohy vlaků v konstrukčních bodech, jeho podoba je však informativní a bude upravena s přihlédnutím na aktuální podmínky.

4.6 Závěr

Nové kolejové řešení ŽST Lhotka nad Bečvou a přiléhajících mezistaničních úseků bylo zpracováno na základě předchozího stupně dokumentace, aktualizované přípravné dokumentace, přičemž vyhovuje požadavkům dopravní technologie. Navzdory snížení počtu kolejí je staniční kolejiště dimenzováno na objem dopravy, který je očekáván ve výhledovém stavu, včetně rozsahu místní práce spojené především se zaústěním vlečky DEZA – výhledová dopravní technologie stanice a přilehlých mezistaničních úseků tak nedozná výrazných změn oproti stávajícímu stavu. Ve stanici dojde k plné peronizaci včetně bezbariérového přístupu, instalování nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, včetně nových technologií v přilehlých mezistaničních úsecích. Navrhované kolejiště je také plně stavebně připraveno na výhledové nasazení evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Stanice nadále zůstává obsazena výpravčím, s možností výhledového nasazení dálkového ovládání. Všechny tyto oblasti si kladou za cíl především zvýšení bezpečnosti a komfortu cestující veřejnosti, při zachování životnosti stavby po dobu dalších desítek let.

Nesporné zlepšení stávajícího stavu představuje také navýšení traťové rychlosti až na rychlost 160 km/h, což přinese úsporu jízdních dob zejména z pohledu provozu vlaků osobní dopravy – jak dálkových, tak i regionálních. Výhledové zvýšení rychlosti na předmětném úseku Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou však bude mnohem efektivnější po realizaci zvýšení rychlosti celého ramene Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč a samozřejmě dále na území Slovenské republiky.



Obrázek 4 - Navrhovaný stav - zjednodušená schéma

5 STAVEBNÍ POSTUPY

5.1 Harmonogram výluk

Rok 2019, stavební postupy / *výluky*	od	dny	do
Stavební postup č.0	**01.06.19**	**84**	**23.08.19**
TK č.2 Hustopeče n.B.-Lhota n.B. na 25x8 hod	*01.06.19*	*25*	*25.06.19*
V ŽST Lhotka n.B. příslušné SK	*01.06.19*	*15*	*15.06.19*
TK č.2 Lhotka n.B.-Valašské Meziříčí na 15x8 hod	*26.06.19*	*15*	*10.07.19*
TK č.1 Hustopeče n.B.-Lhota n.B. na 15x8 hod	*11.07.19*	*25*	*04.08.19*
TK č.1 Lhotka n.B.-Valašské Meziříčí na 15x8 hod	*05.08.19*	*15*	*19.08.19*
ŽST Lhotka n.B. SK č.7 snesena	*01.06.19*	-	-
ŽST Lhotka n.B. SK č.3, 5 na 3 dny	*01.06.19*	*3*	*03.06.19*
*TK č.1, 2 Hustopeče n.B.-Lhota n.B. na 12x4 hod (**nickolejný provoz**)*	*01.06.19*	*12*	*12.06.19*
ŽST Lhotka n.B. SK č.1, 3 na 4 hod (pažení v místě podchodu)	*13.06.19*	*1*	*13.06.19*
*TK č.1, 2 Lhota n.B.-Valašské Meziříčí na 8x4 hod (**nickolejný provoz**)*	*14.06.19*	*8*	*21.06.19*
Stavební postup č.1	**24.08.19**	**105**	**06.12.19**
TK č.2 Hustopeče n.B.-Lhota n.B. nepřetržitě	***24.08.19***	***105***	***06.12.19***
TK č.1 Hustopeče n.B.-Lhota n.B. na 12 hodin (nickolejný provoz)	***31.08.19***	***1***	***31.08.19***
TK č.1 Hustopeče n.B.-Lhota n.B. na 2x4 hodiny	*01.09.19*	*2*	*02.09.19*
ŽST Lhotka n.B. hranické zhlaví sudé kolejové skupiny nepřetržitě	*24.08.19*	*105*	*06.12.19*
ŽST Lhotka n.B. SK č.2 až 10 od hranického zhlaví po km cca 20,8 nepřetržitě	*24.08.19*	*105*	*06.12.19*
ŽST Lhotka n.B. SK č.1 od výhybky č.24 (mimo) po km cca 20,8	*24.08.19*	*105*	*06.12.19*
ŽST Lhotka n.B. vlečka DEZA a.s. od hranického zhlaví (výhybkou č.27)	*24.08.19*	*105*	*06.12.19*
TK č.1 Hustopeče n.B.-Lhota n.B. na 5x5 hodin (výstavba mostu km 17,302)	***09.11.19***	***5***	***13.11.19***
Zimní technologická přestávka (předpoklad)	**06.12.19**	**85**	**28.02.20**
Rok 2020, stavební postupy / *výluky*	od	dny	do
Stavební postup č.2	**01.03.20**	**105**	**13.06.20**
TK č.2 Lhota n.B.-Valašské Meziříčí nepřetržitě	***01.03.20***	***105***	***13.06.20***
TK č.1 Lhota n.B.-Valašské Meziříčí na 2x4 hod (návěstní lávky)	*01.03.20*	*2*	*02.03.20*
ŽST Lhotka n.B. celé valašskomeziříčské zhlaví na 2x4 hodiny (návěstní lávky)	*01.03.20*	*2*	*02.03.20*
*ŽST Lhotka n.B. sudá kolejová skupina, **výhybky č.20x, 21x, 22x, 23x v provozu***	*01.03.20*	*105*	*13.06.20*
ŽST Lhotka n.B. kusá kolej č.14 vlečka DKV Olomouc	*01.03.20*	*105*	*13.06.20*
ŽST Lhotka n.B. kolej č.1 mezi výhybkami č.5 a 14x nepřetržitě	*01.03.20*	*105*	*13.06.20*
ŽST Lhotka n.B. vlečka DEZA a.s. od valašskomeziříčského zhlaví (výhybkou č.8)	*01.03.20*	*105*	*13.06.20*
Stavební postup č.3	**13.06.20**	**91**	**11.09.20**
TK č.1 Lhota n.B.-Valašské Meziříčí nepřetržitě	***13.06.20***	***91***	***11.09.20***
ŽST Lhotka n.B. SK č.1 (nepřetržitě, přednostně zprovozněna)	*13.06.20*	*28*	*10.07.20*
ŽST Lhotka n.B. SK č.3, 5 (tato nově kusá) nepřetržitě	*13.06.20*	*91*	*11.09.20*
Stavební postup č.4	**11.09.20**	**97**	**16.12.20**
Traťová kolej č.1 Hustopeče n.B.-Lhota n.B. nepřetržitě	***11.09.20***	***97***	***16.12.20***
Stavební postup č.5	**16.12.20**	**7**	**22.12.20**
Aktivace nového zabezpečovacího zařízení	*16.12.20*	*7*	*22.12.20*

Tabulka 8 - Harmonogram výluk

5.2 Koncepce stavebních postupů

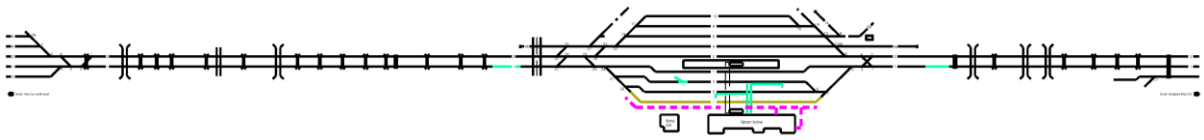
Obsahem stavby je rekonstrukce kolejí č.1 a 2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Valašské Meziříčí bez zásahu do výhybek v těchto železničních stanicích včetně rekonstrukce ŽST Lhotka nad Bečvou. Práce zahrnují železniční svršek, železniční spodek včetně odvodnění, trakční vedení, mostní objekty a propustky včetně podchodu v km 20,815 a nástupiště a přístřešku v ŽST Lhotka nad Bečvou, traťové a staniční zabezpečovací zařízení, úpravy komunikace u nadjezdu v km 17,300 (stávající bude demolován a zřízen nový), v ŽST Lhotka nad Bečvou kabelovod, stavební úpravy výpravních budov, zpevněné plochy, rozhlas pro cestující, kamerový a rozhlasový systém, orientační systém, EZS, ASHS, úpravu MRS, TRS, místní kabelizaci, v celém úseku DŘT, traťový a optický diagnostický kabel, DOZ, přenosové zařízení, přeložky a nové inženýrské sítě, atd.

Koncepce stavebních postupů vychází ze skutečnosti, že stavba bude probíhat na dvoukolejné elektrizované trati se středním dopravním zatížením. Znamená to, že na rekonstruovaném úseku trati bude v maximální míře zachován alespoň jednokolejný provoz, nickolejný provoz je navržen jednou na 12 hodin (pro demolici silničního nadjezdu v km 17,300) a dále pouze krátkodobě (v nočních hodinách, pro zřízení pažení mezi kolejemi č.1, 2 na přilehlých traťových úsecích ŽST Lhotka n.B., na práce na silničním nadjezdu v km 17,300, práce prováděny postupně a v noční době). Dále bylo nutné respektovat:

- skutečnost, že v novém stavu dochází v ŽST Lhotka nad Bečvou k příčnému posunu koleje (kolej č.1 se dostává do stopy koleje č.2),
- požadavek společnosti DEZA a.s., aby byl vždy během stavby umožněn přístup na její vlečkové kolejiště buď od jednoho nebo druhého zhlaví ŽST Lhotka nad Bečvou. Dle získaných informací je na vlečce provoz cca 4 ucelené vlaky za den,
- oproti přípravné dokumentaci není možné propojit stávající část podchodu v ŽST Lhotka nad Bečvou pod staničními kolejemi č.3, 5, 7 s jeho novou částí pod kolejí č.1 a takto jej provozovat,
- a zároveň není možné zřídit provizorní přechod s pracovníkem v pozici dozorce přechodu od výpravní budovy na nové nástupiště mezi kolejemi č.1, 2 a provozovat jej po dobu technologické přestávky zimního období.

Stavba je uvažována v období 06/2019-12/2020 a je rozvržena do šesti stavebních postupů (v roce 2019 proběhnou stavební postupy č.0 a č.1, v roce 2020 proběhnou zbývající stavební postupy č. 2, 3, 4 a 5, termín realizace je předpokládaný, může být objednatelem dodatečně upřesněn).

<u>Stavební postup č.0</u> - 01.06.2019-23.08.2019:

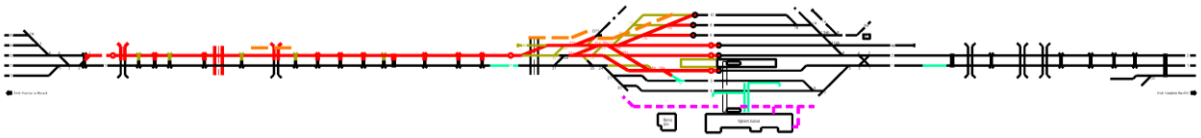


Obrázek 5 - Stavební postup č.0

je navržen pro přípravné práce na silničním nadjezdu v km 17,302 a ostatní přípravné práce, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, zahájení prací na realizační a dílenské dokumentaci, zřízení nových základů podpěr trakčního vedení, provedení nových kabelových tras a

přeložek inženýrských sítí mimo kolejiště nebo pomocí protlaku, zřízení pažení mezi traťovými kolejemi v místech mostních objektů (práce v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu), práce na kolejích č.3, 5, 7 v ŽST Lhotka nad Bečvou pro zlepšení jejich stavu umožňující jejich bezpečné pojíždění vlaky. Součástí rozsahu prací tohoto stavebního postupu je i zahájení výstavby kabelovodu (v místě schodiště u výpravní budovy provizorní úprava), snesení staniční koleje č.7 bez zásahu do výhybek, vložení provizorní výhybky č.1p do staniční koleje č.3, provizorní směrová úprava koleje č.1 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí v km cca 21,600-21,900 a koleje č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou v km cca 19,900-20,020.

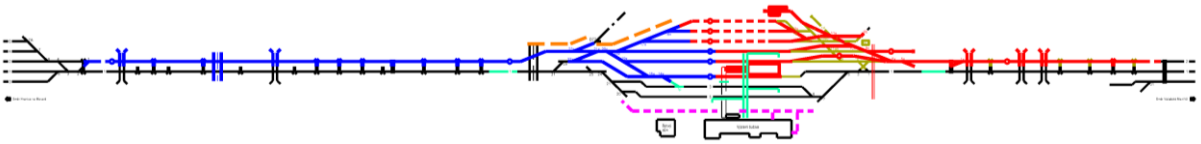
Stavební postup č.1 - 24.08.2019-06.12.2019:



Obrázek 6 - Stavební postup č.1

Jeho náplní je rekonstrukce traťové koleje č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou včetně železničního přejezdu v km 18,889, mostních objektů a propustků v koleji č.2 předmětného traťového úseku a v ŽST Lhotka nad Bečvou sudé kolejové skupiny a koleje č.1 na hranickém zhlaví mimo kolejovou spojku výhybek č.31/29, dále bude část stávajícího ostrovního nástupiště odstraněna při zachování stávajícího podchodu v provozu. Staniční koleje č.1, 2, 4 budou napojeny na stávající v km 20,8 a staniční koleje č.6, 8, 10 v km 20,75 v místě SVÚ. Přednostně budou položeny a zprovozněny výhybky č.22x, 21x, 20x, 19x, 18x, 15x, 14x, staniční koleje č.2 a 1 a zprovozněna kolejová spojka výhybek č.14x/1p. Součástí prací tohoto stavebního postupu je také demolice původního silničního nadjezdu v km 17,300 a výstavba nového. Podchod v ŽST Lhotka nad Bečvou mimo provoz.

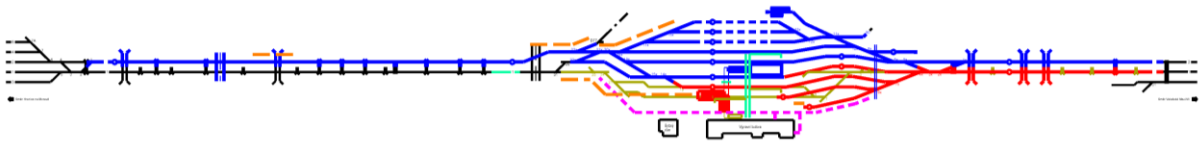
Stavební postup č.2 - 01.03.2020-13.06.2020:



Obrázek 7 - Stavební postup č.2

představuje práce na traťové koleji č.2 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí, včetně železničních přejezdů v km 21,815 a km 24,233, mostních objektů a propustků a v ŽST Lhotka nad Bečvou na sudé kolejové skupině na valašskomeziříčském zhlaví. V tomto stavebním postupu bude provedeno pažení v místě podchodu ŽST Lhotka nad Bečvou mezi kolejemi č.1 a 3, zřízeno nové ostrovní nástupiště mezi kolejemi č.1, 2 včetně přístřešku a přístupového chodníku a zřízena část nového podchodu v km 20,815 pod kolejí č.1. Kolejová spojka výhybek č.31/29 zůstává ve stávajícím stavu. Podchod v ŽST Lhotka nad Bečvou mimo provoz.

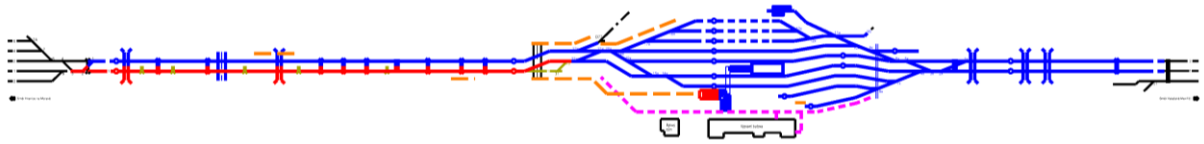
Stavební postup č.3 - 13.06.2020-11.09.2020:



Obrázek 8 - Stavební postup č.3

je určen pro stavební práce ve zbývající části liché kolejové skupiny ŽST Lhotka nad Bečvou vyjma kolejové spojky výhybek č.29/31 (prozatím) a v koleji č.1 traťového úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí včetně železničních přejezdů v km 21,815 a km 24,233, mostních objektů a propustků. Součástí prací je dokončení podchodu v ŽST Lhotka nad Bečvou pod staniční kolejí č.3 a bývalými staničními kolejemi č.5, 7 (snesena provizorní výhybky č.1p z koleje č.3, staniční koleje č.5, 7 v novém stavu kusé). Po zahájení dvoukolejného provozu v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí bude kolejová spojka výhybek č.29/31 snesena a nahrazena kolejovými poli s provizorním propojením do koleje č.1 traťového úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou. V závěru stavebního postupu, po dokončení podchodu v novém stavu a jeho uvedení do provozu, budou provizorní nástupiště a provizorní přechod odstraněny (v dopravních pauzách). Podchod v ŽST Lhotka nad Bečvou mimo provoz.

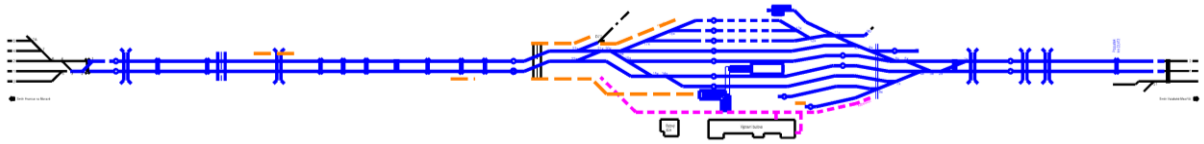
Stavební postup č.4 - 11.09.2020-10.12.2020:



Obrázek 9 - Stavební postup č.4

představuje stavební práce v koleji č.1 traťového úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou včetně příslušných částí železničního přejezdu v km 18,889,kolejové spojky výhybek č.31/29, mostních objektů a propustků.

Stavební postup č.5 - 16.12.2020-22.12.2020:



Obrázek 10 - Stavební postup č.5

celková délka stavebního postupu 7 dnů je určena pro aktivaci nového zabezpečovacího zařízení.

5.3 Stavební postupy

Stavební postup č.0 (v období od 01.06.2019 do 23.08.2019)

(Přípravné práce, přeložky kabelových tras včetně kabelů zabezpečovacího zařízení, podpěry trakčního vedení, práce v koleji č.1 úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí v km cca 21,600-22,200 a v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou v km cca 19,900-20,020).

1. Rozsah prací

1. Provádění přípravných prací, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí dotčených stavbou, kácení dle možností, zahájení prací na realizační a dílenské dokumentaci, zahájení výroby komponentů stavby (silnoproudá zařízení, zabezpečovací zařízení, ocelové konstrukce, apod.).
2. Snesení staniční koleje č.7 bez zásahu do výhybek.
3. Provedení nových kabelových tras mimo kolejiště, provedení přeložek mimo kolejiště nebo pomocí protlaku, zahájení prací na **kabelovodu**, v místě stávajícího schodišťového ramene podchodu provedena provizorní úprava, schodišťové rameno bude zúženo a bude vytvořen prostor pro vedení kabelových tras.
4. Zřízení pažících stěn mezi kolejemi č.1, 2 obou traťových úseků v místě mostních objektů v rozsahu dle projektu, práce v nočních hodinách nebo ve vhodné dopravní pauze.
5. Zřízení **provizorních sypaných nástupišť** v délce 130 m ke kolejím č.5, 3 a **provizorního přechodu** pro cestující k těmto nástupištím,
6. Vložení provizorní výhybky č.**1p** do koleje č.3, aby ji bylo možné ve stavebním postupu č.1 propojit s výhybkou č.14x.
7. Práce na zabezpečovacím zařízení – přípravné práce na úpravách, přeložkách kabelových tras (výstavba trakčních podpěr, mostních objektů apod.) a stavebních úpravách provozních budov ve Lhotce nad Bečvou (SÚ a provizorní DK) a Hustopečích nad Bečvou (SÚ). Při vypnutí z důvodu úprav kabelových tras budou na zhlavích ŽST provizorní výhybkářská stanoviště s tabulemi na zavěšování klíčů, výhybky budou upraveny na místní stavění a před zapnutím zařízení bude provedeno přezkoušení upraveného zařízení. Místnost nové SÚ ve Lhotce nad Bečvou je třeba dokončit do konce roku 2019. Místnost provizorní DK je třeba uvést do provozu v samotném začátku stavebního postupu č.0.
8. Přípravné práce na silničním nadjezdu v km 17,302.
9. Zřízení nových trakčních podpěr v rozsahu dle projektu včetně provizorních opatření u silničního nadjezdu v km 17,302 z důvodu jeho demolice, zřízení základových konstrukcí návěstní lávky v km 21,517 a osazení sloupů.
10. V úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí cca v km 21,600-21,900 provizorní směrová úprava koleje č.1.
11. V úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou cca v km 19,900-20,020 provizorní směrová úprava koleje č.1.

2. Délka stavebního postupu

84 dnů

3. Vyloučené koleje

a) Pro práce dle bodu 1c) výluka traťových kolejí č.1 a 2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka n.B. na 12x4 hod, následně výluka staničních kolejí č.1, 3 v ŽST Lhotka n.B. na 4 hod, následně výluka staničních kolejí č.5, 7 v ŽST Lhotka nad

Bečvou na 4 hod, následně výluka traťových kolejí č.1 a 2 v úseku Lhotka nad Bečvou-Val.Meziříčí na 8x4 hod (práce v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu).

b) Pro práce dle bodu 1d) výluka staniční koleje č.7 v ŽST Lhotka nad Bečvou na 3 dny, následně výluka staniční koleje č.5 v ŽST Lhotka nad Bečvou na 3 dny.

c) Pro práce dle bodu 1g)
žst. Hustopeče nad Bečvou, kol. č.1 – 5x 8 hod.
žst. Hustopeče nad Bečvou, kol. č.2 – 5x 8 hod.
Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou, kol. č. 1 – 25x8 hod
Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou, kol. č. 2 – 25x8 hod
žst. Lhotka nad Bečvou, lichá skupina – 20x8 hod
žst. Lhotka nad Bečvou, sudá skupina – 20x8 hod
Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí, kol. č. 1 – 15x8 hod
Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí, kol. č. 2 – 15x8 hod
Uvedené výluky jsou pro betonáž základů TV, montáž stožárů a bran v celém úseku a převěšení vedení v žst. Lhotka nad Bečvou. U nadjezdu v km 17,302 budou připraveny stožáry na odkotvení trakčního a zesilovacího vedení.

4. Vypnutí trakčního vedení

a) Pro práce dle bodu 1c) vypnutí TV traťových kolejí č.1 a 2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou na 12x4 hod, následně staničních kolejí č.1, 3 v ŽST Lhotka nad Bečvou na 4 hod, následně staničních kolejí č.5, 7 v ŽST Lhotka nad Bečvou na 4 hod, následně traťových kolejí č.1 a 2 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí na 8x4 hod (práce v nočních hodinách nebo ve vhodnou dopravní pauzu).

b) Pro práce dle bodu 1g) vypnutí TV nad dotčenou kolejí viz bod 3c, navíc 7x8 hod napěťové výluky celé žst. Lhotka nad Bečvou pro montáž nových a demontáž stávajících bran, případně víc kratších výluk.

5. Odstavení mechanizmů a rušení provozu

ŽST Hustopeče nad Bečvou kolej č.6, ŽST Lhotka nad Bečvou koleje č.5, 7.

6. Přístup ke staveništi

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení

Před zahájením zemních prací na ostatních PS/SO budou provedeny SOUČASNÉ přeložky kabelů traťového zabezpečovacího zařízení, kabelů 6kV a kabelů sdělovacích. Přeložky budou provedeny při vypnutém TZZ (za dvoukolejného provozu) Lhotka-Valašské Meziříčí (2 dny) a Lhotka-Hustopeče (3 dny). Přejezd v km 18,889 bude po dobu překládek uzavřen.

V žst. Lhotka nad Bečvou bude **v začátku SP č. 0** nasazeno mobilní provizorní zab. zař. (MPZZ), které bude ovládáno z provizorní DK (JOP). Při přepínání stávajícího zab. zař. na MPZZ bude stanice uzamčena výměnovými zámky (5 dní) – budou obsazena provizorní stanoviště (St.I, St.II a Zv.I). Pro účely zjišťování konce vlaku budou při vypínání TZZ v činnosti provizorní stanoviště (žst. Valašské Meziříčí-St.I a Hustopeče nad Bečvou – St.I).

8. Omezení rychlosti

Rychlost vlaků omezena v místě provádění prací na V=max 50 km/h v širé trati, na 40 km/h ve stanici.

9. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)), bude doprava v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí zastavena.

b) Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda vlaků na staniční koleje č.3, č.5 a č.7 v ŽST Lhotka nad Bečvou.

c) Při výluce dle bodu 3c) (současně dle bodu 4b)) nebude možná jízda vlaků v traťové koleji č.1, respektive traťové koleji č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí. Jízda vlaků dále nebude možná v sudé, nebo liché kolejové skupině ŽST Lhotka nad Bečvou a v staničních kolejí č.1 a č.2 v ŽST Hustopeče nad Bečvou.

10. Dopravní opatření

a) Během výluky dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)) bude doprava v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, respektive Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, zastavena. Zastavení dopravy se pro oba mezistaniční úseky doporučuje v čase 23:00 – 3:30 hod., kdy podle GVD 2017 nejsou vedeny žádné vlaky osobní dopravy. Nákladní vlaky (cca 6 vlaků) vyčkají ve vhodných stanicích mimo traťový úsek (Hustopeče nad Bečvou) – Lhotka nad Bečvou – (Valašské Meziříčí).

b) Během výluky dle bodu 3b) budou ve stanici Lhotka nad Bečvou pojížděné pouze koleje č.1, č.2, č.4, č.6, č.8 a č.10. U kolejí č. 3 a č.5 bude zřízeno provizorní nástupiště, kolej č. 7 bude snesena. Vzhledem k sekcím TV bude nutno přepojit TV tak, aby vlaky mohly odjíždět z koleji č.1 bez pomocí HDV nezávislé trakce (rozdělit sekci TV v rámci kolejí č.1 a č.3).

c) Během výluky dle bodu 3c) (současně dle bodu 4b)) budou dotčeny vlaky mezi stanicemi Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, respektive Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, dopraveny vozidly nezávislé trakce. Při krátkodobé výluce traťové koleje Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou pojedou vlaky obousměrně po traťové koleji č.1, respektive traťové koleji č.2. Při krátkodobé výluce traťové koleje Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí pojedou vlaky obousměrně po traťové koleji č.1, respektive traťové koleji č.2. Ve stanici Lhotka nad Bečvou bude jízda vlaků možná na koleje sudé, případně liché skupiny dle aktuální výluky. Ve stanici Hustopeče nad Bečvou budou pojížděné koleje mimo kolej č.1, případně č. 2.

Stavební postup č.1 (v období od 24.08.2019 do 06.12.2019)

(Práce v koleji č.2 v traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou, v ŽST Lhotka nad Bečvou na hranickém zhlaví sudé kolejové skupiny a koleji č.1 na hranickém zhlaví, práce na silničním nadjezdu v km 17,302 v obou kolejích)

1. Rozsah prací

a) Snesení koleje č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou bez zásahu do výhybek v ŽST Hustopeče nad Bečvou, odtěžení stávajícího štěrkového lože a železničního spodku.

b) V ŽST Lhotka nad Bečvou snesení výhybek č.32, 28, 26, 30, 27, 23, 22, 19, 17 (stávající kolejová spojka výhybek č.29/31 zůstává zatím ve stávajícím stavu pro její využití v dalších stavebních postupech), snesení koleje č.1 od výhybky č.24 (mimo, musí zůstat v provozu) po km 20,8 a staničních kolejí č.2 a č.4 od výhybek hranického zhlaví po km 20,8 a kolejí č.6, 8, 10 od výhybek hranického zhlaví po km dle projektu.

c) Práce na mostních objektech a propustcích v koleji č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou, seznam viz. níže

SO 02-19-01 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční most v ev. km 16,313

SO 02-19-02 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 16,718

SO 02-19-03 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 16,953

SO 02-19-04 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 17,086

SO 02-19-05 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 17,282

SO 02-19-06 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., silniční nadjezd v km 17,302 (silniční nadjezd bude proveden i nad kolejí č.1, viz. bod 1l))

SO 02-19-07 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 17,342

SO 02-19-08 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční most v ev. km 17,577

SO 02-19-09 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 17,800

SO 02-19-10 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 18,202

SO 02-19-11 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 18,351

SO 02-19-12 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 18,582

SO 02-19-13 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 18,886

SO 02-19-14 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 19,112

SO 02-19-15 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 19,483

SO 02-19-16 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 19,939

SO 02-19-17 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 19,406

d) Odstranění části nástupiště v ŽST Lhotka nad Bečvou mezi kolejemi č.1, 2 (cca 75 m od hranického zhlaví).
e) Zřízení nového železničního spodku koleje č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou a v části ŽST Lhotka nad Bečvou včetně úpravy zemní pláně, odvodnění a nového štěrkového lože dle projektu.
f) Pokládka nové koleje č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou, v ŽST Lhotka nad Bečvou pokládka výhybek č.**14x**, **15x**, **16x**, **17x**, **18x**, **19x**, **20x**, **21x**, **22x**, **23x**, pokládka staničních kolejí č.1, 2, 4 (tyto provizorně napojena na její stávající části v km cca 20,8), pokládka částí kolejí 6, 8, 10. Nová výhybka č.22x provizorně propojena se stávající výhybkou č.29. nová výhybka č.14x napojena na provizorní výhybku č.1p v koleji č.3, zprovoznění kolejové spojky výhybek č.**1p/14x**.
g) Směrová a výšková úprava nových kolejí.
h) Práce na trakčním vedení: V úvodu postupu demontáž vedení, v závěru montáž nového vedení, práce v rámci dlouhodobé výluky.
i) Práce na zabezpečovacím zařízení: Demontáž prvků TZZ ve 2TK Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou a v ŽST Lhotka nad Bečvou. Montáž venkovních prvků TZZ, SZZ a kabelizace; dokončení stavebních úprav provozních budov v Lhotce nad Bečvou a Hustopečích nad Bečvou a zahájení montáže prvků nového SZZ, napájení a TZZ (skříně, stojany apod.) ve SÚ Lhotka nad Bečvou a Hustopeče nad Bečvou. Na závěr SP zpětná montáž prvků TZZ (nové izolované styky propojeny).
j) Práce na **silničním nadjezdu v km 17,302**: Odstranění trakčního vedení koleje č.1 v místě nadjezdu (v koleji č.2 trakční vedení odstraněno v rámci její nepřetržité výluky), zřízení ochranné vrstvy v koleji č.1, provedení demolice nadjezdu, odstranění suti a ochranné vrstvy z koleje č.1, práce proběhnou za výluky koleje č.1 v trvání 12 hodin, která je navržena v souběhu nepřetržitou výlukou koleje č.2. Osazení nosné konstrukce nadjezdu proběhne v závěru stavebního postupu, v souběhu s pokračující výlukou koleje č.2 krátkodobé výluky koleje č.1 na 8x5 hodin.
k) Ostatní práce na silničním nadjezdu v km 17,302 mimo kolejiště.

l) Instalace výstroje trati, zřízení bezstykové koleje, zprovoznění traťové koleje č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou a staniční koleje č.1 v ŽST Lhotka nad Bečvou s jejím provizorním napojením na její stávající část.
m) Práce na PHS 1, PHS 4, PHS 5.
n) V ŽST Lhotka nad Bečvou dozorce přechodu na 105 dnů.

2. Délka stavebního postupu

105 dnů (190 dnů včetně technologické přestávky v zimním období)

3. Vyloučené koleje

a) Traťová kolej č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu.
b) V souběhu s výlukou dle bodu 3a) výluka koleje č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou po dobu 12 hodin (demolice silničního nadjezdu v km 17,302), následně krátkodobá výluka koleje č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou na 2x4 hod (dokončení demolice včetně prací na trakčním vedení), v závěru stavebního postupu krátkodobá výluka koleje č.1 na 5x5 hod.
c) ŽST Lhotka nad Bečvou, část staničních kolejí č.2, č.4, č.6, č.8, č.10 od km 20,8 včetně výhybek na hranickém zhlaví č.17, č.19, č.22, č.23, č.26, č.27, č.28, č.30, č.32 po celou dobu stavebního postupu.
d) ŽST Lhotka nad Bečvou, část staniční koleje č.1 od výhybky č.24 (mimo) po km 20,8 po celou dobu stavebního postupu.
e) ŽST Lhotka nad Bečvou, jízda na železniční vlečku od hranického zhlaví přes výhybku č.27 neumožněna po celou dobu stavebního postupu.

4. Vypnutí trakčního vedení

a) Vypnutí TV traťové koleje č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou po celou dobu stavebního postupu.
b) Ve stanici Lhotka nad Bečvou – napěťově se vyloučí koleje č.1, č.2, č.4, č.6, č.8, č.10 a vlečková kolej na vlečku DEZA na hustopečském zhlaví. Vzhledem k délce stavebního postupu a jízdám vlaků bude potřeba ponechat koleje č.3, č.5 a č.7 pod napětím. Rozdělení sekce 1-3 a sloučení kol.č.3 se sekcí 5-7, zajištění dostatečného průřezu a odizolování částí ve výluce.

5. Odstavení mechanizmů a rušení provozu

ŽST Valašské Meziříčí a ŽST Hustopeče nad Bečvou po dohodě s přednostou stanice.

6. Přístup ke staveništi

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V činnosti zůstává ve Lhotce nad Bečvou MPZZ upravené dle stavebních úprav kolejiště, TZZ po dokončení stavební úpravy traťového úseku zpět stávající (je nutno provizorně zachovat činnost napájecího kabelu 6 kV a TK s vazbami AB v obou kolejích). V Hustopečích nad Bečvou stávající SZZ s vazbou na původní TZZ. Po dokončení SP na zhlavích ŽST provizorní výhybkářská stanoviště s tabulemi na zavěšování klíčů a před zapnutím zařízení přezkoušení upraveného zařízení.. Traťové PZZ po dobu výstavby 2TK uzavřeno a po SP aktivováno zpět. Příprava RD u PZZ, kabelizace a výstražníku.

8. Omezení rychlosti

Rychlost vlaků omezena v místě provádění prací na V=max 50 km/h v širé trati, na 40 km/h ve stanici.

9. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)) nebude možná jízda vlaků v traťové koleji č.2 v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou.

b) Při výluce dle bodu 3b) bude doprava mezi stanicemi Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou zastavena.

c) Při výluce dle bodu 3c), 3d), 3e) (současně dle bodu 4b)) nebude možná jízda vlaků na část staničních kolejí č.1, č.2, č.4, č.6, č.8, č.10, včetně příslušného hranického zhlaví v ŽST Lhotka nad Bečvou, zároveň nebude možná obsluha vlečky DEZA a.s. přes hranické zhlaví.

10. Dopravní opatření

a) Během výluky dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)) pojedou vlaky v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou obousměrně po traťové koleji č.1. Při výluce jedné traťové koleji bude rozhodující propustnost jednokolejného úseku, která bude cca 145 vlaků / 24 hodin při správné činnosti obousměrného autobloku, což je podmínkou povolení výluky. Podle GVD 2017 je rozsah pravidelné dopravy cca 84 vlaků / 24 hodin.

b) Během výluky dle bodu 3b) bude doprava v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, zastavena. Zastavení dopravy se v případě delší, 12-hodinové výluky, doporučuje během nočních hodin dnů pracovního volna, v případě krátkodobých výluk doporučuje v čase 23:00 – 3:30 hod., kdy podle GVD 2017 nejsou vedeny žádné vlaky osobní dopravy. Nákladní vlaky (cca 6 vlaků) vyčkají ve vhodných stanicích mimo traťový úsek (Hustopeče nad Bečvou) – Lhotka nad Bečvou – (Valašské Meziříčí).

c) Během výluky dle bodu 3c), 3d), 3e) (současně dle bodu 4b)) budou ve stanici Lhotka nad Bečvou pojížděné pouze koleje č.3 a č.5, obě vybaveny provizorním nástupištěm (podchod mimo provoz). Vlečka DEZA a.s. bude obsluhována pouze přes valašskomeziříčské zhlaví. Vzhledem k sekcím TV bude nutno přepojit TV tak, aby vlaky mohly odjíždět z koleji č.3 bez pomocí HDV nezávislé trakce. Provoz provizorních nástupišť u koleje č.3 a č.5, je podmíněn funkčním provizorním přechodem přes provozovanou kolej č.5. S tím je spojena personální potřeba funkce „dozorce přechodu“ po dobu trvání celého stavebního postupu, tedy 105 dnů (105 dní * 20 hodin = 2100 hodin). Během výluky je s ohledem na rozsáhlý zásah do kolejového řešení stanice a rovněž do technologie staničního zabezpečovacího zařízení, doporučeno omezit místní práci stanice (spjaté s posunem a obsluhou vlečky DEZA) na nezbytné minimum, nebo její přesunutí na vlečkové kolejiště, tak aby nedošlo k omezení provozu vlaků osobní dopravy.

Stavební postup č.2 (v období od 01.03.2020 do 13.06.2020)

(Práce v koleji č.2 v traťovém úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí a v ŽST Lhotka nad Bečvou na valašskomeziříčském zhlaví sudé kolejové skupiny a koleji č.1)

1. Rozsah prací

a) Snesení koleje č.2 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí bez zásahu do výhybek v ŽST Valašské Meziříčí, odtěžení stávajícího štěrkového lože a železničního spodku. Demolice stavědla **St.1**.

b) V ŽST Lhotka nad Bečvou snesení výhybek č.2, 4, 6, 8, 11ab, 13ab, 14, 16, snesení koleje č.4a, kolejí č.4, 2 od výhybek č.11ab, 6 po jejich nové části položených ve stavebním postupu č.1, snesení koleje č.6 od výhybky č.13ab po začátek jejího podbíjení, kolejí č.8, 10 od výhybky č.16 po začátek jejího podbíjení, snesení části staniční koleje č.1 od km 20,8 po výhybku č.5 (mimo).

c) Práce na mostních objektech a propustcích v koleji č.2 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí, seznam viz. níže

SO 04-19-01 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847

SO 04-19-02 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 22,010

SO 04-19-03 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční most v ev. km 22,777

SO 04-19-04 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037

SO 04-19-05 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,106

SO 04-19-06 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,288

SO 04-19-07 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,473

SO 04-19-08 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,825

d) Zřízení nového železničního spodku v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí v ŽST Lhotka nad Bečvou včetně úpravy zemní pláně, odvodnění a nového štěrkového lože dle projektu.
e) Zřízení nového nástupiště délky 140m v ŽST Lhotka nad Bečvou mezi kolejemi č.1, 2 včetně příslušné části přechodu, přístřešku a osvětlení, zřízení nových kabelových tras.
f) Demolice příslušné části stávajícího podchodu. Výstavba SO 03-19-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 – **podchod** pod kolejí č.1.
g) Pokládka nové koleje č.2 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí, v ŽST Lhotka nad Bečvou pokládka výhybek č.**1x**, **5x**, **6x**, **9x**, **11x** (propojení do koleje č.6a), **12x**, **13x**, pokládka koleje č.4a (v novém zkráceném stavu), kolejí č.2, 4 od nových výhybek po jejich nové části položených ve stavebním postupu č.1, pokládka zbývajících částí kolejí č.6, 8, 10. Práce v koleji č.14 a na nové zpevněné ploše v její blízkosti. Pokládka staniční koleje č.1 od km 20,8 po úroveň nového nástupiště.
h) Směrová a výšková úprava nových kolejí.
i) Práce na trakčním vedení – v úvodu postupu demontáž vedení, v závěru montáž nového vedení, práce v rámci dlouhodobé výluky.
j) Práce na zabezpečovacím zařízení: Demontáž prvků TZZ ve 2TK Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí a v ŽST Lhotka nad Bečvou. Montáž venkovních prvků TZZ, SZZ a kabelizace; dokončení montáže prvků nového SZZ, napájení a TZZ (skříně, stojany apod.) ve SÚ Lhotka nad Bečvou a Valašské Meziříčí. Na závěr SP zpětná montáž prvků TZZ 2TK (nové izolované styky propojeny).
k) V závěru stavebního postupu zřízení **provizorního sypaného nástupiště** u koleje č.4 a prodloužení provizorního přechodu přes staniční koleje č.1 a 2.
l) Instalace výstroje trati, zřízení bezstykové koleje, zprovoznění kolejí.
m) Dokončení prací na silničním nadjezdu v km 17,302.
n) V ŽST Lhotka nad Bečvou dozorce přechodu na 105 dnů.

2. Délka stavebního postupu

105 dnů

3. Vyloučené koleje

a) Traťová kolej č.2 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu.

b) Traťová kolej č.1 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí a ŽST Lhotka nad Bečvou, celé valašskomeziříčské zhlaví na 2x4 hodiny (pro práce na pokládkách nových návěstních lávek, práce v noční době nebo ve vhodné dopravní pauze).

c) ŽST Lhotka nad Bečvou, část staničních kolejí č.2, č.4, č.6, č.8, č.10 od km 20,8 včetně výhybek na valašskomeziříčském zhlaví č.16, č.14, č.13, č.11ab, č.8, č.6, č.4, č.2 po celou dobu stavebního postupu.
d) ŽST Lhotka nad Bečvou, část staniční koleje č.1 od km 20,8 po výhybku č.5 (mimo) po celou dobu stavebního postupu.

4. Vypnutí trakčního vedení

a) Vypnutí TV traťové koleje č.2 v úseku. Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu.

b) Ve stanici Lhotka nad Bečvou – napěťově se vyloučí koleje č.2, č.4, č.6, č.8, č.10 a vlečková kolej na vlečku DEZA na valašskomeziříčském zhlaví. Vzhledem k délce stavebního postupu a jízdám vlaků bude potřeba ponechat koleje č.1, č.3, č.5 pod napětím. Podélné odizolováním částí TV kol. č. 2-10 ve výluce.

5. Odstavení mechanizmů a rušení provozu

ŽST Hustopeče nad Bečvou kolej č.6, ŽST Valašské Meziříčí po dohodě s přednostou stanice.

6. Přístup ke staveništi

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti zůstává ve Lhotce nad Bečvou MPZZ upravené dle staveních úprav kolejiště, výhybka č. 31/29 použitá jako provizorní upravena v zapojení MPZZ (EMZ a zámky, 3-fázový EMZ), TZZ po dokončení stavební úpravy traťového úseku zpět stávající (je nutno provizorně zachovat činnost napájecího kabelu 6 kV a TK s vazbami AB v obou kolejích). Ve Valašském Meziříčí stávající SZZ s vazbou na původní TZZ. Po dokončení SP na zhlavích ŽST provizorní výhybkářská stanoviště s tabulemi na zavěšování klíčů a před zapnutím zařízení přezkoušení upraveného zařízení. PZZ na zhlaví ŽST Lhotka nad Bečvou po dobu výstavby 2TK uzavřeno a po stavebním postupu aktivováno zpět, na zhlaví ŽST Valašské Meziříčí obdobně – zde nutnost objízdných tras. Obě PZZ je možno připravit pro výstavbu nového PZZ – umístění RD (ve Valašském Meziříčí), výstražníků a kabelizace; případně úprava vazebních obvodů do SZZ ve Valašském Meziříčí.

8. Omezení rychlosti

Rychlost vlaků omezena v místě provádění prací na V=max 50 km/h v širé trati, na 40 km/h ve stanici.

9. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)) nebude možná jízda vlaků v traťové koleji č.2 v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí.

b) Při výluce dle bodu 3b) bude doprava mezi stanicemi Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou zastavena.

c) Při výluce dle bodu 3c) (současně dle bodu 4b)) nebude možná jízda vlaků na část staničních kolejí č.1, č.2, č.4, č.6, č.8, č.10, včetně příslušného valašskomeziříčského zhlaví v ŽST Lhotka nad Bečvou, zároveň nebude možná obsluha vlečky DEZA a.s. přes hranické zhlaví.

10. Dopravní opatření

a) Během výluky dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)) pojedou vlaky v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí obousměrně po traťové koleji č.1. Při výluce jedné traťové koleji bude rozhodující propustnost jednokolejného úseku, která bude cca 155 vlaků / 24 hodin při správné činnosti obousměrného autobloku, což je podmínkou

povolení výluky. Podle GVD 2017 je rozsah pravidelné dopravy cca 84 vlaků / 24 hodin.

b) Během výluky dle bodu 3b) bude doprava v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, zastavena. Zastavení dopravy se v případě krátkodobých výluk doporučuje v čase 23:00 – 3:30 hod., kdy podle GVD 2017 nejsou vedeny žádné vlaky osobní dopravy. Nákladní vlaky (cca 6 vlaků) vyčkají ve vhodných stanicích mimo traťový úsek (Hustopeče nad Bečvou) – Lhotka nad Bečvou – (Valašské Meziříčí).

c) Během výluky dle bodu 3c) (současně dle bodu 4b)) budou ve stanici Lhotka nad Bečvou pojížděné pouze koleje č.3 a č.5, obě vybaveny provizorním nástupištěm (podchod mimo provoz). Vlečka DEZA a.s. bude obsluhována pouze přes hranické zhlaví. Vzhledem k sekcím TV bude nutno přepojit TV tak, aby vlaky mohly odjíždět z koleji č.3 bez pomocí HDV nezávislé trakce. Provoz provizorních nástupišť u koleje č.3 a č.5, je podmíněn funkčním provizorním přechodem přes provozovanou kolej č.5. S tím je spojena personální potřeba funkce „dozorce přechodu“ po dobu trvání celého stavebního postupu, tedy 105 dnů (105 dní * 20 hodin = 2100 hodin). Během výluky je s ohledem na rozsáhlý zásah do kolejového řešení stanice a rovněž do technologie staničního zabezpečovacího zařízení, doporučeno omezit místní práci stanice (spjaté s posunem a obsluhou vlečky DEZA) na nezbytné minimum, nebo její přesunutí na vlečkové kolejiště, tak aby nedošlo k omezení provozu vlaků osobní dopravy.

Stavební postup č.3 (v období od 13.06.2020 do 11.09.2020)

(Práce v traťové koleji č.1 Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí a ŽST Lhotka nad Bečvou na liché kolejové skupině)

1. Rozsah prací

a) Snesení koleje č.1 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí bez zásahu do výhybek v ŽST Valašské Meziříčí, odtěžení stávajícího štěrkového lože a železničního spodku.
b) V ŽST Lhotka nad Bečvou snesení výhybek č.1, 3, 5, 7, 9, 21, 24, 25, snesení kolejí č.3, 5 dle projektu mezi výhybkami č.1 (včetně) a č.31 (mimo).
c) Odstranění provizorních nástupišť u kolejí č.3, 5.
d) Práce na mostních objektech a propustcích v koleji č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Valašské Meziříčí, seznam viz. níže

SO 04-19-01 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční most v ev. km 21,847

SO 04-19-02 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 22,010

SO 04-19-03 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční most v ev. km 22,777

SO 04-19-04 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční most v ev. km 23,037

SO 04-19-05 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,106

SO 04-19-06 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,288

SO 04-19-07 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,473

SO 04-19-08 t.ú. Lhotka n.B. – Val. Meziříčí, železniční propustek v ev. km 23,825

e) Demolice příslušné části stávajícího podchodu. Výstavba SO 03-19-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 – **podchod** pod kolejí č.3 a v místě po snesených kolejích č.5, 7.
f) Dokončení výstavby **kabelovodu**.

g) Zřízení nového železničního spodku v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí a v ŽST Lhotka nad Bečvou včetně úpravy zemní pláně, odvodnění a nového štěrkového lože dle projektu.
h) Pokládka nové koleje č.1 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí, v ŽST Lhotka nad Bečvou pokládka výhybek č.**2x**, **3x**, **4x**, **7x**, **8x**, koleje č.1 od výhybky č.4x po její novou část ze stavebního postupu č.1, koleje č.3 s jejím napojením na výhybku č.15x, kolejí č.5 a 7 (kusých) dle projektu a jejich opatření novými zarážedly v km cca 20,950. **Přednostně položeny výhybky č.2x, 3x, 4x pro dřívější zprovoznění traťového úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí a koleje č.1 v ŽST Lhotka nad Bečvou**.
i) Směrová a výšková úprava v předepsaném rozsahu.
j) V závěru stavebního postupu odstranění provizorního nástupiště u koleje č.4.
k) Práce na trakčním vedení – v úvodu postupu demontáž vedení, v závěru montáž nového vedení, práce v rámci dlouhodobé výluky.
l) Práce na zabezpečovacím zařízení: demontáž prvků TZZ v 1TK Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí a v ŽST Lhotka nad Bečvou. Montáž venkovních prvků TZZ, SZZ a kabelizace; dokončení montáže prvků nového SZZ, napájení a TZZ (skříně, stojany apod.) ve SÚ Lhotka nad Bečvou a Valašské Meziříčí. Stavební úpravy definitivní DK ve Lhotce nad Bečvou.
m) Instalace výstroje trati, zřízení bezstykové koleje, zprovoznění traťové koleje č.1 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí a staniční koleje v ŽST Lhotka n.B. dotčených tímto stavebním postupem.
n) Práce na PHS 3.
o) V ŽST Lhotka nad Bečvou dozorce přechodu na 91 dnů

2. Délka stavebního postupu

91 dnů

3. Vyloučené koleje

a) Traťová kolej č.1 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu.
b) V ŽST Lhotka nad Bečvou staniční koleje č.1 nepřetržitě na 28 dnů (přednostně zprovozněna).
c) Staniční kolej č.3 nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu (práce na podchodu), staniční koleje č.5, 7 nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu (budou v novém stavu kusé).
d) V ŽST Lhotka nad Bečvou staniční koleje č.4 na 1 den pro odstranění provizorního nástupiště.

4. Vypnutí trakčního vedení

a) Při výluce dle bodu 1a) vypnutí TV traťové koleje č.1 v úseku Lhotka nad Bečvou-Valašské Meziříčí po celou dobu stavebního postupu.
b) Vypnutí TV ŽST Lhotka nad Bečvou, lichá kolejová skupina po celou dobu stavebního postupu.

5. Odstavení mechanizmů a rušení provozu

ŽST Lhotka nad Bečvou kolej č.8 a v ŽST Valašské Meziříčí po dohodě s přednostou stanice.

6. Přístup ke staveništi

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

V činnosti zůstává po dobu stavebního postupu ve Lhotce nad Bečvou stávající SZZ (RZZ) upravené dle stavebních úprav kolejiště, TZZ ve 2TK stávající (po dobu SP je nutno provizorně zachovat činnost napájecího kabelu 6kV a TK s vazbami AB v obou kolejích). Ve Valašském Meziříčí stávající SZZ s vazbou na původní TZZ a v Hustopečích nad Bečvou stávající (upravené). Po dokončení SP na zhlavích ŽST provizorní výhybkářská stanoviště s tabulemi na zavěšování klíčů, v ŽST Lhotka nad Bečvou aktivace nového SZZ s vazbami na TZZ v obou TK ve směru do Valašského Meziříčí a ve 2TK ve směru do Hustopečí nad Bečvou, ve Valašském Meziříčí nová vazba TZZ na stávající SZZ v obou TK a v Hustopečích nad Bečvou v 2TK. PZZ na zhlaví ŽST Lhotka nad Bečvou po dobu výstavby 2TK uzavřeno a po SP aktivováno nové, na zhlaví ŽST Valašské Meziříčí po dobu SP obdobně – zde nutnost objízdných tras a po skončení stavebního postupu aktivace nového. Traťový přejezd mezi Hustopečemi nad Bečvou a Lhotkou nad Bečvou bude nutno provizorně upravit na nové spouštěcí obvody nového TZZ v 2TK.

8. Omezení rychlosti

Rychlost vlaků omezena v místě provádění prací na V=max 50 km/h v širé trati, na 40 km/h ve stanici.

9. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)) nebude možná jízda vlaků v traťové koleji č.1 v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí.

b) Při výluce dle bodu 3b) 3c) 3d) (současně dle bodu 4b)) nebude možná jízda vlaků na staniční koleje č.1, č.3, č.5, č.7, včetně příslušného valašskomeziříčského zhlaví v ŽST Lhotka nad Bečvou. Kolej č.1 bude zprovozněna přednostně, poté nebude při výluce dle bodu 3d) možná jízda na část koleje č.4.

10. Dopravní opatření

a) Během výluky dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)) pojedou vlaky v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí obousměrně po traťové koleji č.2. Při výluce jedné traťové koleji bude rozhodující propustnost jednokolejného úseku, která bude cca 155 vlaků / 24 hodin při správné činnosti obousměrného autobloku, což je podmínkou povolení výluky. Podle GVD 2017 je rozsah pravidelné dopravy cca 84 vlaků / 24 hodin.

b) Během výluky dle bodu 3b) 3c) 3d) (současně dle bodu 4b)) budou ve stanici Lhotka nad Bečvou pojížděné pouze koleje č.2, č.4, č.6, č.8 a č.10, kolej č.4 vybavena provizorním nástupištěm (podchod mimo provoz). Kolej č.1 bude zprovozněna přednostně, poté nebude při výluce dle bodu 3d) možná jízda na část koleje č.4. Provoz provizorního nástupiště u koleje č.4, je podmíněn funkčním provizorním přechodem přes provozovanou kolej č.1 a č.2. S tím je spojena personální potřeba funkce „dozorce přechodu“ po dobu trvání celého stavebního postupu, tedy 91 dní (91 dní * 20 hodin = 1820 hodin).

Stavební postup č.4 (v období od 11.09.2020 do 10.12.2020)

(Práce v traťové koleji č.1 Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou, v ŽST Lhotka nad Bečvou snesení kolejové spojky výhybek č.29/31)

1. Rozsah prací

a) Snesení koleje č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou bez zásahu do výhybek v ŽST Hustopeče nad Bečvou, odtěžení stávajícího štěrkového lože a železničního spodku.

b) Snesení výhybek č.31 a 29.
c) Práce na mostních objektech a propustcích v koleji č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Valašské Meziříčí, seznam viz. níže

SO 02-19-01 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční most v ev. km 16,313

SO 02-19-02 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 16,718

SO 02-19-03 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 16,953

SO 02-19-04 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 17,086

SO 02-19-05 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 17,282

SO 02-19-07 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 17,342

SO 02-19-08 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční most v ev. km 17,577

SO 02-19-09 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 17,800

SO 02-19-10 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 18,202

SO 02-19-11 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 18,351

SO 02-19-12 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 18,582

SO 02-19-13 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 18,886

SO 02-19-14 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 19,112

SO 02-19-15 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 19,483

SO 02-19-16 t.ú. Hustopeče n.B.– Lhotka n.B., železniční propustek v ev. km 19,939

SO 02-19-17 t.ú. Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou, železniční most v ev. km 19,406

d) Zřízení nového železničního spodku v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou včetně úpravy zemní pláně, odvodnění a nového štěrkového lože dle projektu.
e) Pokládka nové traťové koleje č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka na Bečvou s jeho napojením na výhybku č.22x. Směrová a výšková úprava v předepsaném rozsahu.
f) Dokončení rampy SO 03-19-01 žst. Lhotka nad Bečvou, železniční most v km 20,815 – **podchod**.
g) Práce na trakčním vedení – v úvodu postupu demontáž vedení, v závěru montáž nového vedení, práce v rámci dlouhodobé výluky.
h) Práce na zabezpečovacím zařízení: Demontáž prvků TZZ v 1TK Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou. Montáž venkovních prvků TZZ, PZZ a kabelizace. Dokončení stavebních úprav nové DK ve Lhotce nad Bečvou. Na závěr SP aktivace nového TZZ v 1TK a vazby na stávající SZZ v Hustopečích nad Bečvou a MPZZ žst. Lhotka. Aktivace nového traťového PZZ.
i) Instalace výstroje trati, zřízení bezstykové koleje, zprovoznění traťové koleje č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou.
j) Práce na PHS 2.

2. Délka stavebního postupu

91 dnů

3. Vyloučené koleje

a) Traťová kolej č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu.

4. Vypnutí trakčního vedení

a) Traťová kolej č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou-Lhotka nad Bečvou nepřetržitě po celou dobu stavebního postupu.

5. Odstavení mechanizmů a rušení provozu

ŽST Lhotka nad Bečvou koleje č.5, 7.

6. Přístup ke staveništi

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po místních komunikacích a přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Během SP ve Lhotce nad Bečvou nové SZZ ovládané z provizorního JOP. TZZ v obou TK traťového úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí a ve 2TK v traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou. V Hustopečích nad Bečvou stávající SZZ s vazbou na nové TZZ ve 2TK. Po dokončení SP přesunutí JOP do definitivní DK, aktivace a přezkoušení nového TZZ v 1TK. Traťové PZZ po dobu výstavby 2TK uzavřeno a po SP aktivováno nové. **Podmínkou je navázání 3. SP na 4. SP, aby nemuselo dojít k provizornímu navázání stávajícího TZZ v 1TK na nové SZZ ve Lhotce nad Bečvou.**

8. Omezení rychlosti

Rychlost vlaků omezena v místě provádění prací na V=max 50 km/h

9. Jízdy vlaků

a) Při výluce dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)) nebude možná jízda vlaků v traťové koleji č.1 v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou.

10. Dopravní opatření

a) Během výluky dle bodu 3a) (současně dle bodu 4a)) pojedou vlaky v úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou obousměrně po traťové koleji č.2. Při výluce jedné traťové koleji bude rozhodující propustnost jednokolejného úseku, která bude cca 145 vlaků / 24 hodin při správné činnosti obousměrného autobloku, což je podmínkou povolení výluky. Podle GVD 2017 je rozsah pravidelné dopravy cca 84 vlaků / 24 hodin.

Stavební postup č.5 (v období od 16.12.2020 do 22.12.2020)

1. Rozsah prací

Žst. Lhotka nad Bečvou, rušení provizorního staničního zab. zař. Přepojení definitivního kolejiště na nové elektronické stavědlo. Žst. uzamčena vým. zámky na dobu 3 dnů (obsazena provizorní výh. stanoviště St.I St.II a Zv.I.). Při přepínání úvazek TZZ z provizorního kontejneru na def. SZZ vypnutí každé traťové koleje ze zab. zař. na dobu 1 den (obsazena stanoviště pro kontrolu konce vlaku). Přezkušování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení bude již probíhat bez rušení stavebními pracemi.

2. Délka stavebního postupu

7 dnů

5.4 Náhradní autobusová doprava

Po dobu realizace stavby nebude nutný zavádět náhradní autobusovou dopravu, realizace stavby bude probíhat za plného provozu osobní drážní dopravy, včetně nástupišť.

5.5 Závěr ke stavebním postupům

Při tvorbě harmonogramu výluk a celkové koncepce stavebních postupů v rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ byl brán ohled na co nejmenší dopad vyloučení dopravy na organizaci jak osobní, tak i nákladní drážní dopravy. Zejména pro oblast nákladní dopravy je ŽST Lhotka nad Bečvou důležitým bodem, proto bylo nutné zachovat provozuschopnost stanice po dobu konaní stavebních prací v co nejvyšší míře a to včetně provozuschopnosti vlečkového kolejiště DEZA.

- V průběhu stavby dojde k nepřetržitým výlukám.
- Dopravní opatření jsou navrhována na JŘ 2017/2018, je nutno je brát orientačně a pro období vlastní stavby přizpůsobit skutečnému GVD.
- Nutnou podmínkou navržené etapizace stavby je důsledné dodržování GVD, tak aby nedocházelo ke zpožďování vlaků .
- Cílem opatření DT je omezit provoz ve stanici, včetně vlečky DEZA, během stavby co nejméně. Práce, které je možné konat v nočních hodinách, budou proto takto konány.
- Zastavení provozu na vlečku DEZA bude možné pouze v nejnutnějších případech, kdy stavební postupy nedovolí jinak.
- Po dobu realizace stavby nebude nutné zavádět náhradní autobusovou dopravu, realizace stavby bude probíhat za plného provozu osobní drážní dopravy, včetně nástupišť.
- Ve všech stavebních postupech je dodržena zásada provozuschopnosti dvou nástupních hran, či už stávajících, provizorních, nebo nově vybudovaných.
- Dílčí upřesnění dopravních opatření během realizace stavby bude provedeno ve vydávaných konkrétních výlukových rozkazech.

V Brně, červenec 2018, Ing. František Kováč

DOKLADOVÁ ČÁST

Seznam dokladů:

Doklad 1: Vyjádření Ministerstva dopravy ČR tykající se výhledového rozsahu dálkové osobní dopravy a její organizace

Doklad 2: Vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace

Doklad 3: Vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace

Doklad 4: Vyjádření Koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace

Doklad 5: Vyjádření Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace

Doklad 6: Vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD tykající se výhledového rozsahu nákladní dopravy

Doklad 1: Vyjádření Ministerstva dopravy tykající se výhledového rozsahu dálkové osobní dopravy a její organizace

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
stř. 230 A
08 -02- 2018
evid. 00505 počet
přidělení I. 235
přidělení II. TOKORNÝ, ŠTĚPÁNEK

Vážený pan
Ing. Ondřej Pokorný
vedoucí střediska 233
Moravia Consult Olomouc a.s.
Legionářská 8
779 00 Olomouc

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
007-2018-233/**19.01.2018**	**17/2018-190-VD/2**	**Snopek Jan, Mgr. / 225131173**	**07.02.2018**

Věc: Výhledový rozsah dopravy v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Vážený pane vedoucí,

dne 22. ledna jsme obdrželi Váš dopis týkající se výhledového rozsahu dálkové dopravy v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme následující skutečnosti.

Ministerstvo dopravy předpokládá na trati č. 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč v krátkodobé, střednědobé i dlouhodobé perspektivě zachování stávajícího rozsahu dopravy, tj. vedení vlaků linky Ex2 Praha – Olomouc – Vsetín (– *Slovensko*) v intervalu 120 minut v průběhu občanského dne, což v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou odpovídá osmi párům vlaků denně. Tyto vlaky budou na trati č. 280 zastavovat ve stanicích Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč. Výchozím konstrukčním bodem linky je uzel Olomouc v poloze S:00. Objednávku vlaků noční dopravy Ministerstvo dopravy na trati č. 280 nepředpokládá.

Kmenová souprava vlaku linky Ex2 je sestavena zpravidla z šesti vozů klasické stavby a hnacího vozidla řady 380 (ČD) nebo 361.1 (ZSSK). Kmenové části souprav jsou posilovány u vybraných vlaků několika posilovými vozy v přepravně silných dnech. Posílená souprava může sestávat až z 11, ve výjimečných případech až ze 13 vozů. Vedení delších souprav Ministerstvo dopravy nepředpokládá ani ve středně- a dlouhodobé perspektivě.

S pozdravem

v. z. ing. František Vichta
zástupce ředitele

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

František Vichta
Ministerstvo dopravy ČR
Elektronicky podepsáno:08.02.2018 09:16:37
T=vedoucí oddělení koncepce a rozvoje, SERIALNUMBER=P22039, G=František, SN=Vichta, CN=František Vichta, OU=21491, OU=odbor veřejné dopravy, O=Ministerstvo dopravy [IČ

Doklad 2: Vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace

Informace k dokumentaci pro stavbu "Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí - Hustopeče nad Bečvou

Od: Richterová Kateřina <k.richterova@kr-olomoucky.cz>
Komu: 'kovac@moravia.cz' <kovac@moravia.cz>
Datum: 23.1.2018 10:34

Vážený pane inženýre,
obdrželi jsme Vaši žádost vztahující ke zpracování dokumentace pro stavební povolení stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou.
Předmětná žádost byla dnes předána k přímému vyřízení Koordinátorovi Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, příspěvková organizace (zřízen od 1. 1. 2012), který je pověřen zajišťováním komplexní dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje.
Odpověď na Vaši žádost proto očekávejte od tohoto subjektu.

S pozdravem

Mgr. Kateřina Richterová
Odbor dopravy a silničního hospodářství
Oddělení veřejné dopravy

Jeremenkova 40b
77911 Olomouc
Česká republika
+420 585 508 600

k.richterova@kr-olomoucky.cz
www.kr-olomoucky.cz

KRAJSKÝ ÚŘAD OLOMOUCKÉHO KRAJE

Tisknout pozadí

Doklad 3: Vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace

Zlínský kraj
krajský úřad

DS

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
stř. 230 A
24 -01- 2018
ověřil: dm
233
Pohan

Odbor dopravy a silničního hospodářství

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Ing. Ondřej Pokorný
vedoucí střediska 233
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

Datum	Vyřizuje	Číslo jednací
24. ledna 2018	Ing. Martin Novák	KUZL 4915/2018 DOP

Vážený pane,

dne 22. 01. 2018 jsem od Vás obdržel žádost o poskytnutí informací z důvodu zpracování dokumentace pro stavební povolení stavby *„Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“*. Na žádost již reagovala Zlínským krajem zřízená organizace Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. (dále jen „KOVED"). Odpověď KOVEDu je i zároveň stanoviskem Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Zlínského kraje.

Pro jistotu přikládám zmiňovanou odpověď v příloze.

S pozdravem

Ing. Martin Novák
referent oddělení veřejné dopravy
Odbor dopravy a silničního hospodářství
(dokument opatřen elektronickým podpisem)

Přílohy: 1) odpověď KOVED

Krajský úřad Zlínského kraje
třída Tomáše Bati 21
761 90 Zlín

IČ: 70891320
tel.: 577 043 501, fax: 577 043 502
e-mail: podatelna@kr-zlinsky.cz, www.kr-zlinsky.cz

Doklad 4: Vyjádření Koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE

Dopis značky / ze dne	003-2018-233 / 19. 1. 2018
Naše sp. zn. / č. j.	KIDSOK 296/2018
Vyřizuje / Telefon	Ing. Konečný / 587336660
V Olomouci dne	27. 2. 2018

MORAVIA CONSULT Olomouc,a.s.
Vážený pan
Ing. Ondřej Pokorný
vedoucí střediska 233
Mezírka 1
602 00 Brno

Výhledový rozsah dopravy v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

Vážený pane vedoucí,

dne 19. 1. 2018 jsme obdrželi Vaši žádost o poskytnutí výhledového rozsahu dopravy v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou pro účely stavby Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, k čemuž Vám sdělujeme následující.

- Linka Os (Olomouc – Přerov –) Hranice – Valašské Meziříčí (– Vsetín – Horní Lideč – Střelná), interval 60' (v sedle 120') 16 párů/den (18 v prac. dny, 10 o víkendech), ukončení vybraných vlaků v žst. Hranice na Moravě.
- Vybrané vlaky této linky pojedou do Olomouce v režimu spěšných vlaků (pásmové spěšné vlaky jako např. v JŘ 2017/18)
  - uzel v Hranicích na Moravě cca v XX:00, vazby na/od R, Ex z/do Ostravy/Brna/Prahy
  - uzel Valašské Meziříčí cca v XX:30, vazby na/od Os z/do Frenštátu p.R., Bystřice p.H.
- typické soupravy EMU, max. cca 85 m, 160 km/h, 3 vozy
- nejdelší soupravy 2x EMU, max. cca 140 m, 3+2 vozy v ranní špičce

Zvýšení traťové rychlosti trati 280 by umožnilo lépe provázat současnou linku (Olomouc – Přerov –) Hranice – Valašské Meziříčí (– Vsetín – Horní Lideč – Střelná) s Os vlaky v Přerově při zachování vazeb ve Valašském Meziříčí. Důležité je zkrátit systémovou jízdní dobu mezi Hranicemi na Moravě a Valašským Meziříčím na 30 minut, tedy zkrácení doby jízdy na max. cca 26 minut.

Toto vyjádření je výhradně názorem koordinátora v jeho kompetenční úrovni, který nebyl projednán v Radě Olomouckého kraje.

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE
IČ: 72556064 | Jeremenkova 40b, 779 11 Olomouc
TELEFON: +420 587 33 66 55 | www.kidsok.cz

S pozdravem

Ing. Kateřina Suchánková,MBA
pověřena zastupováním ředitele

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE, P.O.
Jeremenkova 40b, 779 11 Olomouc | IČ: 72556064 | tel.:+420 587 33 66 55 | kidsok@kidsok.cz | www.kidsok.cz

Doklad 5: Vyjádření Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje tykající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace

KOVED
koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Mezírka 1
602 00 Brno

datum	vyřizuje	číslo jednací
22. 1. 2018	Ing. Brachtl, tel.: 733512096	KVD 3/2018

Věc: Výhledový rozsah regionální dopravy – akce Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou

K Vašemu dopisu, čj. 004-2018-233, ze dne 19. 01. 2018, sdělujeme následující:

Naše vyjádření z předchozího stupně dokumentace zůstává v platnosti. Předpokládáme rozsah regionální dopravy 60 / 120 minut. S dalším navyšováním se v tuto chvíli nepočítá.

Předpokládají se elektrické motorové jednotky na bázi ř. 640 / 650. Současně upozorňuji, že dle mezikrajské dohody s Olomouckým krajem, bude trať 280 soutěžit Olomoucký kraj i na území kraje Zlínského. Tento kraj tedy bude stanovovat i požadované typy vozidel.

S pozdravem

Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. oddíl XVII/3333, 760 01 Zlín IČO: 27677761

Ing. František Brachtl
ředitel
Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o.

Doklad 6: Vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD tykající se výhledového rozsahu nákladní dopravy (1/3)

ŽESNAD.CZ

Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ
Podleská 926/5,
CZ-104 00 Praha 10
Tlf.: +420 603 463 484
info@zesnad.cz
www.zesnad.cz

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
	113 /2018	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 26.2.2018

Vážený pan
Ing. Miroslav Bocák
Ředitel organizační jednotky Stavební správa východ
Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Nerudova 1,
772 58 Olomouc

Věc: Podklady ŽESNAD.CZ k projektu „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“

Vážený pane řediteli,

Na základě žádosti společnosti MCO ze dne 19.1.2018 zasíláme podklady pro zpracování dokumentace pro stavební povolení stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“.

K trati Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Horní Lideč st.hr. je třeba zdůraznit fakt, že od července 2015 z důvodu přepnutí žst. Púchov na střídavou soustavu došlo k přesměrování některých vlaků na přechod Mosty u Jablunkova / Čadca. Po přepnutí tratě Čadca st.hr. – Žilina

Doklad 6: Vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD tykající se výhledového rozsahu nákladní dopravy (2/3)

na střídavou soustavu (předpokládáno k roku 2025) dojde k navrácení vlaků na svou přirozenou cestu přes Horní Lideč a tedy ke skokovému navýšení počtu vlaků.

Na základě výše uvedeného předpokladu a na základě realizovaných přeprav z roku 2015 předpokládáme pro roky 2025 a 2030 průměrné denní objemy a počty vlaků uvedené v následující tabulce:

Úsek Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí (oba směry)

Rok	Hrubé tuny	Vlaků
2015	20128	26
2025	31000	35
2030	37000	40

V dlouhodobém horizontu považujeme počty vlaků dle níže uvedené tabulky zaslané zpracovatelem za odpovídající významu trati a přepravnímu potenciálu:

Rozsah dopravy uvažovaný dle předchozího stupně dokumentace stavby:

	Ex	EN	R, Sp	Os	Nex	Pn	Mn	Lv	∑
Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Beč.	8	1	12	18	11	11	5	0	66
Hustopeče nad Beč.– Valašské Meziříčí	8	1	12	18	12	11	5	0	66

Předpokládané délky a hmotnosti vlaků: Nex/Pn: délka do 740 m, hmotnost do 2500 t, rychlost 100 km/h

Hnací vozidla: v dálkové vozbě postupné rozšiřování moderních hnacích vozidel zejména Bombardier TRAXX (v CZ řada 386), Siemens ES64F4 (ř. DB 189) / Taurus (ř. ÖBB 1216 / DB 182) / Vectron (v CZ řada 383) na všechny druhy vlaků.

Předpokládaný rozvoj nakládky v žst. Lhotka nad Bečvou doporučujeme zjistit u společnosti DEZA a.s.

Doklad 6: Vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD tykající se výhledového rozsahu nákladní dopravy (3/3)

Prosíme o předání dopisu společnosti MCO.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

ŽESNAD.CZ

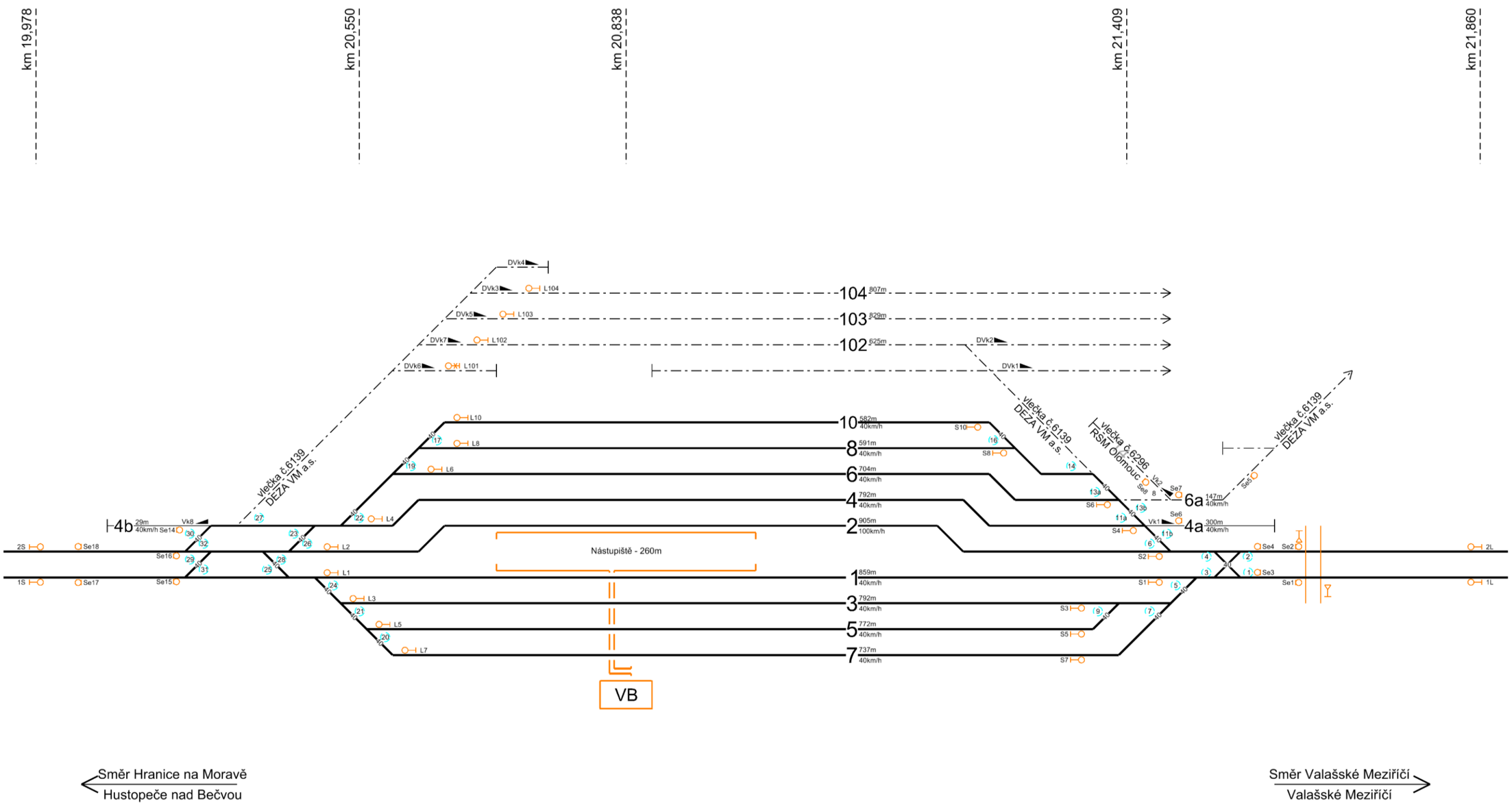
VÝKRESOVÁ ČÁST

Seznam výkresů:

Výkres 1: Dopravní schéma stávajícího stavu ŽST Lhotka nad Bečvou
Výkres 2: Dopravní schéma výhledového stavu ŽST Lhotka nad Bečvou
Výkres 3: Výhledový grafikon vlakové dopravy
Výkres 4: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí ŽST Lhotka nad Bečvou

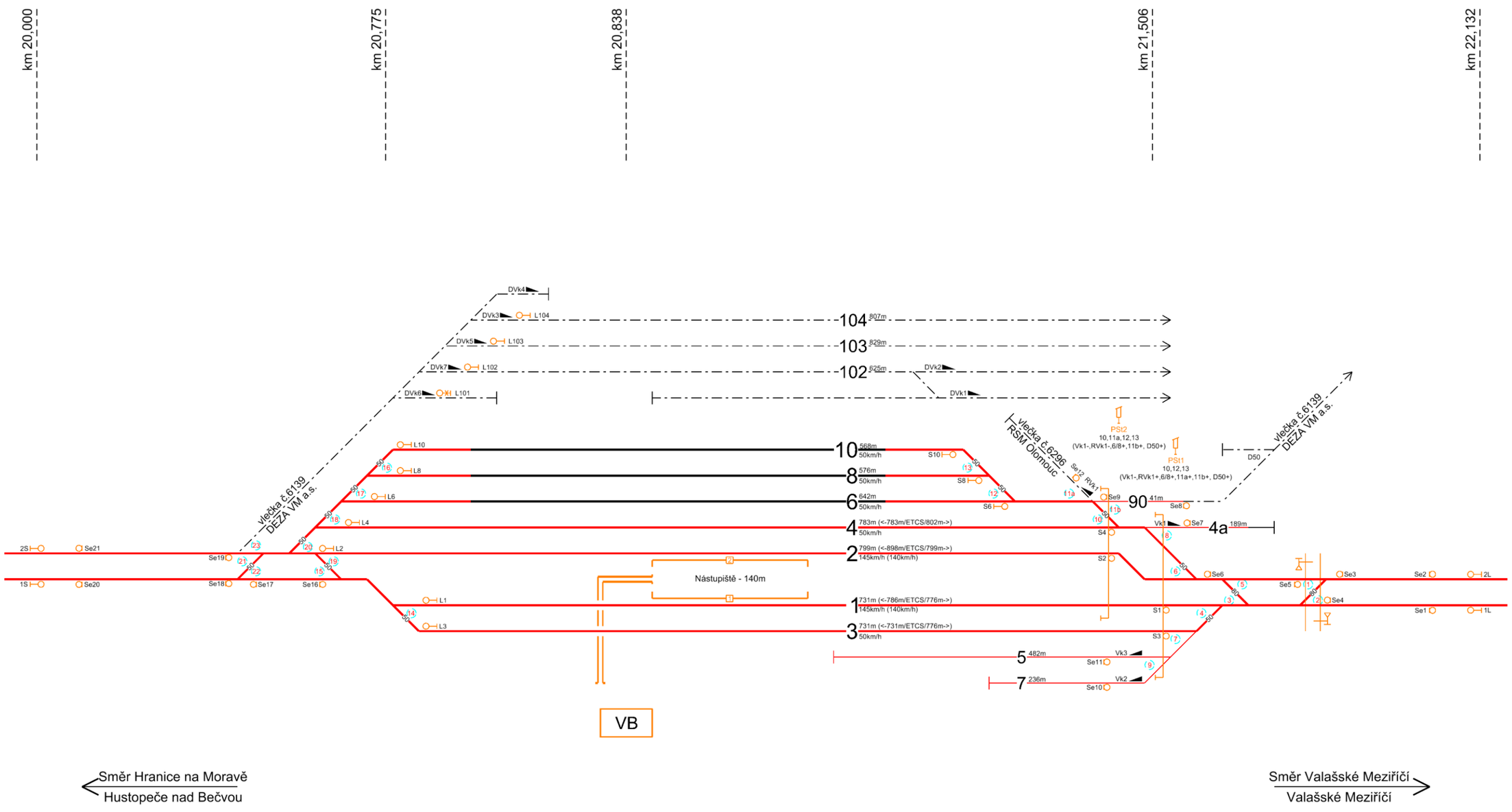
Výkres 1: Dopravní schéma stávajícího stavu ŽST Lhotka nad Bečvou

ŽST Lhotka nad Bečvou - stávající stav

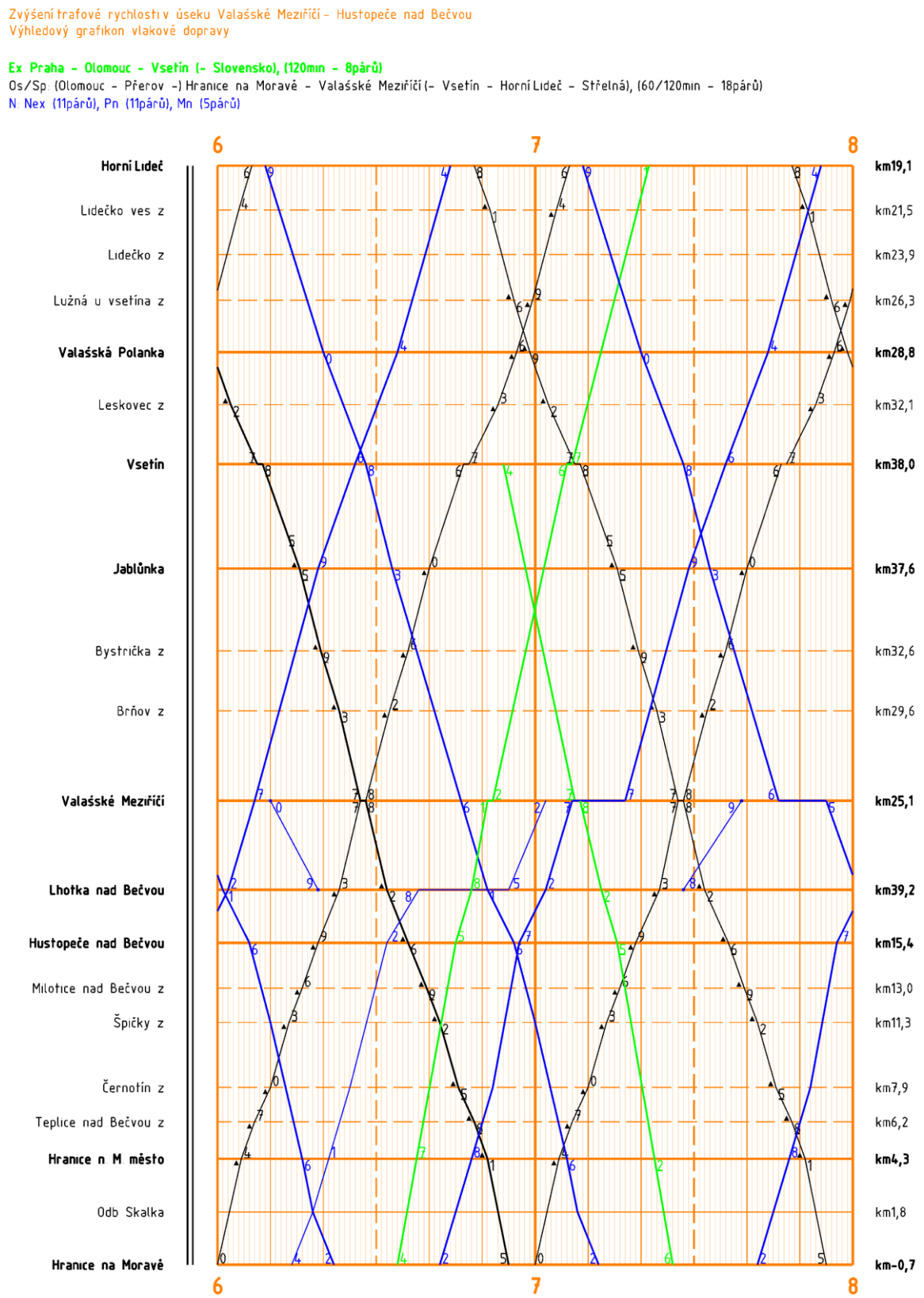
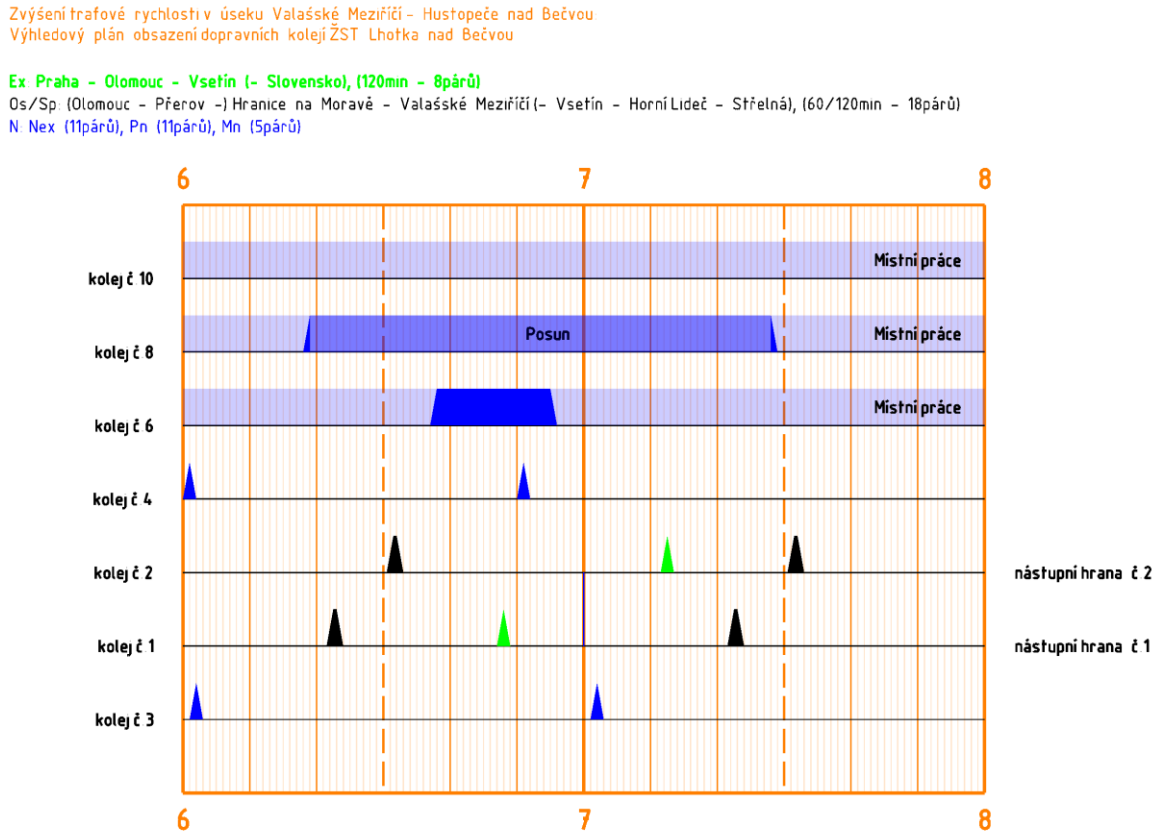


Výkres 2: Dopravní schéma výhledového stavu ŽST Lhotka nad Bečvou

ŽST Lhotka nad Bečvou - navrhovaný stav



Výkres 3: Výhledový grafikon vlakové dopravy



Výkres 4: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí ŽST Lhotka nad Bečvou