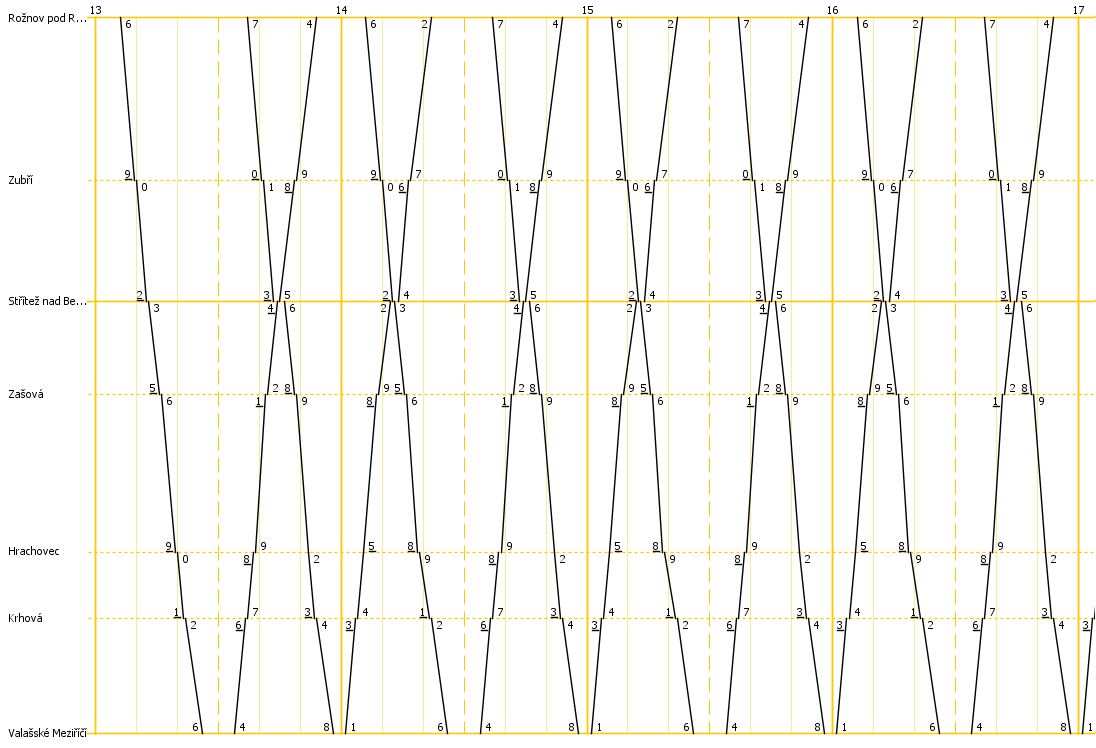
**Výhledový GVD pro trať č. 281 - pracovní dny.**

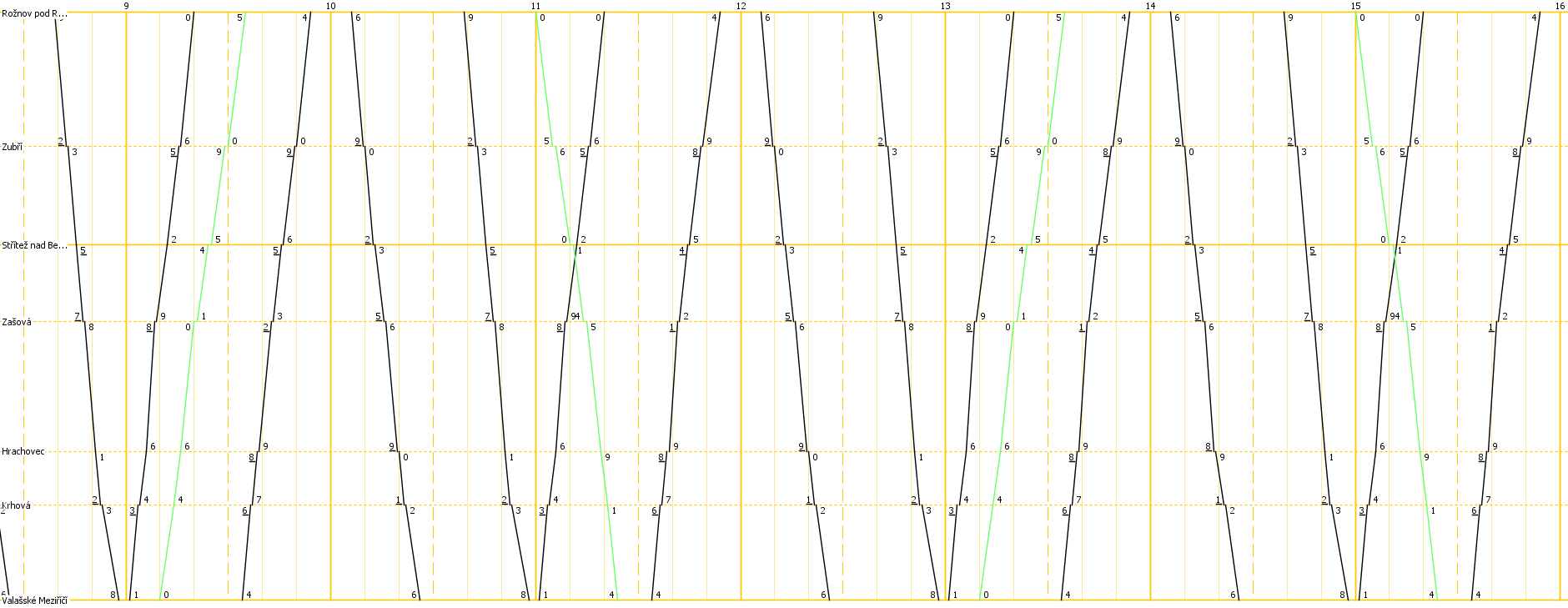


Během pracovních dní budou jednotlivé soupravy přecházet v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm z jednoho spoje na druhý. Jednotlivé vlaky tak budou využívat stále jen nástupiště č. 1. Ve dopravně D3 vzniká 12-15 min. čas na obrat soupravy. Tato doba je dostačující pro pohlcení drobného zpoždění jednotlivých spojů, což je důležité pro udržení stability GVD.

**Plán obsazení stanice Rožnov pod Radhoštěm - pracovní dny**



**Výhledový GVD pro trať č. 281 - víkend.**

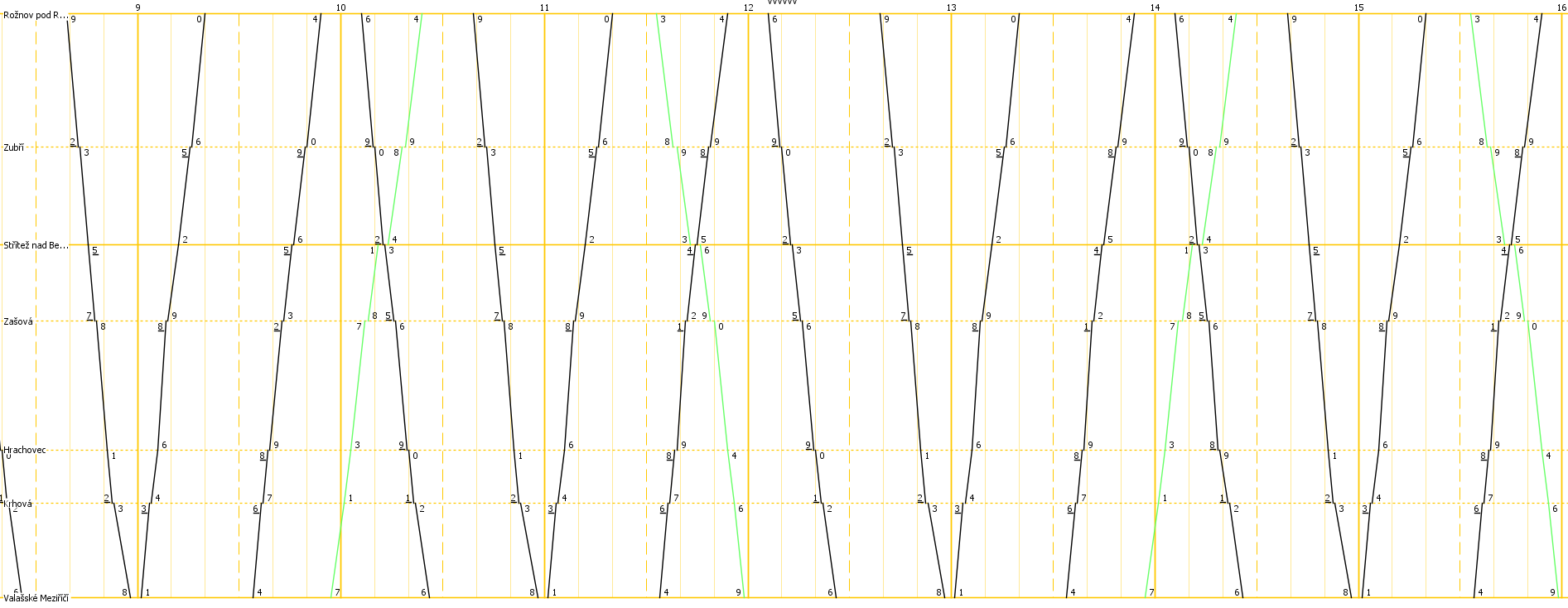


Zde je znázorněn GVD pro víkendový rozsah dopravy.*.* **Z GVD je patrné že i bez historických jízd jsou nárokovány dvě hrany nástupiště.** Nepředpokládáme pravidelné jízdy na obsazenou kolej tudíž je zapotřebí pravidelné jízdy k druhému nástupišti. V případě historických vlaků vozů (v případě současné polohy historických vlaků) je zapotřebí přestavování souprav osobních vlaků na kolej č. 4. Ve dnech, kdy budou zavedeny jízdy historických vlaků je možné odřeknout vybrané spoje osobní dopravy, ale to jen jako krajní případ. Jednalo by se o 2 páry vlaků jedoucí v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a zpět. Je možný posun časové polohy historických vlaků tak aby byl dostatečný prostor pro objíždění parní lokomotivy bez nuceného odstavování souprav osobních vlaků viz níže.

**Plán obsazení stanice Rožnov pod Radhoštěm víkend**



**Výhledový GVD pro trať č. 281 – víkend+ historické vlaky.**



S posunutím trasy historických vlaků (oproti stávající poloze) lze sestavit GVD v němž se střídavě využívají obě nástupiště bez vlivu na výhledový rozsah dopravy. Po odjezdu pravidelného osobního vlaku je zde 40 min dopravní okno které lze využít pro objíždění soupravy s dostatečnou rezervou.

**Plán obsazení stanice Rožnov pod Radhoštěm víkend + historické vlaky**



Komentář ke GVD:

- V pracovní dny není v problém, dvě soupravy osobních vlaků se v Rožnově potkávat nemají (dle výhledové dopravy bude křižování ve Stříteži), postačí jediná nástupištní hrana pro veškerou dopravu.

- V nepracovní dny (soboty, neděle svátky) se budou dle výhledové dopravy Zlínského kraje v dopravně Rožnov potkávat pravidelně dvě soupravy, dva různé vlaky dvou dopravců, každá na své lince, kdy nebude moci přecházet jedna souprava na druhou linku (takto jsou výkony zasmluvěny krajem s dopravci).

- K potkávání vlaků bude docházet cca 7x denně, každý nepracovní den.

- Podle doposud navrženého řešení máme dvě hrany, ke každé bude jezdit jedna linka (přednostně na kolej č. 1 k výpravní budově). Z hlediska technologického je nutno zajistit pouze přestavování (vč. odemykání a zamykání) jediné výhybky (ručně, zaměstnancem prvního vlaku, který přijede do stanice dříve (na 1. kolej) a má zde dlouhý pobyt cca 75 minut, pro vjezd druhého vlaku na 2. kolej). Po odjezdu druhého vlaku (který zde má pobyt cca 15 minut) přestaví pro první (svůj) vlak a následně po souhlasu dirigujícího dispečera odjíždí z 1. koleje.

- Pokud bychom chtěli vyjezdit veškerou dopravu na jedné hraně, je to teoreticky možné (vzhledem k délkám pobytu prvního vlaku – cca 75 minut), ale za cenu zdlouhavých technologických úkonů, které jsou na trati D3 časově náročnější, a to i na lidskou práci (ruční stavění výhybky, odemykání a zamykání výhybky) a vyžadují náročnější komunikaci s dirigujícím dispečerem (souhlasy s posunem, hlášení ukončení posunu apod.), stejně tak vlastní přestavování vlaku z jedné koleje na druhou, přecházení strojvedoucích atd. Po příjezdu 1. vlaku je nutné ohlásit příjezd vlaku na 1. kolej, poté zažádat o posun, odemknout výhybku, přestavit ručně výhybku, přejet vlakem na záhlaví, přestavit ručně výhybku, přejet vlakem na 2. kolej, přestavit výhybku, zamknout výhybku, ohlásit ukončení posunu. Následně by teprve vjížděl druhý vlak na kolej č. 1 a po 15 minutovém pobytu odjel. Po jeho odjezdu opět první vlak na 2. koleji musí zažádat o posun, odemknout výhybku, přestavit ručně výhybku, přejet na záhlaví, přestavit ručně výhybku, přejet na kolej č. 1, přestavit výhybku, zamknout výhybku, ohlásit ukončení posunu zažádat a jízdu vlaku. Vzhledem k dlouhému pobytu 1. vlaku ve stanici by to bylo časově stíhatelné, ale založit na těchto úkonech pravidelnou dopravu (opakovat vše 7x denně!) se jeví jako neefektivní a zdlouhavé. Navíc pokud bude vlak doprovázen pouze strojvedoucím, budou úkony časově náročnější (musí zajistit vozidlo brzdou, sestupovat z motorového vozu, přecházet k výhybce), než kdyby měl asistenci vlakvedoucího. Dále platí, že pokud bude první vlak (ten s dlouhým pobytem) na příjezdu opožděn, může druhý vlak strávit před lichoběžníkovou tabulí (hranice dopravny) další minuty do doby, než bude první vlak zdlouhavými úkony přestaven z 1. na 2. kolej a druhému vlaku bude postavena vlaková cesta na 1. kolej a dispečerovi ohlášeno ukončení posunu a následně povolen vjezd druhého vlaku do dopravny.

Veškerou dopravu by teoreticky šlo vyjezdit na jedné hraně a druhou, stávající sypanou hranu mít jako záložní (např. pro historické vlaky – pravidelnou dopravu vedenou bezbariérovými vozidly se určitě nedoporučuje odbavovat na sypaném bariérovém nástupišti), ale vzhledem k četnosti potkávání dvou vlaků (7x denně v nepracovní dny) se z pohledu dopravní technologie je tedy doporučeno zřídit dvě plnohodnotné nástupištní hrany 550 m, které budou rovnocenně sloužit osobní dopravě.

Výhledově se pak doporučuje zavést zabezpečení dopravny a zřídit dálkové ovládání minimálně rozhodující výhybky, aby odpadly úkony lidské práce při přestavování výhybky a zkrátily se provozní intervaly spojené s jízdami vlaků a celkově zabezpečení jízd vlaků.

Zpracoval: Dopravní projektování Ostrava, 06/2019