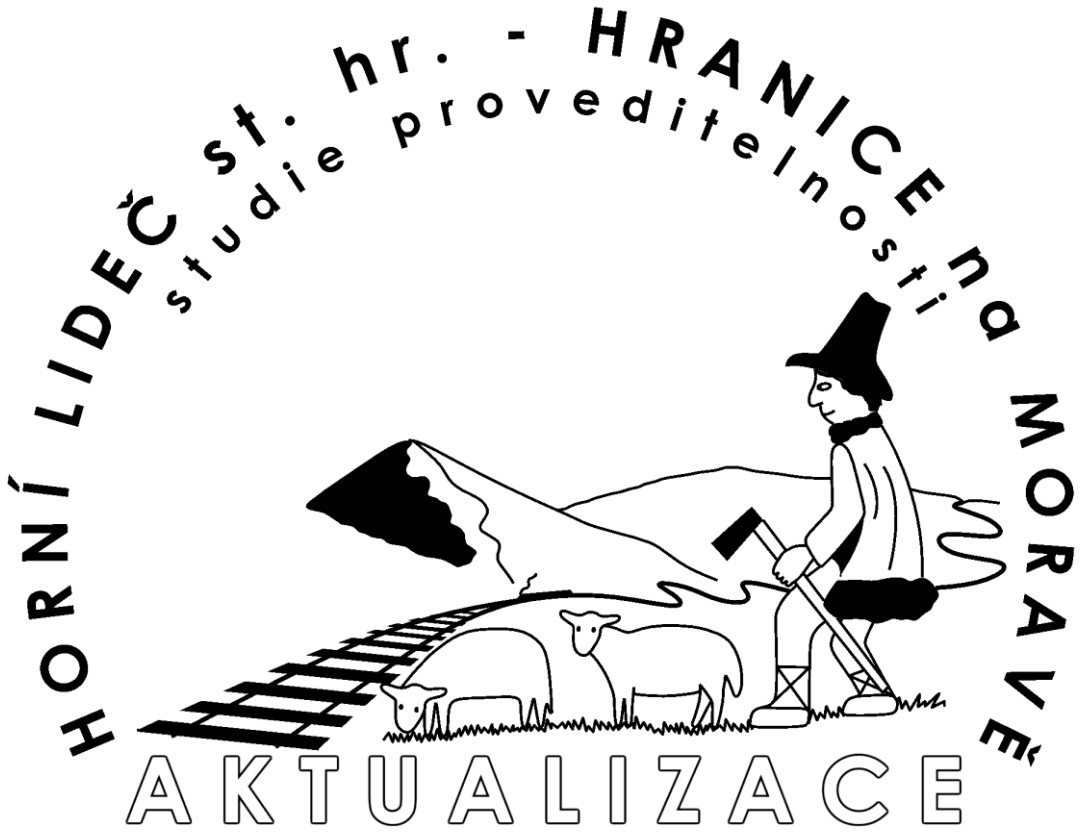
Studie proveditelnosti trati

Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě

A.1.2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE



O B S A H

SEZNAM ZNAČEK A ZKRATEK **5**
SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK **6**
1 ÚVOD **8**
2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE **9**
3 ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU **10**
3.1 OBCE A ŠIRŠÍ VZTAHY V DOPRAVĚ 10
3.2 VÝCHOZÍ STAV ŽELEZNIČNÍ TRATĚ HORNÍ LIDEČ ST.HR. – HRANICE NA MORAVĚ 12
Provozní charakteristika *12*
Traťová technologie *14*
Dopravní body mimo železniční stanice *15*
Přejezdová zabezpečovací zařízení *18*
Technický normativ hmotnosti nákladních vlaků *20*
3.3 VÝCHOZÍ STAV ŽST HORNÍ LIDEČ 21
Provozní charakteristika *21*
Staniční koleje *22*
Nástupiště *23*
Vlečky *24*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení *24*
Silnoproudé technologie *25*
Personální obsazení *25*
Staniční technologie *25*
3.4 VÝCHOZÍ STAV ŽST VALAŠSKÁ POLANKA 26
Provozní charakteristika *26*
Staniční koleje *27*
Nástupiště *27*
Vlečky *28*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení *28*
Silnoproudé technologie *28*
Personální obsazení *29*
Staniční technologie *29*
3.5 VÝCHOZÍ STAV ŽST VSETÍN 29
Provozní charakteristika *29*
Staniční koleje *30*
Nástupiště *31*
Vlečky *32*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení *34*
Silnoproudé technologie *34*
Personální obsazení *34*
Staniční technologie *34*
3.6 VÝCHOZÍ STAV ŽST JABLŮNKA 35
Provozní charakteristika *35*
Staniční koleje *36*
Nástupiště *36*
Vlečky *37*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení *37*
Silnoproudé technologie *38*
Personální obsazení *38*
Staniční technologie *38*
3.7 VÝCHOZÍ STAV ŽST VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 38
Provozní charakteristika *38*
Staniční koleje *40*
Nástupiště *42*
Vlečky *43*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení *45*
Silnoproudé technologie *45*

Personální obsazení ... *46*
Staniční technologie ... *46*
3.8 VÝCHOZÍ STAV ŽST LHOTKA NAD BEČVOU ... 47
Provozní charakteristika ... *47*
Staniční koleje ... *48*
Nástupiště ... *49*
Vlečky ... *49*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení ... *51*
Silnoproudé technologie ... *51*
Personální obsazení ... *52*
Staniční technologie ... *52*
3.9 VÝCHOZÍ STAV ŽST HUSTOPEČE NAD BEČVOU ... 52
Provozní charakteristika ... *52*
Staniční koleje ... *53*
Nástupiště ... *54*
Vlečky ... *54*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení ... *55*
Silnoproudé technologie ... *55*
Personální obsazení ... *55*
Staniční technologie ... *56*
3.10 VÝCHOZÍ STAV ŽST HRANICE NA MORAVĚ MĚSTO ... 56
Provozní charakteristika ... *56*
Staniční koleje ... *56*
Nástupiště ... *57*
Vlečky ... *57*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení ... *58*
Silnoproudé technologie ... *58*
Personální obsazení ... *58*
Staniční technologie ... *58*
4 ROZSAH DOPRAVY ... 59
4.1 STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY ... 59
Osobní doprava ... *60*
- Dálková osobní doprava ... 60
- Regionální osobní doprava ... 61
- Frekvence cestujících v osobní dorpavě ... 61

Nákladní doprava ... *61*
Pravidelné jízdní doby ... *62*
Provozně technologické vyhodnocení současného stavu ... *63*
Doprava odbočných tratí ... *64*
- Doprava na trati Horní Lideč – Bylnice ... 64
- Doprava na trati Vsetín – Velké Karlovice ... 64
- Doprava na trati Valašské Meziříčí – Kojetín ... 64
- Doprava na trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm ... 64
- Doprava na trati Valašské Meziříčí – Ostrava ... 64

4.2 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY ... 65
Osobní doprava ... *66*
- Hlavní trať Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě ... 66
- Odbočné tratě ... 68

Nákladní doprava ... *70*
5 NAVRHOVANÝ STAV ... 73
5.1 DOPRAVNÍ BODY MIMO ŽELEZNIČNÍ STANICE ... 78
5.2 NAVRHOVANÝ STAV ŽST HORNÍ LIDEČ ... 80
Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie ... *81*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení ... *83*
Silnoproudé technologie ... *84*
Personální potřeba ... *85*
5.3 NAVRHOVANÝ STAV ŽST VSETÍN ... 88
Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie ... *89*

Zabezpečovací a sdělovací zařízení ... *91*
Silnoproudé technologie ... *92*
Personální potřeba ... *92*
5.4 NAVRHOVANÝ STAV ŽST JABLŮNKA ... 92
Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie ... *93*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení ... *94*
Silnoproudé technologie ... *95*
Personální potřeba ... *95*
5.5 NAVRHOVANÝ STAV ŽST VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ ... 96
Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie ... *96*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení ... *99*
Silnoproudé technologie ... *100*
Personální potřeba ... *101*
5.6 NAVRHOVANÝ STAV ŽST LHOTKA NAD BEČVOU ... 101
Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie ... *102*
Zabezpečovací a sdělovací zařízení ... *103*
Silnoproudé technologie ... *103*
Personální potřeba ... *104*
5.7 SOUHRNNÁ PERSONÁLNÍ POTŘEBA ... 104
5.8 TYPOVÉ JÍZDNÍ SOUPRAVY ... 105
5.9 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI ... 106
5.10 VÝHLEDOVÉ JÍZDNÍ DOBY ... 107
5.11 VÝHLEDOVÉ GRAFIKONY VLAKOVÉ DOPRAVY ... 108
5.12 VÝHLEDOVÁ PROVOZNÍ KAPACITA ... 109
Úsek: st.hr ČR/SR - Vsetín ... *110*
Úsek: Vsetín – Valašské Meziříčí ... *111*
Úsek: Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě (mimo) ... *112*
- Varianta A.2 ... 113
- Varianta D.2 ... 114

Vyhodnocení výhledové provozní kapacity ... *115*
6 ZÁVĚR ... 115
DOKLADOVÁ ČÁST ... 117

SEZNAM ZNAČEK A ZKRATEK

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy akciová společnost
ČR	Česká republika
ČSAD	Česká státní automobilová doprava
DK	Dopravní kancelář
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
EP	Elektrický přestavník
ESA	Elektronické stavědlo
Ex	Expresní vlak
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IAD	Individuální automobilová doprava
JD	Jízdní doba
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	Knižní jízdní řád
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
Mn	Manipulační nákladní vlak
ND	Nákladní doprava
Nex	Expresní nákladní vlak
NJŘ	Nákresný jízdní rád
NV	Námezník výhybky
OŘ	Oblastní ředitelství
Os	Osobní vlak
Pn	Průběžný nákladní vlak
PN	Přivolávací návěst
PO	Provozní obvod
PoD	Prohlášení o dráze
PSt	Pomocné stavědlo
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
R	Rychlík
SJŘ	Sešitový jízdní řád
SŘ	Staniční řád železniční stanice
St	Stavědlo
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TEN-T	Trans European Transport Networks (Evropské dopravní cesty)
TK	Traťová kolej
TTP	Tabulky traťových poměrů
TV	Trakční vedení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
VNVK	Všeobecně nakládková a vykládková kolej
ZV	Začátek výhybky
ZZ	Zabezpečovací zařízení
ŽD	Železniční doprava
ŽSR	Železnice Slovenské republiky
ŽST	Železniční stanice

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázek 1 - Širší vztahy v dopravě ... 11
Obrázek 2 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Horní Lideč ... 22
Obrázek 3 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Horní Lideč ... 24
Obrázek 4 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Valašská Polanka ... 26
Obrázek 5 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Valašská Polanka ... 28
Obrázek 6 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Vsetín ... 30
Obrázek 7 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Vsetín ... 33
Obrázek 8 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Vsetín ... 33
Obrázek 9 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Jablůnka ... 36
Obrázek 10 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Jablůnka ... 37
Obrázek 11 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Valašské Meziříčí ... 40
Obrázek 12 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Valašské Meziříčí ... 44
Obrázek 13 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Valašské Meziříčí ... 44
Obrázek 14 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Lhotka nad Bečvou ... 48
Obrázek 15 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Lhotka n. B. ... 50
Obrázek 16 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Lhotka n. B. ... 51
Obrázek 17 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Hustopeče nad Bečvou ... 53
Obrázek 18 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Hustopeče n. B. ... 55
Obrázek 19 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Hranice na Moravě město ... 56
Obrázek 20 - Výsek GVD 2019 - 304a+308 ... 60
Obrázek 21 - vývoj výkonů ND v jednotlivých ŽST s vyšším počtem evidovaných vozových zásilek ... 62
Obrázek 22 - vývoj výkonů ND v jednotlivých ŽST s nižším počtem evidovaných vozových zásilek ... 62
Obrázek 23 - Blokové schéma - stávající stav - varianta BP ... 73
Obrázek 24 - Blokové schéma - varianta A.2 ... 74
Obrázek 25 - Blokové schéma - varianta D.2 ... 75
Obrázek 26 – Implementace ETCS – výhybna Špičky ... 80
Obrázek 27 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Horní Lideč ... 81
Obrázek 28 – Implementace ETCS ŽST - Horní Lideč ... 84
Obrázek 29 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Jablůnka ... 86
Obrázek 30 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Vsetín ... 89
Obrázek 31 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Jablůnka ... 93
Obrázek 32 – Implementace ETCS – ŽST Jablůnka ... 95
Obrázek 33 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Valašské Meziříčí ... 96
Obrázek 34 – Implementace ETCS – ŽST Valašské Meziříčí ... 100
Obrázek 35 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Lhotka nad Bečvou ... 102
Obrázek 36 – Rozjezd typových nákladních vlaků ze ŽST Hranice na Moravě, varianta D.2 ... 107

Tabulka 1 - Technický normativ hmotnosti nákladních vlaků ... 21
Tabulka 2 - Přehled staničních kolejí ŽST Horní Lideč, SŘ ŽST Horní Lideč ... 23
Tabulka 3 - Stávající systemizace ŽST Horní Lideč ... 25
Tabulka 4 - Přehled staničních kolejí ŽST Valašská Polanka ... 27
Tabulka 5 - Stávající systemizace ŽST Valašská Polanka ... 29
Tabulka 6 - Přehled staničních kolejí ŽST Vsetín ... 31
Tabulka 7 - Stávající systemizace ŽST Vsetín ... 34
Tabulka 8 - Přehled staničních kolejí ŽST Jablůnka ... 36
Tabulka 9 - Stávající systemizace ŽST Jablůnka ... 38

TABULKA 10 - PŘEHLED STANIČNÍCH KOLEJÍ ŽST VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 42
TABULKA 11 - STÁVAJÍCÍ SYSTEMIZACE ŽST VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 46
TABULKA 12 - PŘEHLED STANIČNÍCH KOLEJÍ ŽST LHOTKA NAD BEČVOU 49
TABULKA 13 - STÁVAJÍCÍ SYSTEMIZACE ŽST LHOTKA NAD BEČVOU 52
TABULKA 14 - PŘEHLED STANIČNÍCH KOLEJÍ ŽST HUSTOPEČE N. B. 53
TABULKA 15 - STÁVAJÍCÍ SYSTEMIZACE ŽST HUSTOPEČE NAD BEČVOU 55
TABULKA 16 - PŘEHLED STANIČNÍCH KOLEJÍ ŽST HRANICE N. M. MĚSTO 57
TABULKA 17 - STÁVAJÍCÍ SYSTEMIZACE ŽST HRANICE N. MORAVĚ MĚSTO 58
TABULKA 18 - ROZSAH PRAVIDELNÉ DOPRAVY, GVD 2019 59
TABULKA 19 - JÍZDNÍ DOBY VLAKŮ KATEGORIE EX, SP, OS, NEX/PN, MN, NJŘ 304A+308 63
TABULKA 20 - PROPUSTNOST OMEZUJÍCÍHO MEZISTANIČNÍHO ÚSEKU 63
TABULKA 21 - VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY 65
TABULKA 22 - SOUHRNNÁ PERSONÁLNÍ POTŘEBA 105
TABULKA 23 – KONFIGURACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU HORNÍ LIDEČ ST.HR. – HRANICE NA MORAVĚ, VARIANTA A.2, D.2 109
TABULKA 24 - DOBA OBSAZENÍ JEDNOTLIVÝCH MEZISTANIČNÍCH ÚSEKŮ VARIANTY A.2 A D.2 110
TABULKA 25 - NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ OMEZUJÍCÍHO MEZISTANIČNÍHO ÚSEKU ŽST VSETÍN – VAL. POLANKA 110
TABULKA 26 - VÝPOČET PROPUSTNOSTI OMEZUJÍCÍHO ÚSEKU ŽST VSETÍN – ŽST VAL. POLANKA 111
TABULKA 28 - NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ OMEZUJÍCÍHO MEZISTANIČNÍHO ÚSEKU ŽST V. MEZIŘÍČÍ – ŽST JABLŮNKA 112
TABULKA 29 - VÝPOČET PROPUSTNOSTI OMEZUJÍCÍHO ÚSEKU ŽST V. MEZIŘÍČÍ – ŽST JABLŮNKA 112
TABULKA 31 - NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ OMEZUJÍCÍHO MEZISTANIČNÍHO ÚSEKU VYH. ŠPIČKY – ŽST LHOTKA N. B. 113
TABULKA 32 - VÝPOČET PROPUSTNOSTI OMEZUJÍCÍHO ÚSEKU VÝH. ŠPIČKY – LHOTKA NAD BEČVOU 113
TABULKA 34 - NÁSLEDNÁ MEZIDOBÍ OMEZ. MEZISTANIČNÍHO ÚSEKU ŽST HRANICE N. M. – ŽST LHOTKA N. B. 114
TABULKA 35 - VÝPOČET PROPUSTNOSTI OMEZUJÍCÍHO ÚSEKU ŽST HRANICE N. M. – ŽST LHOTKA N. B. 115

1 ÚVOD

Hlavním cílem dopravně-technologického posouzení tratě Horní Lideč – Hranice na Moravě je stanovení její konfigurace z pohledu provozu osobní dopravy (především pak z pohledu provozu regionální osobní dopravy) a rovněž z pohledu provozu nákladní dopravy.

Z pohledu osobní dopravy je trať posuzována především v oblasti konfigurace železničních stanic a zastávek, - konfigurace nástupních hran a přístupu na ně, a také v oblasti provozního konceptu převážně uzlových stanic jako Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč.

Z pohledu nákladní dopravy je pak trať posuzována především s ohledem na možnost vybavení jednotlivých dopravních bodů dlouhými staničními kolejemi, které jsou klíčové při provozu stále častějších tranzitních vlaků kombinované dopravy o celkové délce až 740 metrů.

Konfigurace železničních stanic je tedy navrhována z ohledem na výhledový rozsah a koncept dopravní obslužnosti osobní dopravou, a také s ohledem na maximalizaci užitečných délek staničních kolejí, kdy je řešení často omezené stávajícími podmínkami.

Konfigurace traťových úseků není z pohledu stávajícího i výhledového provozu, a tedy propustnosti tratě výrazně omezující, nutnosti je však výhledová aplikace evropského vlakového zabezpečovače ETCS, který má za následek úpravu zabezpečení tratě.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Rozsah technického řešení „Aktualizace Studie proveditelnosti trati Horní Lideč – Hranice na Moravě“ je definován železniční stanici Hranice na Moravě (mimo), státní hranici ČR/SR u Horní Lidče, a zaústěním navazujících tratí do železničních stanic Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč.

Železniční trať Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě představuje důležitou páteřní spojnici velké části České republiky se středním Slovenskem, a také napojuje velká města Vsetín a Valašské Meziříčí na oblast Ostravska a Přerovska, a tedy také dále na území Čech a hlavního města Prahy. Pohraniční styk se Slovenskou republikou spočívá především ve vedení dálkových osobních vlaků, a také ve vedení tranzitních nákladních vlaků, regionální osobní doprava pak zastupuje především funkci příměstské dopravy – pohraniční styk v regionální osobní dopravy je zajištěn také, ale v pouze v nižší míře.

Současné stavebně-technické parametry tratě však již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům prakticky všech dopravních segmentů na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy, zejména z hlediska celkového technického stavu a potřeby zkracování jízdních dob.

Vlastníkem předmětné dráhy je stát, Česká republika. Vlastníka dráhy ve smyslu zákonných ustanovení zastupuje provozovatel dráhy, který dráhu provozuje. Provozovatelem dráhy je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.) se sídlem v Praze. Z pohledu provozovatele dráhy, SŽDC, s.o., je předmětná část infrastruktury přidělena do působnosti Oblastního ředitelství Olomouc, a dále provozního obvodu Olomouc a Valašské Meziříčí.

Dálková osobní doprava na předmětné části infrastruktury je realizovaná na základě objednávky Ministerstva dopravy České republiky, regionální osobní doprava pak na základě objednávky krajského úřadu Zlínského a Olomouckého kraje, za účasti koordinátorů veřejné dopravy KOVED s.r.o. (Zlín) a KIDSOK, p.o. (Olomouc).

3 ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

3.1 Obce a širší vztahy v dopravě

Celostátní trať Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě se nachází ve východní části České republiky, vede územím Zlínského a Olomouckého kraje. Trať představuje významnou dopravní tepnu pro region Valašsko, ale je i významní tranzitní tratí pro dálkové expresy linky Ex2 mezi Prahou - Valašskem a Slovenskem. Nejvýznamnějšími městy na trati jsou: Vsetín, Valašské Meziříčí a Hranice a obec Horní Lideč. Mimo ně leží na trati i několik menších obcí.

Obec Horní Lideč je obec v okrese Vsetín, žije tady kolem 1400 obyvatel. ŽST Horní Lideč leží na celostátní dráze (trať č. 280) Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, odbočuje zde i regionální dráha, která vede na jih přes Valašské Klobouky do Bylnice, kde ústí do tzv. Vlárské dráhy. Obec je kromě železnice obsluhována také příměstskými autobusy, hlavně dopravce ČSAD Vsetín a.s. Obcí prochází silnice 1. třídy č. I/57 která spojuje Polskou a Slovenskou hranici, a Horní Lideč spojuje s Valašským Meziříčím, Vsetínem, Valašskými Klobouky a Bylnicí, a vede až do Dubnice nad Váhom na Slovensku. Silnice 1. třídy I/49 spojuje Horní Lideč s krajským městem – Zlínem a Otrokovicemi na západ a Slovenskem (Púchov) na východ.

Vsetín je okresní město ve Zlínském kraji ležící na řece Vsetínská Bečva. V současnosti má přibližně 26 000 obyvatel. Kromě předmětné dráhy celostátní (Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě) ústí do ŽST regionální dráha Vsetín – Velké Karlovice. Příměstské autobusy, jejichž provozovatelem je hlavně ČSAD Vsetín, a.s, propojují město se Zlínem, Vizovicemi, Valašským Meziříčím, Rožnovem pod Radhoštěm a dalšími přilehlými obcemi a městy. Přes Vsetín vedou silnice 1. třídy č. I/57 a I/69, která propojuje Vsetín s Vizovicemi. Dále přes město vedou silnice II. třídy, spojující přilehlé obce s okresním městem.

Město Valašské Meziříčí se nachází 15 km severně od Vsetína, v okrese Vsetín, na soutoku řek Vsetínská Bečva a Rožnovská Bečva. Je domovem pro přibližně 22 000 obyvatel Město je významným dopravním uzlem v oblasti. Železnice vede z města pěti směry. Kromě celostátní dráhy č. 280 (Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě) vedou přes ŽST Valašské Meziříčí také dráhy regionální č. 303 vedoucí do Hulína, Kroměříže a Kojetína, trať č. 281 do Rožnova pod Radhoštěm, trať č. 323 vedoucí do Frenštátu pod Radhoštěm, Frýdku – Místku a Ostravy. Okolní obce jsou obsluhovány příměstskými autobusy společnosti ČSAD Vsetín a.s. Městem vedou silnice 1. třídy č. I/35 z Hrádku nad Nisou a Liberce přes Hradec Králové, Svitavy, Olomouc a Hranice a z Valašského Meziříčí pokračuje přes Rožnov pod Radhoštěm a Horní Bečvu na Bumbálku a dále na Slovensko a silnice č. I/57.

Město Hranice leží v Olomouckém kraji, v okrese Přerov. Město má v současnosti kolem 18 000 obyvatel. Přes ŽST Hranice na Moravě vedou 2 celostátní dráhy, trať č. 270 Česká Třebová – Přerov – Bohumín a trať č. 280 Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě. Provozovatelem městské autobusové dopravy je společnost ČSAD Frýdek – Místek, příměstské pak ARRIVA MORAVA a.s. Přes území města vede dálnice D1, spojující Prahu, Brno a Ostravu. Městem vedou i silnice 1. třídy č. I/47 spojující Vyškov, Fulnek a Hranice s Přerovem a Bělotínem a silnice č. I/35 vedoucí do Valašského Meziříčí. Silnice II. třídy č. II/440 spojuje Hranice s Potštátem. Ostatní silnice spojují město především s přilehlými obcemi.

Obrázek 1 - Širší vztahy v dopravě, mapy.cz

V současném stavu jsou jízdní doby vlaků a IAD mezi jednotlivými městy porovnatelné, v případě expresních vlaků má železnice dokonce navrch. Železniční stanice na trati však v stávajícím stavu neplní současné bezpečnostní standardy, proto by rekonstrukce stávajících stanic a ještě větší časová úspora železniční dopravě bezesporu přidala na atraktivitě v porovnání s IAD.

Autobusová doprava v řešeném území doplňuje dálkovou železniční dopravu v malé míře, např. mezinárodní spoj Praha – Košice, který zastavuje ve Valašském Meziříčí, ale dálková autobusová doprava je provozována spíše na kratší vzdálenost. Jsou to například spoje Vsetín –

(Valašské Meziříčí) – Brno, nebo Vsetín – Ostrava. V rámci regiónu jsou významné spojení větších měst s krajským městem – Zlínem (v případě města Hranice je krajským městem Olomouc, která je z Hranic dostupná vlakem). Příměstské autobusy tedy spojují obce s většími obcemi, nebo městy.

Horní Lideč je napojená na Zlín přímou autobusovou linkou. Ta vede ze Zlína přes Vizovice, Prlov, Valašskou Polanku a Lidečko do Horní Lidče, odkud pokračuje ještě dál do Valašských Klobouků. Další linky vedoucí přes Horní Lideč vedou do Lančova a Valašské Senice.

Vsetín je největším uzlem regionální autobusové dopravy a také sídlem majoritního dopravce ČSAD Vsetín, a.s. Linky jsou odsud vedeny do Zlína více trasami (rozdílné nácestné zastávky, tím pádem obsluha větší části území kraje). Některé linky vedou souběžně s železnicí, zejména linky Vsetín – Velké Karlovice a Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm. Cesta ze Vsetína do Velkých Karlovic vlakem a autobusem trvá přibližně stejnou dobu. V případě Frenštátu pod Radhoštěm je pak časově výhodnější využít železniční spojení s přestupem ve Valašském Meziříčí, ale autobusy slouží především k obsluze nácestných obcí, které nejsou napojeny na železniční síť. Ve Vsetíně je provozována také MHD, která čítá 11 linek, některé z nich však jen v počtu jednoho, anebo několika málo spojů denně.

Z Valašského Meziříčí jsou taktéž obsluhovány autobusy hlavně přilehlé obce. Velké množství spojů je vedeno přes Vsetín, Bystřičku a Rožnov pod Radhoštěm, protože zde dochází k souběhu linek. Nadprůměrným počtem spojů jsou také obsluhovány obce Kelč, Kladeruby a Lešná. Ve Valašském Meziříčí je také provozována MHD. Ta má v současném stavu 7 linek.

Město Hranice už leží v Olomouckém kraji. Hlavním provozovatelem regionální autobusové dopravy je společnost ARRIVA Morava, a.s. Příměstské linky objednávané Olomouckým krajem spojují Hranice s okolními obcemi jako jsou: Jindřichov, Bystřice pod Hostýnem, Odry, Soběchleby a jiné, ale i s většími městy jako Olomouc, Opava a Přerov. Ve městě Hranice je provozována MHD dopravcem ČSAD Frýdek – Místek, a.s., která má 10 linek, jež jsou obsluhovány elektrobusy.

3.2 Výchozí stav železniční tratě Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě

Provozní charakteristika

Trať Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je v knižním jízdním řádu SŽDC označená jako trať č. 280, dle Prohlášení o dráze je číslovaná jako trať č. 820, podle nákresného jízdního řádu je číslovaná jako trať č. 304a+308, podle TTP má trať č. 308. Trať je významnou dopravní

tepnou pro region, ale také pro dálkovou dopravu, která je vedená po této trati. Celková délka tratě je 70,833 km. Dle zákona o drahách je tato dráha dráhou celostátní. Trať je zařazena do transevropské sítě TEN-T, do koridoru Rýn – Dunaj.

Trať je v celé délce dvoukolejná s rozchodem 1435 mm, elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3kV, třída zatížení je v současném stavu D4 (22,5 t na nápravu, 8t na běžný metr vozu). Trať začíná v Horní Lidči státní hranici v km 21,110 a končí v ŽST Hranice na Moravě v km 0,000. Maximální sklon tratě je 18,9‰, od začátku ke konci tratě je maximální sklon 15‰, od konce k začátku trati 18‰.

Konkrétní značení tratě Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je následovné:

- dle TTP: 308: Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě,
- dle PoD: 820: Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě,
- dle KJŘ: 280: Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě,
- dle NJŘ: 304a+308: Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, Vsetín – Velké Karlovice.

Stávající nejvyšší traťová rychlost činí 90 km/h (po modernizaci úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou maximálně až 160 km/h), rychlosti jsou dále snižovány místními omezeními. Zábrzdná vzdálenost v úseku Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě město je 1000m, v úseku Hranice na Moravě město – Hranice na Moravě 700m. Normativ délky pro osobní vlak (včetně hnacího drážního vozidla) činí 200m, pro nákladní vlaky (včetně HDV) pak 538m. Maximální povolená délka nákladního vlaku je 697m.

Organizování a řízení drážní dopravy na trati podléhá předpisu SŽDC D1, odpovědnou organizací za řízení provozu je PO Olomouc a PO Valašské Meziříčí. Hranice působnosti PO je odbočka Skalka v km 1,929. Na trati je zaveden pravostranný provoz.

V současném stavu se na trati nachází celkem 9 mezistaničních úseků, jsou to: ŽST Lúky pod Makytou (ŽSR) – (státní hranice SR/ČR) – ŽST Horní Lideč, ŽST Horní Lideč – ŽST Valašská Polanka, ŽST Valašská Polanka - ŽST Vsetín, ŽST Vsetín – ŽST Jablůnka, ŽST Jablůnka – ŽST Valašské Meziříčí, ŽST Valašské Meziříčí – ŽST Lhotka nad Bečvou, ŽST Lhotka nad Bečvou – ŽST Hustopeče nad Bečvou, ŽST Hustopeče nad Bečvou – ŽST Hranice na Moravě město, ŽST Hranice na Moravě město – ŽST Hranice na Moravě. Traťové zabezpečovací zařízení je 3. kategorie. V traťovém úseku Hranice na Moravě – Hranice na Moravě město automatické hradlo AH 82A, Hranice na Moravě město – Hustopeče nad Bečvou se nachází automatické hradlo AH 82, v úseku odbočka Skalka – Hranice na Moravě dodatečně vybavené kódováním ve směru do Hranic. V úseku Hustopeče nad Bečvou – Horní Lideč (– Lúky pod Makytou) je pak obousměrný tříznaký automatický blok AB3–82A–S (Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou: AB3-82) s

přenosem návěsti vlakového zabezpečovače i proti správnému směru. Trať je pro účel kontroly obsazeni, resp. volnosti vybavena kolejovými obvody.

ŽST Lúky pod Makytou (ŽSR) a ŽST Horní Lideč plní funkci pohraničních přechodových stanic, spolu s mezistaničním úsekem tak tvoří železniční hraniční přechod Lúky pod Makytou - Horní Lideč. Pohraniční mezistaniční úsek Lúky pod Makytou (ŽSR) – Horní Lideč protíná státní hranice v km 21,110 (tratě Púchov (ŽSR) – Lúky pod Makytou (ŽSR) – Horní Lideč (km 27,645). V blízkosti státní hranice je trať vedena v tunelu – mezi km 23,122 až km 23,421.

Traťová technologie

Počátek tratě je ve stanici Hranici na Moravě kde je zajištěno přímé napojení na trať KJŘ 270 Česká Třebová – Bohumín (směr Bohumín nutná úvraťová jízda v ŽST Hranice na Moravě). Trať ve stanici ŽST Hranice na Moravě začíná na území Olomouckého kraje, a dále za odbočkou Skalka pokračuje územím Zlínského kraje (od ŽST Lhotka nad Bečvou až do ŽST Horní Lideč a dále po státní hranici ČR/SR). Za územím Zlínského kraje, a tedy mimo území České republiky trať pokračuje územím Slovenské republiky jako trať ŽSR 125 do stanice Púchov, kde se napojuje na nejvýznamnější slovenské železniční spojení Bratislava – Žilina – Košice (směr Bratislava nutná úvraťová jízda v ŽST Púchov). Na trati jsou vedeny dálkové osobní vlaky obsluhující uzlové železniční stanice, a vlaky regionální osobní obsluhující také ostatní dopravní body – tedy také zastávky a menší železniční stanice. Na území Olomouckého kraje je z pohledu cestující veřejnosti na trati obsluhována ŽST Hranice na Moravě, ŽST Hranice na Moravě město, zast. Teplice nad Bečvou, zast. Černotín, zast. Špičky, zast. Milotice na Bečvou a ŽST Hustopeče nad Bečvou, na území Zlínského kraje pak ŽST Lhotka na Bečvou, ŽST Valašské Meziříčí, zast. Brňov, zast. Bystřička, ŽST Jablůnka, ŽST Vsetín, zast. Leskovec, ŽST Valašská Polanka, zast. Lužná u Vsetína, zast. Lidečko, zast. Lidečko Ves, ŽST Horní Lideč, a zast. Střelná. Dále navazuje území Slovenské republiky. Vlaky nákladní dopravy jsou ve většině vedeny jako vlaky tranzitní, přes celou trať z oblasti Hranic (a Přerovska a Ostravska) na území Slovenské republiky. Tranzitní nákladní vlaky jsou doplněny vlaky místními nákladními, jejichž četnost plynule klesá od ŽST Hranice na Moravě směr Horní Lideč – významná místa manipulace z pohledu celotraťové technologie jsou odb. Skalka (vlečka Cement Hranice) a ŽST Lhotka nad Bečvou (vlečka Deza). Z důvodu ne úplně příznivých sklonových (za ŽST Hranice na Moravě směr Horní Lideč klesání cca 8 km tratě ve sklonu cca 6‰, následné stoupání téměř až po zast. Střelná v maximálním sklonu až 14,7‰, a navazující klesání na území Slovenské republiky v maximálním sklonu 17,5‰), a směrových poměrů tratě je při provozování nákladní dopravy dopravci využíváno také postrkové služby. Postrková služba ale není podmínkou při správné organizaci dopravy – průjezd vlaků směr Slovensko bez nutnosti jeho zastavení.

Dopravní body mimo železniční stanice

V mezistaničním úseku Lúky pod Makytou (ŽSR) – Horní Lideč se nachází celkem tři železniční zastávky:

Zastávka Lysá pod Makytou (ŽSR) se nachází v km 15,782 mezi stanicemi Lúky pod Makytou a Horní Lideč. Nástupiště u obou TK jsou vnější, úrovňová, délky 200 m. Na nástupištích je elektrické stožárové osvětlení ovládané časovým spínačem. Zastávka je vybavena čekárnou pro cestující, vestibulem a WC. U 2. koleje je vybudován přístřešek. Příchod/odchod na/z nástupiště u 1. koleje je podchodem vzdáleným 40 m od přístřešku.

Zastávka Strelenka (ŽSR) leží v km 20,032 mezi stanicemi Lúky pod Makytou – Horní Lideč. Nástupiště u obou TK jsou vnější, úrovňová, délky 144 m. Na obou nástupištích je elektrické stožárové osvětlení ovládané časovým spínačem. Zastávka je vybavena přístřešky pro cestující u obou kolejí a WC u 2. Koleje. Příchod/odchod na/z nástupiště u 1. koleje je podchodem vzdáleným 60 m od přístřešku.

Zastávka Střelná leží v km 23,668 mezi stanicemi Lúky pod Makytou – Horní Lideč. Nástupiště u 1. TK v km 23,611–23,751 délky 140 m a u 2. TK v km 23,751–23,611 délky 140 m jsou vnější, úrovňová, výšky 550 mm nad temenem kolejnice. Přístřešky pro cestující jsou na nástupištích u obou kolejí. Příchod a odchod z nástupiště u 1. Koleje je podchodem. Elektrické osvětlení nástupišť a přístřešků je ovládané fotobuňkou v kombinaci se spínacími hodinami. Nástupiště jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešky u obou kolejí a podchod zářivkami. Zastávka je vybavena rozhlasovým zařízením, obsluhuje ho operátor železniční dopravy ŽST Horní Lideč. Zastávka je přístupná bezbariérově bez pomoci zaměstnance dopravce. Osvětlení tunelu je provedeno zářivkami, které se zapínají tlačítkem po uzamčení klíče, který je uložen v DK ŽST Horní Lideč. Tlačítka jsou umístěna na začátku a konci tunelu.

V mezistaničním úseku Horní Lideč – Valašská Polanka se nachází celkem tři železniční zastávky:

Zastávka Lidečko ves leží v km 21,485 mezi stanicemi Horní Lideč – Valašská Polanka. Nástupiště u 1. TK v km 21,367–21,507 délky 140 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice a u 2. TK v km 21,507–21,367 délky 140 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice jsou vnější, úrovňová, s pevnou nástupní hranou, povrch betonové desky. U obou kolejí jsou přístřešky. Pro přístup k vlakům slouží cestujícím přechodová lávka nad kolejemi. Elektrické osvětlení je ovládáno fotobuňkou se spínacími hodinami. Nástupiště a přechodová lávka jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešky u obou kolejí zářivkami. Zastávka je vybavena rozhlasovým zařízením, obsluhuje ho operátor železniční dopravy ŽST Horní Lideč. Zastávka není bezbariérově přístupná ani s pomocí zaměstnance dopravce (bezbariérová jsou pouze nástupiště a přístup na nástupiště u 2. TK).

Zastávka Lidečko leží v km 23,912 mezi stanicemi Horní Lideč – Valašská Polanka. Nástupiště u 1. TK v km 23,866–24,062 délky 196 m a u 2. TK v km 23,924–24,124 délky 200 m jsou vnější, úrovňová, s pevnou nástupní hranou, povrch betonové desky, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. Pro přístup na nástupiště u 2. TK slouží přechodová lávka. Elektrické osvětlení je ovládáno fotobuňkou se spínacími hodinami. Nástupiště, přístupová cesta a přechodová lávka jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami. Zastávka není bezbariérově přístupná ani s pomocí zaměstnance dopravce.

Zastávka Lužná u Vsetína leží v km 26,335 mezi stanicemi Horní Lideč – Valašská Polanka. Nástupiště u 1. TK v km 26,295–26,500 délky 205 m a u 2. TK v km 26,280–26,480 délky 200 m jsou vnější, úrovňová, s pevnou nástupní hranou, povrch betonové desky, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. U 1. TK je přístřešek, u 2. TK je čekárna. Pro přístup k vlakům slouží podchod. Elektrické osvětlení je ovládané fotobuňkou se spínacími hodinami. Nástupiště a přístupová cesta jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešek u 2. TK zářivkami. Přístřešek u 1. TK není osvětlen. Zastávka je vybavena rozhlasovým zařízením, obsluhuje operátor železniční dopravy ŽST Horní Lideč. Zastávka není bezbariérově přístupná ani s pomocí zaměstnance dopravce.

V mezistaničním úseku Valašská Polanka – Vsetín se nachází celkem jedna železniční zastávka:

Zastávka Leskovec leží v km 32,072 mezi stanicemi Valašská Polanka – Vsetín. Nástupiště u 1. TK v km 31,994–32,214 délky 220 m a u 2. TK v km 32,200– 31,997 délky 203 m jsou vnější, úrovňová, s pevnou nástupní hranou, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. Pro přístup k vlakům slouží podchod, který je vzdálený asi 50 m od zastávky. Osvětlování zastávky je prováděno automaticky fotobuňkou a časovým spínačem. Zastávka není bezbariérově přístupná ani s pomocí zaměstnance dopravce.

V mezistaničním úseku Vsetín – Jablůnka se nenachází žádný dopravní bod.

V mezistaničním úseku Jablůnka – Valašské Meziříčí se nachází celkem dvě železniční zastávky a jedno nákladiště:

Nákladiště zastávka Bystřička leží v km 32,630 mezi stanicemi Valašské Meziříčí – Jablůnka. Nástupiště u 1. TK v km 32,705–32,565 délky 140 m a u 2. TK v km 32,565–32,705 délky 140 m jsou vnější úrovňová s pevnou nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice, povrch betonové desky a dlažba. Přístup do budovy je bezbariérový, nástupiště jsou bezbariérově přístupná. Elektrické osvětlení je ovládané fotobuňkou a časovým spínačem. Nástupiště jsou osvětlena osvětlovacími stožáry s výbojkami, podchod a přístřešek u 1. TK zářivkami a výbojkami. Přístup k nástupišti u koleje č. 2 je podchodem, v podchodu jsou 2 výtahy sloužící i osobám s

omezenou schopností pohybu k přístupu na nástupiště. Nákladiště Bystřička odbočuje z koleje č. 1 výhybkami č. 1 v km 32,846 a č. 5 v km 32,443.

Zastávka Brňov leží v km 29,615 mezi stanicemi Valašské Meziříčí – Jablůnka. Nástupiště u 1. TK v km 29,699–29,459 délky 240 m je vnější úrovňové s pevnou nástupní hranou výšky 300 mm nad temenem kolejnice, povrch betonové desky. Nástupiště u 2. TK v km 29,431–29,671 délky 240 m je vnější úrovňové s pevnou nástupní hranou výšky 300 mm nad temenem kolejnice, povrch betonové desky. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. Elektrické osvětlení je ovládané fotobuňkou a časovým spínačem. Nástupiště jsou osvětlena osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešky zářivkami. Příchod k nástupišti směr Valašské Meziříčí je podjezdem pod tratí a příchodovým chodníkem.

V mezistaničním úseku Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou se nenachází žádný dopravní bod.

V mezistaničním úseku Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou se nenachází žádný dopravní bod.

V mezistaničním úseku Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město se nachází celkem čtyři železniční zastávky a dvě automatická hradla.

Automatické hradlo Špičky, oddílová návěstidla 1Lo a 2Lo leží v km 10,413 mezi stanicemi Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město.

Automatické hradlo Černotín, oddílová návěstidla 1So a 2So leží v km 8,536 mezi stanicemi Hranice na Moravě město – Hustopeče nad Bečvou.

Zastávka Milotice nad Bečvou leží v km 13,010 mezi stanicemi Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město. Nástupiště jsou vnější, úrovňová, typ SUDOP, u 1. TK v km 13,112–12,972 délky 140 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice, u 2. TK v km 12,972–13,112 délky 140 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice. U obou kolejí jsou přístřešky pro cestující. Elektrické osvětlení je ovládané fotobuňkou a časovým spínačem. Nástupiště a přístupové cesty jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešky pro cestující zářivkami. Přístup na nástupiště u 1. koleje je přes přejezd s PZS. Nástupiště jsou bezbariérově přístupná. Zastávka je vybavena rozhlasovým a informačním zařízením, obsluhuje výpravčí ŽST Hustopeče nad Bečvou.

Zastávka Špičky leží v km 11,281 mezi stanicemi Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město. Nástupiště jsou vnější, úrovňová, typ SUDOP, u 1. TK v km 11,293–11,153 délky 140 m, výšky 300 mm nad temenem kolejnice, u 2. TK v km 11,153–11,293 délky 140 m, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. Elektrické osvětlení je ovládané fotobuňkou a časovým spínačem. Nástupiště a přístupové cesty jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešek pro cestující na 2. nástupišti zářivkami. Přístřešek na 1. nástupišti není osvětlen. Na nástupiště u 1.

koleje je příchod pro cestující po schodišti přes nadjezd. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. Zastávka je vybavena rozhlasovým zařízením, obsluhuje výpravčí ŽST Hustopeče nad Bečvou.

Zastávka Černotín leží v km 7,914 mezi stanicemi Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město. Nástupiště jsou vnější, úrovňová, typ SUDOP, u 1. TK v km 7,951–7,811 délky 140 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice, u 2. TK v km 7,793–7,933 délky 140 m, výšky 550 mm nad temenem kolejnice. U obou kolejí jsou přístřešky pro cestující. Elektrické osvětlení je ovládané fotobuňkou a časovým spínačem. Nástupiště a přístupové cesty jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, přístřešek pro cestující na 2. nástupišti zářivkami. Přístřešek na 1. nástupišti není osvětlen. Přístup na nástupiště u 1. koleje je přes přejezd s PZS. Nástupiště jsou bezbariérově přístupná. Zastávka je vybavena rozhlasovým a informačním zařízením, obsluhuje výpravčí ŽST Hustopeče nad Bečvou.

Zastávka Teplice nad Bečvou leží v km 6,184 mezi stanicemi Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město. Nástupiště u 1. TK v km 6,247–6,007 délky 240 m a u 2. TK v km 6,007–6,247 délky 240 m jsou vnější, úrovňová, typ SUDOP, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. U 2. koleje je nástupiště částečně kryté. U 1. koleje je budova se služební místností a vestibulem pro cestující. Pro příchod cestujících na nástupiště u 2. koleje slouží podchod. Nástupiště jsou osvětleny osvětlovacími stožáry s výbojkami, podchod pro příchod na 2. nástupiště zářivkami. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. Zastávka je vybavena rozhlasovým a informačním zařízením, obsluhuje výpravčí ŽST Hustopeče nad Bečvou.

V mezistaničním úseku Hranice na Moravě město – Hranice na Moravě se nachází jedna železniční odbočka:

Odbočka Skalka leží v km 1,828 mezi stanicemi Hranice na Moravě město – Hranice na Moravě, z odbočky Skalka odbočuje výhybkou číslo H3 vlečka Cement Hranice. Ovládání výhybek odbočky Skalka je součástí SZZ ESA 11 s JOP v ŽST Hranice na Moravě. Odbočka Skalka je přidělena SŽDC OŘ Olomouc, PO Olomouc.

Přejezdová zabezpečovací zařízení

Na trati se v stávajícím stavu nachází přejezdová zabezpečovací zařízení:

Mezistaniční úsek Hranice na Moravě město – Hustopeče nad Bečvou:

- P8456 přejezd v km 7,956, křížení místní komunikace, přechod pro pěší v obci Černotín, přejezd zabezpečen PZZ-RE, PZS 3ZBI,
- P8457 přejezd v km 12,964, křížení místní komunikace, přechod pro pěší v obci Milotice nad Bečvou, přejezd zabezpečen PZZ-RE, PZS 3ZBI,

ŽST Hustopeče nad Bečvou:

- P8049 přejezd v km 15,162, křížení silnice III.tř. /43911 mezi obcemi Hustopeče nad Bečvou – Němetice,

Mezistaniční úsek Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou:

- P8050 přejezd v km 18,889, křížení účelové komunikace mezi obcemi Lhotka nad Bečvou – Choryně, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SBI,

ŽST Lhotka nad Bečvou:

- P8051 přejezd v km 21,815, křížení účelové komunikace mezi obcemi Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SBI,

ŽST Valašské Meziříčí:

- P8052 přejezd v km 24,234, křížení s ulicí Hranická v obci Valašské Meziříčí, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3ZNI,

Mezistaniční úsek Valašské Meziříčí – Jablůnka:

- P8053 přejezd v km 27,704, křížení silnice 1. Třídy č. I/57 mezi obcemi Valašské Meziříčí a Vsetín, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3ZBI,
- P8054 přejezd v km 32,272, křížení silnice III. třídy/05726 v obci Bystřička, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3ZBI,
- P8055 přejezd v km 33,243, křížení silnice 1. Třídy č. I/57 mezi obcemi Valašské Meziříčí a Vsetín v obci Bystřička, přejezd zabezpečen PZZ-RE, PZS 3ZBI,
- P8056 přejezd v km 34,312, křížení místní komunikace – nepřístupná motorovým vozidlům, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SBI,
- P8057 přejezd v km 36,255, křížení silnice III. třídy č. III/05732 mezi obcemi Jablůnka a Pržno, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3ZBI,

ŽST Jablůnka:

- P8058 přejezd v km 37,308, křížení silnice I. Třídy č. I/57 mezi obcemi Vsetín a Valašské Meziříčí v obci Jablůnka, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3ZNI,

ŽST Vsetín:

- P8060 přejezd v km 38,264, křížení účelové komunikace v obci Vsetín, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3ZNI,

- P8059 přejezd v km 43,415, křížení místní komunikace – nepřístupná motorovým vozidlům, přejezd zabezpečen AŽD 71, PZS 3SNI.

Technický normativ hmotnosti nákladních vlaků

Přehled technických normativů hmotnosti nákladních vlaků v trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě:

Trať: Horní Lideč – Hranice na Moravě a zpět

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		
Horní Lideč – Valašské Meziříčí	$T_4$1600 T1500 S1400 U1100	$T_4$2500 T2270 S2100 U1500	$T_4$2500 T2270 S2100 U1500	$T_4$2500 T2200 S2000 U1500	$T_4$2500 T2200 S2000 U1500	$T_4$2500 T2270 S2100 U1500	$T_4$3000 T2650 S2400 U1600	$T_4$2600 T2400 S2200 U1600		
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$2700 T2200 S2100 U1400	$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$2000 T1950 S1900 U1400	$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$2700▪ T2500▪ S2300▪ U1400▪	$T_4$2500▪ T2450▪ S2100▪ U1250▪		▪ platí při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Valašské Meziříčí
Valašské Meziříčí – Vsetín	$T_4$1250 T1230 S1200 U800	$T_4$2300 T2270 S2000 U1200	$T_4$2300 T2270 S2000 U1200	$T_4$1750 T1700 S1500 U1000	$T_4$2200 T2100 S1950 U1000	$T_4$2300 T2270 S2000 U1200	$T_4$2500 T2400 S2300 U1400	$T_4$2350 T2300 S2050 U1250		Platí při průjezdu celým úsekem

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 – Vsetín	$T_4$1250 T1230 S1200 U800	$T_4$1750 T1650 S1600 U1200	$T_4$1750 T1650 S1600 U1200	$T_4$1270 T1250 S1200 U1000	$T_4$1800 T1750 S1600 U1000	$T_4$1850 T1800 S1600 U1200	$T_4$2150 T2000 S1900 U1300	$T_4$2000 T1900 S1700 U1200		Platí při rozjezdu v ŽST Val. Meziříčí a kdekoliv v úseku
Vsetín – Horní Lideč	$T_4$600* T580 S550 U400	$T_4$1000* T900 S800 U800	$T_4$1000* T900 S800 U800	$T_4$800* T750 S700 U650	$T_4$900* T850 S800 U750	$T_4$1000* T900 S800 U800	$T_4$1400*+ T1350+ S1300+ U1000	$T_4$1100* T1050 S900 U800		* platí při průjezdu celým úsekem + pro lok. ř. 183.7, 189, 383, 1216 platí T_4/T/S = 1540/1480/1430
Úsek	**Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady**									**Poznámka**
	181-183, ET 22	131, 2x130, ET 41	2x363.5	2x363	2x140, 2x141					
Horní Lideč – Valašské Meziříčí	$T_4$3000 T2650 S2400 U1600	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000	$T_4$3000 T2900 S2800 U1600					
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
Valašské Meziříčí – Vsetín	$T_4$2450 T2400 S2100 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 celým úsekem
	$T_4$2200 T2000 S1900 U1200	$T_4$3000 T2900 S2800 U2000	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000	$T_4$3000 T3000 S3000 U2000	$T_4$2400 T2350 S2300 U1500					Platí při rozjezdu v ŽST Val. Meziříčí a kdekoliv v úseku
Vsetín – Horní Lideč	$T_4$1350* T1150 S1050 U1000	$T_4$1900* T1700 S1500 U1200	$T_4$2100* T2000 S1800 U1500	$T_4$2000* T1800 S1600 U1500	$T_4$1500* T1400 S1300 U1200					* platí při průjezdu celým úsekem

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			
Hustopeče nad Bečvou – Hranice na M.	$T_4$1050 T1030 S1000 U600	$T_4$1200 T1150 S1100* U700	$T_4$1130 T1050 S1000* U600	$T_4$1180 T1100 S1080 U1000	$T_4$1300 T1250 S1200 U1050	$T_4$1500 T1450 S1400 U1050	$T_4$1400 T1350 S1300 U1050			* Odb Skalka – Hranice na M. platí S1200 tun
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
	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			
Vsetín – Horní Lideč	$T_4$650 T600 S550 U400	$T_4$700 T680 S600 U450	$T_4$650 T600 S550 U400	$T_4$700 T680 S600 U550	$T_4$800 T750 S650 U650	$T_4$850 T830 S800 U700	$T_4$800 T750 S650 U600			
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						
Hustopeče nad Bečvou – Hranice na M.	$T_4$2300 T2200 S2100 U1300	$T_4$2160 T2000 S1900 U1100	$T_4$2260 T2100 S2060 U1900	$T_4$2500 T2400 S2300 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						
Vsetín – Horní Lideč	$T_4$1300 T1260 S1100 U800	$T_4$1200 T1200 S1000 U700	$T_4$1300 T1260 S1100 U1000	$T_4$1600 T1400 S1200 U1200						

Tabulka 1 - Technický normativ hmotnosti nákladních vlaků, SJŘ 305/308, SŽDC s.o.

3.3 Výchozí stav ŽST Horní Lideč

Provozní charakteristika

Železniční stanice Horní Lideč leží v km 19,105 trati celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.

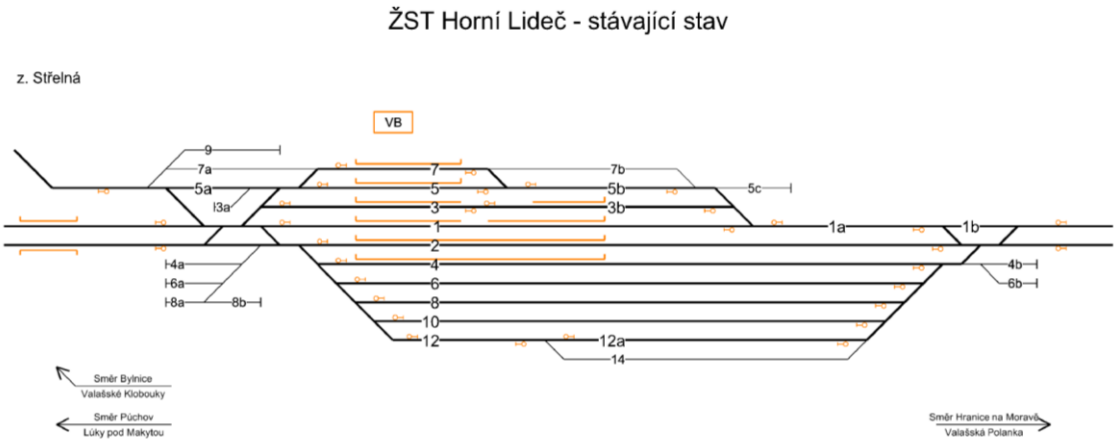
ŽST je odbočnou stanicí pro trať Bylnice – Horní Lideč a přilehlou stanicí pro trať D3 Bylnice – Horní Lideč. Je též přechodovou pohraniční stanicí na ŽSR. Sídlem přednosty provozního obvodu je stanice Valašské Meziříčí. ŽST Horní Lideč je v stávajícím stavu obsazena výpravčím. Ohlašovacím pracovištěm mimořádných událostí je pracoviště výpravčího ŽST Horní Lideč – dopravní kancelář umístněná ve výpravní budově.

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

ŽST Horní Lideč z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě včetně místenek, je vybavena prostory pro cestující, vnitrostátní i mezinárodní pokladní přepážkou a bezbariérovými toaletami.

ŽST Horní Lideč je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravy vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 336529, stanice je vybavena boční i čelní rampou, a nachází se v ní celkem jedno manipulační místo:

- č. 261263 – smluvní místo Horní Lideč (VNVK – kolej č. 9).



Obrázek 2 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Horní Lideč

Staniční koleje

V stávajícím stavu je ŽST Horní Lideč vybavena celkem čtrnácti dopravními kolejemi, dvanácti manipulačními kolejemi a dvěma spojovacími kolejemi:

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, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	653 / 616	NV č. 30 – NV č. 11	Lc1 – S1	TV v celé délce
1a	229 / 182	ZV č. 35 – ZV č. 30	L1a – Sc1a	TV v celé délce
2	875 / 839	NV č. 39 – NV č. 16	L2 – S2	TV v celé délce
3	279 / 221	Lc3 – NV č. 12	Lc3 – S3	TV v celé délce
3b	294 / 251	NV č. 29 – Sc3b	Lc3b – Sc3b	TV v celé délce
4	782 / 717	NV č. 36 – NV č. 19	L4 – S4	TV v celé délce
5	230 / 165	NV č. 25 – NV č. 18	Lc5 – S5	TV v celé délce
5b	175 / 137	NV č. 27 – ZV č. 25	Lc5b – Sc5b	TV v celé délce

5b	175 / 137	NV č. 27 – ZV č. 25	Lc5b – Sc5b	TV v celé délce
6	719 / 670	NV č. 34 – NV č. 20	L6 – S6	TV v celé délce
7	192 / 157	ZV č. 24 – ZV č. 21	Lc7 – S7	TV v celé délce
8	643 / 597	NV č. 33 – NV č. 22	L8 – S8	TV v celé délce
10	572 / 530	NV č. 32 – NV č. 23	L10 – S10	TV v celé délce
12	131 / 74	ZV č. 26 – NV č. 23	Lc12 – S12	TV v celé délce
12a	356 / 313	NV č. 31 – NV č. 26	L12a – Sc12a	TV v celé délce
manipulační koleje				
3a	47	-----	Se15 – zarážedlo	TV v celé délce, kusá
4a	95	-----	Se12 – zarážedlo	TV v celé délce, kusá
4b	48	-----	zarážedlo – Se28	TV v celé délce, kusá
5c	103	-----	zarážedlo – Se23	bez TV, kusá
6a	65	-----	Se9 – zarážedlo	bez TV, kusá, jen pro SŽDC
6b	47	-----	zarážedlo – Se29	TV v celé délce, kusá
7a	180	-----	Se18 – Se11	odstavná, bez TV
7b	177	-----	Se22 – Se20	odstavná, TV v celé délce
8a	50	-----	Se8 – zarážedlo	bez TV, kusá, jen pro SŽDC
8b	55	-----	zarážedlo – Se13	bez TV, kusá, jen pro SŽDC, s průjezdným přístřeškem
9	187	-----	zarážedlo – Se10	nakládková a vykládková, bez TV, kusá
14	336	-----	Se24 – Se21	boční rampa, kolejová váha, TV v délce 100 m od Se24
spojovací koleje				
1b	91 / 44	NV č. 42 – NV č. 35	Se30 – Se26	průjezdná na polaneckém zhlaví, TV v celé délce
5a	103 / 61	NV č. 14 – NV č. 2	Se14 – Se7	průjezdná na klobouckém zhlaví, TV v celé délce

Tabulka 2 - Přehled staničních kolejí ŽST Horní Lideč, SŘ ŽST Horní Lideč, SŽDC s.o.

Nástupiště

Ve stanici Horní Lideč je 5 jednostranných úrovňových nástupišť (typ SUDOP) a nástupiště u koleje č. 7 jednostranné úrovňové vnější s pevnou nástupní hranou (typ Fischer):

- pro cestující kolej 1. od staniční budovy: u koleje č. 7 v km 19,015–19,179 délky 164 m, výšky 200 mm nad temenem kolejnice,
- pro cestující kolej 2. od staniční budovy: u koleje č. 5 v km 19,012–19,192 délky 180 m, výšky 200 mm nad temenem kolejnice,
- pro cestující kolej 3. od staniční budovy: u kolejí č. 3 a 3b v km 18,968–19,407 délky 439 m, výšky 250 mm nad temenem kolejnice,
- pro cestující kolej 4. od staniční budovy: u koleje č. 1 v km 18,965–19,425 délky 460 m, výšky 300 mm nad temenem kolejnice,

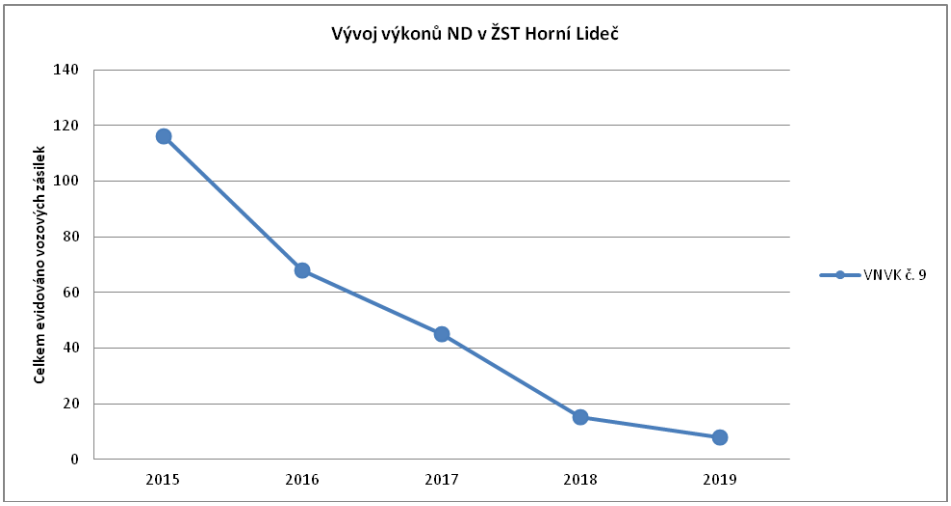
- pro cestující kolej 5. od staniční budovy: u koleje č. 2 v km 18,963–19,425 délky 462 m, výšky 300 mm nad temenem kolejnice,
- pro cestující kolej 6. od staniční budovy: u koleje č. 4 v km 19,003–19,463 délky 460 m, výšky 300 mm nad temenem kolejnice.

Přístup na nástupiště je přes úrovňové přechody v kolejích č. 7, 5, 3, 1 a 2, po třech v kolejích č. 7, 5, 3, 1, po dvou v koleji č. 2. Bezbariérový přístup není na žádné nástupiště.

Frekvence cestujících v osobní dopravě v ŽST Horní Lideč je nadprůměrná vzhledem k celkové průměrné frekvenci cestujících na trati, avšak menší než v dalších velkých stanicích (stanicích s odbočnou tratí). Když přičteme i cestující na odbočné trati do Bylnice, je frekvence cestujících ještě asi o 40% vyšší. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejích chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvenci cestující veřejnosti v ŽST Horní Lideč jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

Vlečky

V ŽST Horní Lideč se v stávajícím stavu nenachází žádná železniční vlečka. Ve stanici se však nachází jedno manipulační místo – smluvní místo Horní Lideč (VNVK č. 9).



Obrázek 3 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Horní Lideč v letech 2015 – 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

ŽST Horní Lideč je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - reléové ZZ, typ AŽD 71 s číslicovou volbou. SZZ je obsluhováno místně.

V mezistaničním úseku Horní Lideč – Valašská Polanka je obousměrné TZZ 3. kategorie, automatický blok AB3–82A–S, trojznakový automatický blok. V mezistaničním úseku Horní Lideč – Lúky pod Makytou je obousměrné TZZ 3. kategorie, automatický blok AB3–82A–S, trojznakový automatický blok.

Stanice je vybavena sdělovacím zařízením pro účely informovanosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Stanice je vybavena elektrickým ohřevem některých výměn. Trakční soustava ve stanici a přilehlých mezistanicích úsecích je stejnosměrná 3kV. Stanice je vybavená venkovním osvětlením, osvětlením nástupišť a vestibulu. Ve stanici se nenachází předtápěcí ani zásuvkové stojany.

Personální obsazení

V stávajícím stavu je ŽST Horní Lideč trvale obsazena výpravčím, dozorcem výhybek a operátorem železniční dopravy vykonávajících službu dle rozvrhu služeb:

Výpravčí	5,488
Dozorce výhybek	1,16
Operátor ŽD	2,03
součet	8,678

Tabulka 3 - Stávající systemizace ŽST Horní Lideč, OŘ Olomouc, SŽDC s.o.

Staniční technologie

Ve stanici zastavuji všechny vlaky regionální i dálkové osobní dopravy, navíc stanice plní funkci stanice konečné nebo výchozí pro vybrané osobní vlaky. V odpoledních hodinách je ve stanici zvýšená frekvence nákladních vlaků, v nočních hodinách několik nákladních vlaků kategorie Nex stanici projíždí - se vstupem České republiky a Slovenské republiky do evropského hospodářského prostoru tak ŽST Horní Lideč do jisté míry ztratila svůj význam pohraniční přechodové stanice, a vlaky přes ni pouze projíždějí (ve stanici vlaky zastavují z dopravních důvodů, případně výměny hnacího drážního vozidla (případně přidání postrku/přípřeže)). Stanici na rozdíl od tranzitních nákladních vlaků vyšší kategorie obsluhují dva manipulační vlaky (Mn 81 125, 10:41 – 10:55 a Mn 81 126, 14:03 – 14:38), manipulující ŽST Horní Lideč dle potřeby v ①, ③ a ⑤, k manipulaci stanice nákladními vlaky tedy pravidelně nedochází, navzdory tomu stanice disponuje výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě.

3.4 Výchozí stav ŽST Valašská Polanka

Provozní charakteristika

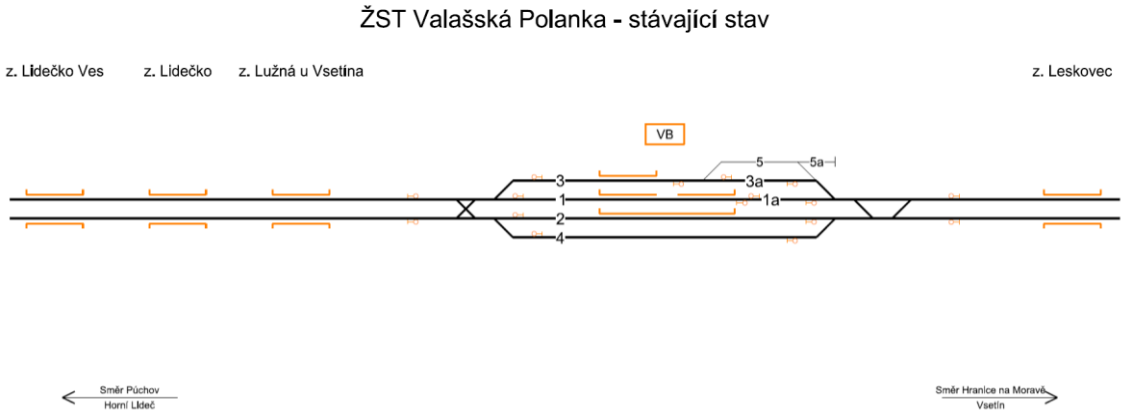
Železniční stanice Valašská Polanka leží v km 28,795 trati celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Sídlem přednosty PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčím. Činnosti ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí plní DK ŽST Valašská Polanka, výpravčí.

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

ŽST Valašská Polanka z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní přepravě včetně místenek, je vybavena prostory pro cestující, vnitrostátní pokladní přepážkou a bariérovými toaletami.

ŽST Valašská Polanka je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravy vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 351429, stanice je vybavena boční rampou, a nachází se v ní celkem jedno manipulační místo:

- č. 260836 – smluvní místo Valašská Polanka (VNVK – kolej č. 5).



Obrázek 4 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Valašská Polanka

Staniční koleje

V stávajícím stavu je ŽST Valašská Polanka vybavena celkem šesti dopravními a dvěma manipulačními kolejemi:

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, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	487 / 437	Lc1 – NV č.5	Lc1 – S1	TV v celé délce
1a	135 / 102	NV č.10 – Sc1a	L1a – Sc1a	TV v celé délce
2	632 / 588	NV č. 11 – NV č. 6	L2 – S2	TV v celé délce
3	367 / 325	ZV č. 7 – NV č. 5	Lc3 – S3	TV v celé délce
3a	192 / 123	NV č. 9 – NV č. 7	L3a – Sc3a	TV v celé délce
4	632 / 580	NV č. 11 – NV č. 6	L4 – S4	TV v celé délce
manipulační koleje				
5	150	-----	Se8 – Se7	nakládková a vykládková, boční rampa, TV v celé délce, v základní poloze TV vypnuto
5a	36	-----	Se9 – zarážedlo	bez TV, pro účely SŽDC, kusá

Tabulka 4 - Přehled staničních kolejí ŽST Valašská Polanka, SŘ ŽST Valašská Polanka, SŽDC s.o.

Nástupiště

V ŽST jsou 3 jednostranná úrovňová nástupiště:

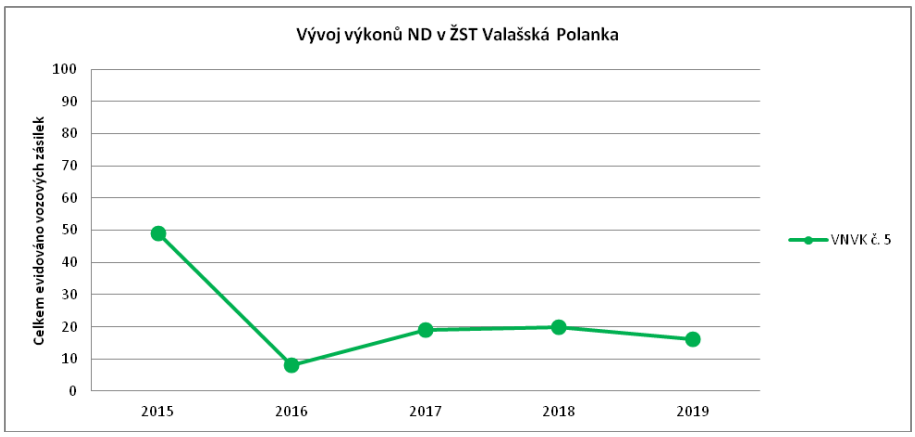
- pro cestující kolej 1. od staniční budovy: u koleje č. 3 vnější v km 28,695–28,825 délky 130 m, výšky 200 mm nad temenem kolejnice, panelové,
- pro cestující kolej 2. od staniční budovy: u koleje č. 1 v km 28,700–28,915 délky 215 m, výšky 200 mm nad temenem kolejnice, panelové,
- pro cestující kolej 3. od staniční budovy: u koleje č. 2 v km 28,695–28,940 délky 245 m, výšky 300 mm nad temenem kolejnice, s pevnou nástupní hranou.

Přechod přes koleje č. 3 a 1 je naproti východu z vestibulu. Bezbariérový přístup není na žádné nástupiště.

Frekvence cestujících v osobní dopravě v ŽST Valašská Polanka je srovnatelná s dalšími stanicemi na trati (které nejsou odbočné pro jiné tratě), případně i s některými vytíženějšími zastávkami (např. Teplice nad Bečvou). Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získané od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejích chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvenci cestující veřejnosti v ŽST Valašská Polanka jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

Vlečky

V ŽST Valašská Polanka se v stávajícím stavu nenachází žádná železniční vlečka. Ve stanici se však nachází jedno manipulační místo – smluvní místo Horní Lideč (VNVK č. 9).



Obrázek 5 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Valašská Polanka v letech 2015 – 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

SZZ je 3. kategorie – reléové ZZ, cestového blokového systému s číslicovou volbou vlakových a posunových cest, typ AŽD 71. SZZ je obsluhováno místně.

V mezistaničním úseku Valašská Polanka – Vsetín je obousměrné TZZ 3. kategorie, typ AB3–82A–S, tříznakový automatický blok. V mezistaničním úseku Valašská Polanka – Horní Lideč je obousměrné TZZ 3. kategorie, typ AB3–82A–S, tříznakový automatický blok.

Stanice je vybavena sdělovacím zařízením pro účely informovanosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

ŽST je vybavena elektrickým ohřevem některých výměn. Trakční soustava je stejnosměrná, 3kV. Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je celkové. Venkovní osvětlení je pomocí stožárových lamp JŽ 12 a 14. Čekárna, vestibul a DK jsou osvětleny žárovkovými a zářivkovými svítidly. V kolejišti jsou umístěny 4 zásuvkové stojany, žádný předtápěcí stojan.

Personální obsazení

V stávajícím stavu je ŽST Valašská Polanka trvale obsazena výpravčím.

Výpravčí	5,488
součet	5,488

Tabulka 5 - Stávající systemizace ŽST Valašská Polanka, OŘ Olomouc, SŽDC s.o.

Staniční technologie

V ŽST Valašská Polanka zastavují regionální osobní vlaky, dálkové osobní vlaky však stanici pouze projíždějí. Stanice disponuje výpravním oprávněním ve vnitrostátní dopravě a je dle potřeby obsluhována manipulačními vlaky 81 125 směrem do Horní Lidče a 81 126 směrem do Vsetína. Obsluha manipulačními vlaky se provádí dle potřeby v ①, ③ a ⑤.

3.5 Výchozí stav ŽST Vsetín

Provozní charakteristika

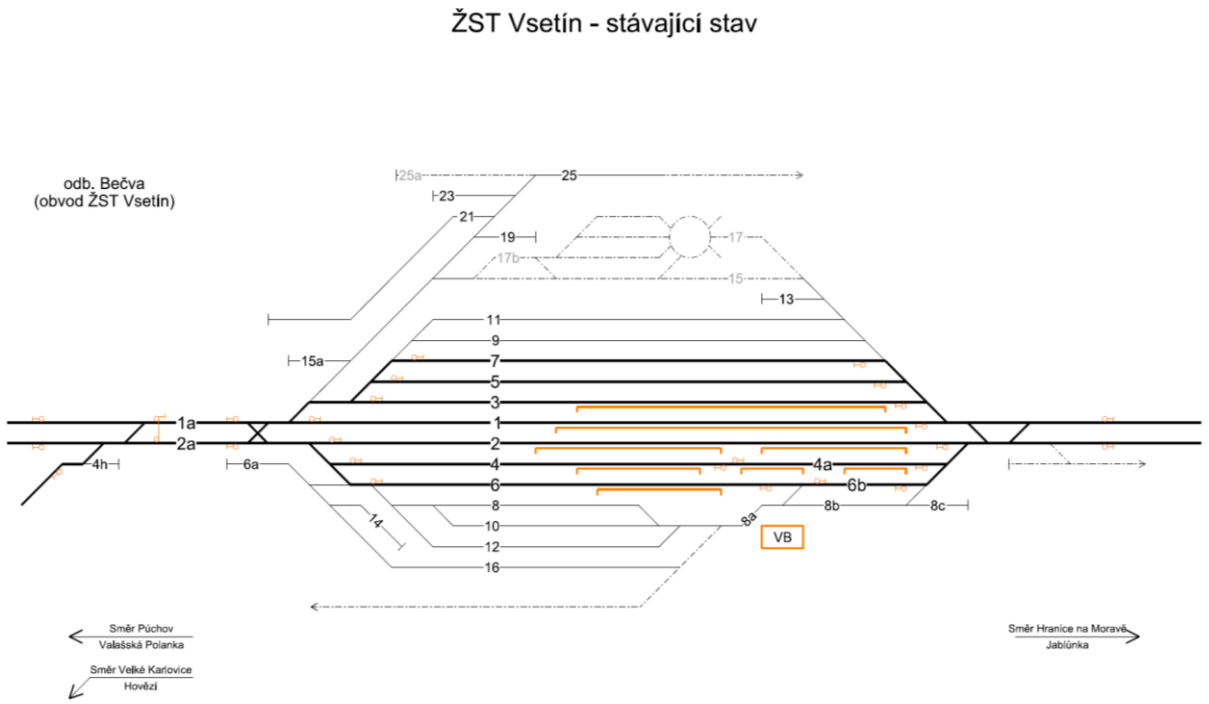
Železniční stanice Vsetín leží v km 37,986 celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná (v ŽST je změna kilometráže trati na začátku výhybky č. 53, km 38,378 = km 43,433). ŽST je odbočnou stanicí pro trať jednokolejnou D3 Velké Karlovice – Vsetín, přilehlou pro trať D3 Velké Karlovice–Vsetín. Sídlem přednosty PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčími. Činnosti ohlašovacího pracoviště MU plní DK ŽST Vsetín, dispoziční výpravčí.

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

ŽST Vsetín z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě včetně místenek (včetně lůžek i lehátek), je vybavena prostory pro cestující, vnitrostátní i mezinárodní pokladní přepážkou, úschovnou kol a zavazadel a bezbariérovými toaletami.

ŽST Vsetín je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravy vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 354423, stanice je vybavena boční i čelní rampou, a nachází se v ní celkem pět manipulačních míst:

- 222539 - B.F.P. Lesy a statky T.Bati Vsetín,
- 223131 - DKV Olomouc PP Vsetín,
- 222521 - PROMET FOUNDRY a.s. – Vsetín,
- 261214 - smluvní místo,
- 222547 - Vlečka TSR Vsetín



Obrázek 6 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Vsetín

Staniční koleje

V stávajícím stavu je ŽST Vsetín vybavena celkem jedenácti dopravními, devatenácti manipulačními, jednou spojovací a dvěma odvratnými kolejemi:

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, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	709 / 669	NV č. 9 – NV č. 47	Sc1 – L1	TV v celé délce
1a	1 899 / 1 401	ZV č. 4 – ZV č. 5	S1a – Lc1a	TV v celé délce
2	715 / 667	NV č. 10 – NV č. 49	Sc2 – L2	TV v celé délce
2a	1 906 / 1 408	NV č. 3 – ZV č. 6	S2a – Lc2a	TV v celé délce
3	624 / 576	NV č. 13 – NV č. 44	Sc3 – L3	TV v celé délce

4	422 / 397	NV č. 14 – Lc4	Sc4 – Lc4	TV v celé délce
4a	218 / 170	Sc4a – NV č. 46	Sc4a – L4a	TV v celé délce
5	564 / 522	NV č. 15 – NV č. 43	Sc5 – L5	TV v celé délce
6	432 / 362	NV č. 21 – NV č. 38	Sc6 – Lc6	TV v celé délce
6b	95 / 54	ZV č. 38 – NV č. 45	Sc6b – L6b	TV v celé délce
7	513 / 457	NV č. 18 – NV č. 42	Sc7 – L7	TV v celé délce
manipulační koleje				
6a	132	-----	Se8 – zarážedlo	výtažná, TV v celé délce, kusá
8	165	-----	Se22 – Se27	odstavná pro zátěž, TV v celé délce
8b	76	-----	Se37 – Se39	odstavná, bez TV,
8c	51	-----	Se40 – zarážedlo	odstavná, bez TV, kusá
9	448	-----	Se20 – Se38	odstavná, TV v celé délce
10	165	-----	Se23 – Se29	nakládková a vykládková, bez TV
11	432	-----	Se18 – Se36	odstavná pro osobní vlaky při provozním ošetření, v části od Jablůnky TV
12	234	-----	Se21 – Se30	vykládková, boční rampa, bez TV
13	35	-----	zarážedlo – Se35	odstavná, TV v celé délce, kusá
14	54	-----	Se14 – zarážedlo	odstavná, čelní rampa, bez TV, kusá
15	404	-----	Se17 – Se33	vlečka ČD, a.s. – Vsetín, provozovatel – provozovatel vlečky, TV v celé délce
16	193	-----	Se15 – NV č. 107	nakládková a vykládková, bez TV
17	46	-----	točna – Se32	vlečka ČD, a.s. – Vsetín, k točně, provozovatel – provozovatel vlečky, TV v celé délce
17b	71	-----	Se12 – ZV č. 201	vlečka ČD, a.s. – Vsetín, provozovatel – provozovatel vlečky, TV v celé délce
19	100	-----	Se13 – zarážedlo	odstavná, bez TV, kusá
21	137	-----	Se11 – zarážedlo	odstavná, bez TV, kusá
23	41	-----	Se16 – zarážedlo	odstavná, bez TV, kusá
25	129	-----	Se24 – Se26	odstavná, bez TV, kusá
25a	61		Se19 – zarážedlo	vlečka ČD, a.s. – Vsetín, provozovatel – provozovatel vlečky, bez TV, kusá
spojovací koleje				
8a	48	-----	Se34 – Se31	TV v celé délce
odvratné koleje				
4h	8	-----	NV č. 1 – zarážedlo	od TK z Halenkova, bez TV, kusá
15a	34	-----	Se7 – zarážedlo	bez TV, kusá

Tabulka 6 - Přehled staničních kolejí ŽST Vsetín, SŘ ŽST Vsetín, SŽDC s.o.

Nástupiště

V ŽST je 5 otevřených jednostranných úrovňových nástupišť s pevnou nástupní hranou, povrch betonové desky:

- 5. kolej od výpravní budovy – u koleje č. 1 v km 37,630–38,122 délky 492 m, výšky 300 mm nad temenem kolejnice,

- 4. kolej od výpravní budovy – u koleje č. 2 v km 37,607–38,122 délky 515 m, výšky 300 mm nad temenem kolejnice,
- 6. kolej od výpravní budovy – u koleje č. 3 v km 37,676–38,103 délky 427 m, výšky 250 mm nad temenem kolejnice,
- 3. kolej od výpravní budovy – u koleje č. 4 v km 37,654–38,116 délky 462 m, výšky 300 mm nad temenem kolejnice,
- 2. kolej od výpravní budovy – u koleje č. 6 v km 37,734–38,937 délky 203 m, (vnější nástupiště) výšky 300 mm nad temenem kolejnice.

Přístup na nástupiště u jednotlivých kolejí je přes úrovňové přechody přímo z přístřešku u výpravní budovy, po třech přechodech přes koleje 8a, 6 a 4 a po dvou přechodech přes koleje č. 2 a 1. Bezbariérový přístup není na žádné nástupiště.

ŽST Vsetín je co do frekvence cestujících na trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě nejvytíženější stanicí, pokud nebereme v úvahu frekvenci cestujících na dalších tratích v jiných stanicích. Frekvence cestujících v celé stanici (včetně odbočných tratí) je porovnatelná s celkovou frekvencí cestujících ve stanici Valašské Meziříčí, na rozdíl od frekvence na předmětné trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, je celková frekvence v ŽST Vsetín nižší, než v ŽST Valašské Meziříčí. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejích chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvenci cestující veřejnosti v ŽST Vsetín jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

Vlečky

V ŽST Vsetín se v stávajícím stavu nachází tři železniční vlečky:

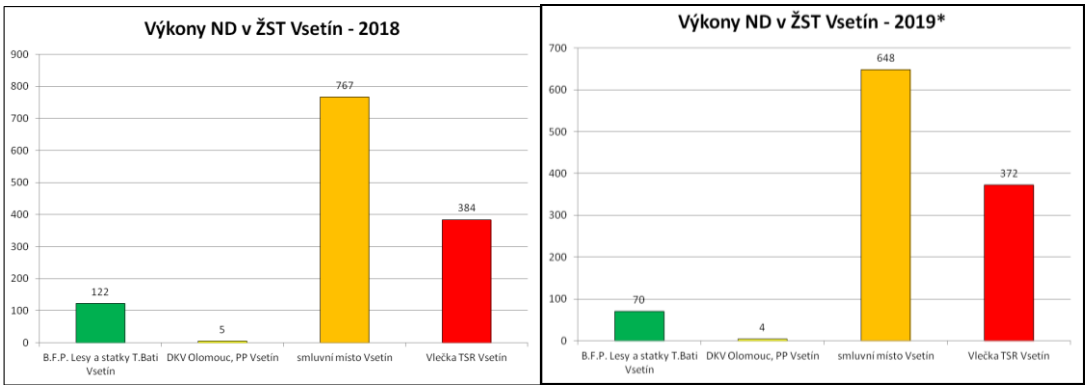
- vlečka č. 6164 B.F.P., Lesy a statky T. Bati Vsetín,
- vlečka č. 6163 PROMET FOUNDRY a.s. – Vsetín,
    - vlečka TRS Vsetín,
- vlečka č. 6283 ČD, a.s. – Vsetín (část 1 a část 2).

Provozní hranice drah (styk kolejiště SŽDC – kolejiště vlečka – kolejiště vlečka):

- vlečka č. 6164 B.F.P., Lesy a statky T. Bati Vsetín je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Vsetín do koleje č. 8 koncovým stykem výhybky č. 34 v km 37,901 a do koleje č. 16 výhybkou č. 107 v km 37,810. Hraničník je umístěn v místě styku drah:

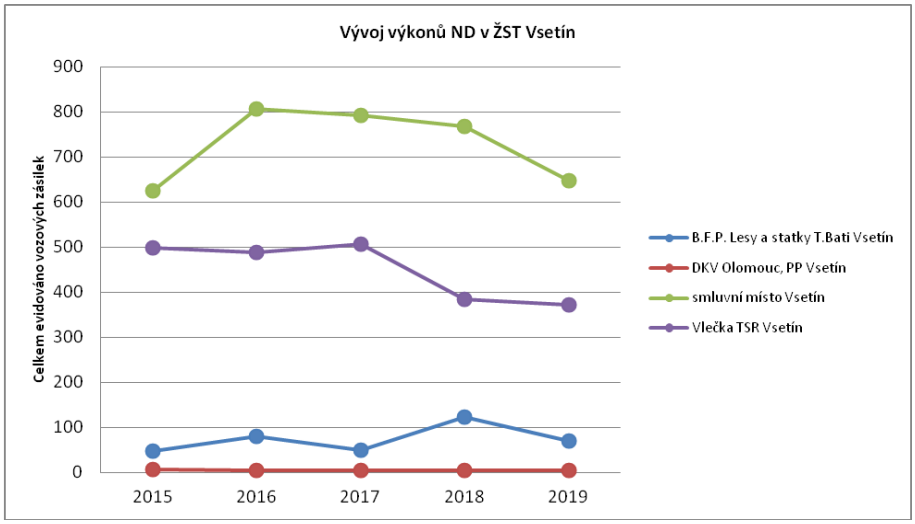
  - v úrovni konce přímé větve výhybky č. 34,
  - v úrovni ZV č. 107 a v úrovni konce přímé větve výhybky č. 107.

- Vlečka č. 6163 PROMET FOUNDRY a.s. – Vsetín je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Vsetín do koleje č. 2 koncovým stykem výhybky č. 52 v km 38,368. Hraničník je umístěn v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 52. Do vlečky je zaústěna další železniční vlečka TRS Vsetín, jako pokračování koleje č.1 od km 1,811 vlečky PROMET FOUNDRY a.s..
- Vlečka č. 6283 ČD, a.s. – Vsetín (1. část – kolej č. 25a) je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Vsetín do koleje č. 25 koncem výhybky č. 29 v km 37,643 (0,000 km vlečky). Hraničník je umístěn v místě styku drah v úrovni konce přímé větve výhybky č. 29.
- Vlečka č. 6283 ČD, a.s. – Vsetín (2. část – kolej č. 15 a areál) je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Vsetín koncovým stykem výhybky č. 23 v km 37,548 (0,000 km vlečky) a koncovým stykem výhybky č. 36 v km 37,996 (0,000 km vlečky). Hraničník je umístěn v místě styku drah v úrovni konce obou větví výhybky č. 23 a v úrovni konce obou větví výhybky č. 36.



Obrázek 7 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Vsetín v letech 2018 a 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*



Obrázek 8 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Vsetín v letech 2015 – 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*

Na vlečce PROMET FOUNDRY a.s. – Vsetín nebyla v sledovaném období evidována žádná vozová zásilka

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

SZZ je 3. kategorie - reléové ZZ cestového systému s číslicovou volbou vlakových a posunových cest, typ AŽD 71. SZZ je obsluhováno místně.

V mezistaničním úseku Vsetín – Jablůnka je obousměrné TZZ 3. kategorie, typ AB3–82A–S, trojznakový automatický blok. V mezistaničním úseku Vsetín – Valašská Polanka je obousměrné TZZ 3. kategorie, typ AB3–82A–S, trojznakový automatický blok.

Stanice je vybavena sdělovacím zařízením pro účely informovanosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

V kotelnách výpravní budovy jsou umístěny tlakové nádoby / kotle na zemní plyn. Stanice je vybavena elektrickým ohřevem některých výměn. Trakční soustava v přilehlých mezistanicích úsecích a ve stanici je stejnosměrná, 3 kV. Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je celkové. Pro doplňkové osvětlení se v kolejišti nachází 4 zásuvkové stojany. V kolejišti se nachází stojany pro elektrické předtápění souprav osobních vlaků, rozvodna elektrického předtápěcího zařízení se nachází v domku mezi kolejemi č. 11 a 15. Předtápěcí stojany jsou umístěny mezi kolejemi č. 4a a 6b, mezi kolejemi č. 4 a 6, mezi kolejemi č. 9 a 11 a mezi kolejemi 11 a 15, stanice je tedy vybavena celkem čtyřmi předtápěcími stojany.

Personální obsazení

V stávajícím stavu je ŽST Vsetín obsazena dispozičním a venkovním výpravčím, operátorem železniční dopravy a dozorcem výhybek.

Dispoziční výpravčí	5,451
Vnější výpravčí	5,451
Operátor ŽD	2,132
Dozorce výhybek	2,436
Součet	15,47

Tabulka 7 - Stávající systemizace ŽST Vsetín, OŘ Olomouc, SŽDC s.o.

Staniční technologie

V ŽST Vsetín zastavují všechny vlaky osobní dopravy, regionální i dálkové, hlavní tratě Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě a také odbočné tratě Vsetín – Velké Karlovice. Stanice Vsetín je tak z pohledu osobní dopravy pásmovou stanici a dochází zde k ukončování vybraných

linek osobní dopravy, tedy je ŽST Vsetín pro vybrané vlaky stanici končící/výchozí. V ranních hodinách odsud vyjíždí 2 páry expresních vlaků, ve večerních hodinách zde pak končí, ŽST Vsetín je tak částečně pásmovou stanici také pro vlaky dálkové osobní dopravy. Odstavování souprav osobních vlaků probíhá v areálu depa, kterého vlastníkem jsou České dráhy a.s., případně na dopravním kolejišti stanice. Dvě soupravy expresních vlaků jsou po příjezdu do ŽST Vsetín (kde je jejích jízda ukončena) převezeny jako soupravové vlaky do ŽST Valašské Meziříčí (zde dochází k čištění a zbrojení souprav), a nad ránem jsou soupravy převezeny spět do Vsetína, opět jako soupravové vlaky), kde následuje odjezd obou souprav směr Praha. Stanice má z pohledu nákladní dopravy výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, a pravidelně zde dochází k výměně zátěže mezi jednotlivými manipulačními vlaky, a také k obsluze manipulačních míst, tedy je stanice pravidelně zatěžována také místní prací. Dle GVD zde mají pravidelný pobyt nákladní vlaky směr Vlašské Meziříčí, a také směr Velké Karlovice (výměna zátěže). Místní zátěž je obsluhovaná manipulačními vlaky 81 125 směrem do Horní Lidče a 81 126 směrem do Valašského Meziříčí a manipulačními nákladními vlaky 81 170 a 81 171 v ② a ④ ve směru na Velké Karlovice.

3.6 Výchozí stav ŽST Jablůnka

Provozní charakteristika

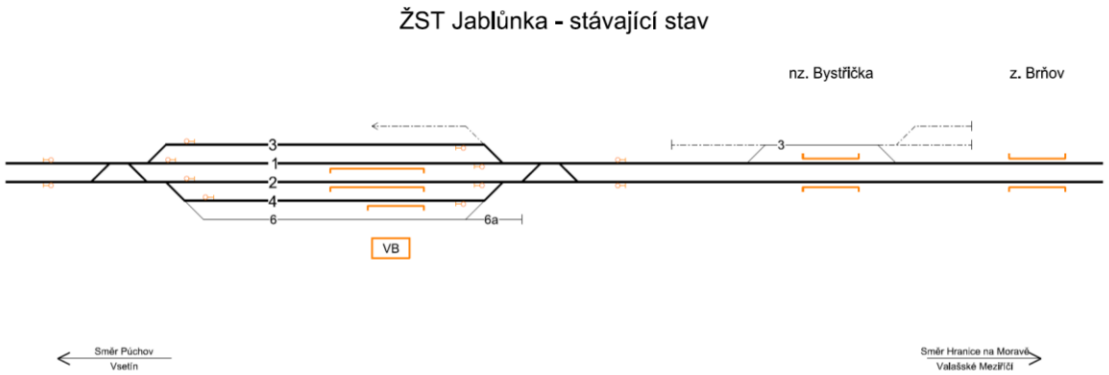
Železniční stanice Jablůnka leží v km 37,556 trati celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Sídlem přednosty PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčím. Činnosti ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí plní DK ŽST Jablůnka, výpravčí.

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

ŽST Jablůnka z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní přepravě včetně místenek, je vybavena prostory pro cestující a vnitrostátní pokladní přepážkou.

ŽST Jablůnka je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravy vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 338426, stanice je vybavena boční rampou, a nachází se v ní celkem dvě manipulační místa:

- 260752 - smluvní místo Jablůnka (VNVK – kolej č. 6),
- 220483 – Uhelné sklady Jablůnka



Obrázek 9 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Jablůnka

Staniční koleje

V stávajícím stavu je ŽST Jablůnka vybavena celkem čtyřmi dopravními a dvěma manipulačními kolejemi:

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, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	603 / 556	NV č. 4 – NV č. 13	S1 – L1	TV v celé délce
2	602 / 549	NV č. 6 – NV č. 14	S2 – L2	TV v celé délce
3	583 / 545	NV č. 4 – NV č. 11	S3 – L3	TV v celé délce
4	544 / 493	NV č. 7 – NV č. 12	S4 – L4	TV v celé délce
manipulační koleje				
6	523	-----	Se7 – Se11	nakládková a vykládková, boční rampa, TV od Vsetína zapnuto (147 m), TV od Valašského Meziříčí vypnuto (236 m)
6a	44	-----	Se12 – zarážedlo	jen pro SŽDC, bez TV, kusá

Tabulka 8 - Přehled staničních kolejí ŽST Jablůnka, SŘ ŽST Jablůnka, SŽDC s.o.

Nástupiště

V ŽST jsou 3 úrovňová jednostranná sypaná nástupiště s pevnou nástupní hranou výšky 200 mm nad temenem kolejnice:

- 4. kolej od výpravní budovy, u koleje č. 1 v km 37,505–37,753 délky 248 m,
- 3. kolej od výpravní budovy, u koleje č. 2 v km 37,505–37,753 délky 248 m,
- 2. kolej od výpravní budovy, u koleje č. 4 v km 37,505–37,635 délky 130 m.

Přístupy na nástupiště jsou přes 3 trojice úrovňových přechodů přes koleje č. 6, 4 a 2. Bezbariérový přístup není na žádné nástupiště.

Frekvence cestujících v ŽST Jablůnka je porovnatelná s frekvencí v ŽST Valašská Polanka. Taková frekvence je na předmětné trati charakteristická pro menší stanice (které nejsou odbočné) a frekventovanější zastávky. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejích chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvenci cestující veřejnosti v ŽST Jablůnka jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

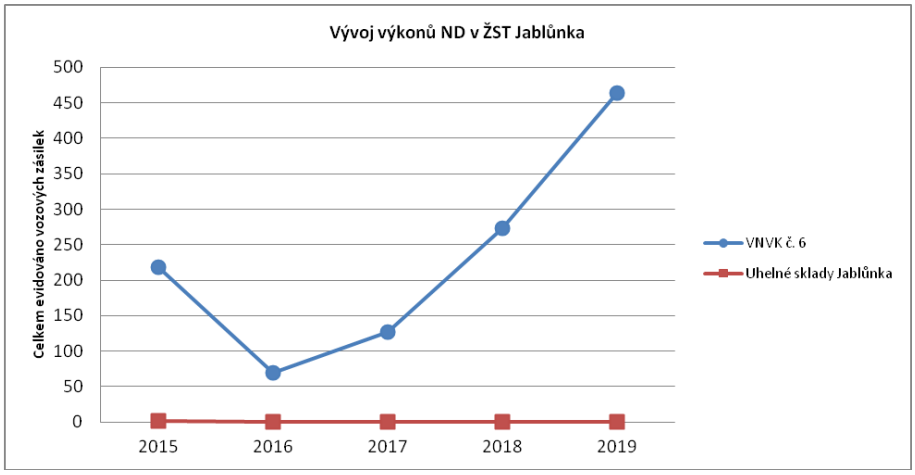
Vlečky

V ŽST Jablůnka se v stávajícím stavu nachází jedna železniční vlečka:

- Vlečka č. 6157 Uhelné sklady Jablůnka

Provozní hranice drah (styk kolejiště SŽDC – kolejiště vlečka):

- Vlečka č. 6157 Uhelné sklady Jablůnka je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Jablůnka do koleje č. 3 výhybkou č. 11 v km 37,362. Hraničník je umístěn v místě styku drah v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 11.



Obrázek 10 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Jablůnka v letech 2015 – 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

SZZ je 3. kategorie - reléové ZZ cestového blokového systému s číslicovou volbou vlakových a posunových cest, typ AŽD 71. SZZ je obsluhováno místně.

V mezistaničním úseku Jablůnka – Valašské Meziříčí je obousměrné TZZ 3. kategorie, typ AB3–82A–S, trojznakový automatický blok. V mezistaničním úseku Vsetín – Jablůnka je obousměrné TZZ 3. kategorie, typ AB3–82A–S, trojznakový automatický blok.

Stanice je vybavena sdělovacím zařízením pro účely informovanosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Stanice je vybavena elektrickým ohřevem některých výměn. Trakční soustava v přilehlých mezistaničních úsecích a ve stanici je stejnosměrná, 3 kV. Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je celkové. V kolejišti se nachází pět zásuvkových stojanů.

Personální obsazení

V stávajícím stavu je ŽST Jablůnka trvale obsazena výpravčím.

Výpravčí	5,488
součet	5,488

Tabulka 9 - Stávající systemizace ŽST Jablůnka, OŘ Olomouc, SŽDC s.o.

Staniční technologie

V ŽST Jablůnka zastavují pouze regionální osobní vlaky, vlaky dálkové osobní dopravy stanici pouze projíždějí a zastavuji pouze z případných dopravních důvodů. Pobyt osobních vlaků je podle GVD nejčastěji půl minuty. Stanice je manipulována nákladními vlaky místního charakteru, disponuje výpravním oprávněním ve vnitrostátní dopravě. Obsluhují ji manipulační vlaky 81 125 a 81 126, které sváží místní zátěž do ŽST Valašské Meziříčí v ①②③④⑤, tedy během pracovních dnů.

3.7 Výchozí stav ŽST Valašské Meziříčí

Provozní charakteristika

Železniční stanice Valašské Meziříčí leží v km 25,055 trati celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Stanice leží v km 61,133 trati regionální dráhy Valašské Meziříčí – Ostrava hlavní nádraží, trať je v

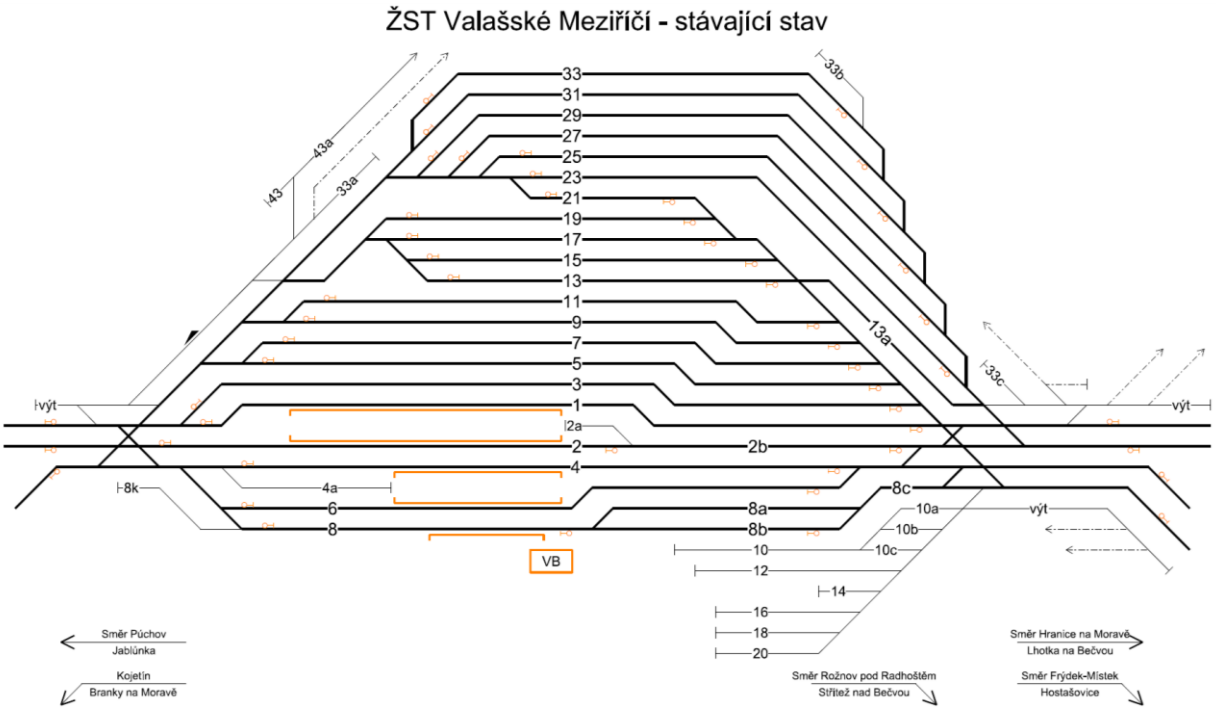
přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná. Stanice leží v km 61,072 trati regionální dráhy Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí, trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná. ŽST Valašské Meziříčí je odbočnou stanicí pro trať jednokolejnou D3 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí (km 0,000 = 25,055), je dirigující pro trať D3 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Sídlem přednosty PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčími. Činnosti ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí plní DK ŽST Valašské Meziříčí, dispoziční výpravčí. Do obvodu jeho působnosti spadá trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí.

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

ŽST Valašské Meziříčí z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě včetně místenek (včetně lůžek i lehátek), je vybavena prostory a čekárnou pro cestující, vnitrostátní i mezinárodní pokladní přepážkou, úschovnou kol a zavazadel a bezbariérovými toaletami.

ŽST Valašské Meziříčí je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravy vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 351627, stanice je vybavena boční i čelní rampou, kolejovou váhou a obrysnicí a nachází se v ní celkem deset manipulačních míst:

- 222331 - Agropodnik a.s. Valašské Meziříčí,
- 222703 - ARPETA Hrachovec,
- 223123 - DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí,
- 250621 - DPOV, a.s. Valašské Meziříčí,
- 219014 - kolejová váha,
- 222323 - LUKROM Valašské Meziříčí,
- 222695 – PARTR,
- 210385 - smluvní místo Valašské Meziříčí,
- 222265 - Uhelné sklady Valašské Meziříčí,
- 222315 - UNITOOLS CZ a.s. Valašské Meziříčí.



Obrázek 11 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Valašské Meziříčí

Staniční koleje

V stávajícím stavu je ŽST Valašské Meziříčí vybavena celkem dvaceti šesti dopravními a dvaceti šesti manipulačními kolejemi:

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, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	763 / 708	NV č. 9 – NV č. 76a	S1 – L1	TV v celé délce
2	587 / 539	NV č. 8b – NV č. 52	S2 – Lc2	TV v celé délce
2b	127 / 93	ZV č. 52 – NV č. 73	Se15A – L2	na lhoteckém zhlaví, TV v celé délce
3	735 / 694	NV č. 9 – NV č. 72	S3 – L3	TV v celé délce
4	587 / 542	NV č. 19 – NV č. 63	S4 – L4	TV v celé délce
5	671 / 620	NV č. 15 – NV č. 69	S5 – L5	TV v celé délce
6	597 / 552	NV č. 17 – NV č. 63	S6 – L6	TV v celé délce
7	648 / 607	NV č. 15 – NV č. 66	S7 – L7	TV v celé délce
8	327 / 189	ZV č. 25 – ZV č. 37	S8 – Lc8	bez TV
8a	133 / 88	NV č. 39 – NV č. 59	Se13 – Se15	průjezdná, variantní cesta, bez TV
8b	133 / 88	NV č. 39 – NV č. 59	Se14 – L8	odjezdová a průjezdná směr Hostašovice a Rožnov pod Radhoštěm, na rožnovském zhlaví, bez TV
8c	116 / 83	ZV č. 59 – ZV č. 79	Se17 – Se24	průjezdná směr Hostašovice a Rožnov pod Radhoštěm, na rožnovském zhlaví, bez TV

9	605 / 562	NV č. 18 – NV č. 61	S9 – L9	TV v celé délce
11	586 / 534	NV č. 18 – NV č. 58	S11 – L11	TV v celé délce
13	436 / 400	NV č. 31 – NV č. 66	S13 – L13	odjezdová, seřaďovací, TV v celé délce
13a	124 / 91	NV č. 55b – NV č. 84a	Se16 – Se23	průjezdná, variantní cesta, TV v celé délce
15	418 / 385	NV č. 31 – NV č. 53	S15 – NV č. 53	odjezdová, seřaďovací, TV v celé délce
17	361 / 327	NV č. 27 – NV č. 51	S17 – L17	odjezdová, seřaďovací, TV v celé délce
19	366 / 331	NV č. 22 – NV č. 50	S19 – L19	odjezdová, seřaďovací, TV v celé délce
21	266 / 226	NV č. 33 – NV č. 50	S21 – L21	odjezdová, seřaďovací, TV v celé délce
23	587 / 540	NV č. 33 – NV č. 81	S23 – L23	odjezdová mimo směrů Hostašovice a Rožnov pod Radhoštěm, seřaďovací, TV v celé délce
25	568 / 529	NV č. 32 – NV č. 77	S25 – L25	odjezdová mimo směrů Hostašovice a Rožnov pod Radhoštěm, seřaďovací, TV v celé délce
27	565 / 534	NV č. 30 – NV č. 71	S27 – L27	odjezdová mimo směrů Hostašovice a Rožnov pod Radhoštěm, seřaďovací, TV v celé délce
29	570 / 506	NV č. 26 – NV č. 68	S29 – L29	odjezdová mimo směrů Hostašovice a Rožnov pod Radhoštěm, seřaďovací, TV v celé délce
31	532 / 503	NV č. 28 – NV č. 65	S31 – L31	odjezdová mimo směrů Hostašovice a Rožnov pod Radhoštěm, seřaďovací, TV v celé délce
33	514 / 482	NV č. 28 – NV č. 60	S33 – L33	odjezdová mimo směrů Hostašovice a Rožnov pod Radhoštěm, seřaďovací, TV v celé délce
manipulační koleje				
2a	52	-----	zarážedlo – Se13A	odstavná pro elektrické lokomotivy, TV v celé délce
4a	147	-----	zarážedlo – Se8	odstavná – soupravy, TV v celé délce, ÚO Z06 vypnut, kusá
8 kusá	89	-----	zarážedlo – Se6	odstavná, bez TV
10	148	-----	zarážedlo – ZV č. 54	odstavná, bez TV, kusá
10a	96	-----	NV č. 57 – NV č. 82a	odstavná pro zátěž, bez TV
10b	72	-----	NV č. 57 – NV č. 80	odstavná pro zátěž, bez TV
10c	86	-----	NV č. 54 – NV č. 78	odstavná pro zátěž, bez TV
12	231	-----	zarážedlo – NV č. 74	skladištní, boční rampa, bez TV, kusá
14	40	-----	zarážedlo – NV č. 70	nakládková a vykládková, čelní rampa, bez TV, kusá
16	171	-----	zarážedlo – NV č. 67	nakládková a vykládková, bez TV, kusá
18	161	-----	zarážedlo – NV č. 62	nakládková a vykládková, bez TV, kusá
20	161	-----	zarážedlo – NV č. 62	nakládková a vykládková, bez TV, kusá
33a	29	-----	NV č. 23 – zarážedlo	bez TV, kusá
33b	52	-----	zarážedlo – Se12	odstavná, bez TV, kusá
33c	68	-----	zarážedlo – Se29	odstavná pro elektrické lokomotivy, TV v celé délce, kusá
35a	93	-----	Se10 – ZV č. 34	provozovatel vlečky
43	16	-----	zarážedlo – Se7	odstavná pro SŽDC, kusá
43a	135	-----	Se9 – ZV č. 201	spojovací s vlečkou ČD, a.s. – Valašské Meziříčí, přes vlečku do areálu účelového kolejiště SŽDC

výtažná lhotecké zhlaví	1 220	-----	Se36 – zarážedlo	výtažná pro posun na kolejích č. 13–33, TV pouze v délce78 m, kusá
výtažná svážného pahrbku	377	-----	zarážedlo – IIOSp1	výtažná pro posun ze svážného pahrbku na koleje č. 13–33, TV v celé délce, kusá
	495	-----	zarážedlo – IOSp1	
	523	-----	zarážedlo – ZV č. 10	
výtažná rožnovské zhlaví	302	-----	Se28 – zarážedlo	výtažná pro posun na kolejích č. 10a–20, bez TV, kusá
	181	-----	ZV č. 308 – zarážedlo	výtažná pro posun na kolejích vlečky, bez TV, kusá
	65	-----	ZV č. 309 – zarážedlo	výtažná pro posun na kolejích vleček, bez TV, kusá

Tabulka 10 - Přehled staničních kolejí ŽST Valašské Meziříčí, SŘ ŽST Valašské Meziříčí, SŽDC s.o.

Nástupiště

ŽST je bezbariérově přístupná, má 3 krytá mimoúrovňová nástupiště, spojená vzájemně podchodem:

- 1. nástupiště – vnější jednostranné v km 24,996–25,150 délky 154 m (z toho 67 m nezastřešeno) s pevnou nástupní hranou výšky 380 mm nad temenem kolejnice se nachází u koleje č. 8. Přichází se k němu z vestibulu stanice.
- 2. nástupiště – ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 4 a 6 v km 24,955–25,155 délky 200 m s pevnou nástupní hranou výšky 380 mm nad temenem kolejnice. Příchod a odchod podchodem.
- 3. nástupiště – ostrovní nástupiště mezi kolejemi č.1 a 2 v km 24,955–25,284 délky 329 m (z toho 129 m nezastřešeno) s pevnou nástupní hranou výšky 380 mm nad temenem kolejnice.

Příchod a odchod podchodem. 1. – 3. nástupiště jsou vzájemně spojena na obou koncích úrovňovými přechody, které mohou používat pouze manipulační vozíky a při poruše plošin v podchodu osoby s omezenou schopností pohybu a orientace za doprovodu zaměstnance dopravce, který si informaci o jízdě vlaků vyžádá u dispozičního výpravčího. Na lhoteckém zhlaví je služební přechod pro přístup do areálu vlečky ČD, a.s. – Valašské Meziříčí a na výhybkářské stanoviště StIII.

ŽST Valašské Meziříčí je, po ŽST Vsetín, druhou nejvytíženější stanicí, podle frekvence cestujících na trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě. Když bereme v potaz i frekvenci cestujících na odbočných tratích, ŽST Valašské Meziříčí je, po ŽST Hranice na Moravě, druhou nejfrekventovanější. Stanice je přestupním uzlem mezi směry Horní Lideč – Hranice, Kojetín – (Kroměříž) – Frýdek-Místek a Rožnov pod Radhoštěm. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejích chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvenci cestující veřejnosti v ŽST Valašské Meziříčí jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

Vlečky

V ŽST Valašské Meziříčí se v stávajícím stavu nachází čtyři železniční vlečky a jedno účelové kolejiště:

- Vlečka č. 6140 Agropodnik a.s. Valašské Meziříčí
- Vlečka č. 6141 UNITOOLS CZ a.s. Valašské Meziříčí
- Vlečka č. 6302 ČD, a.s. – Valašské Meziříčí
- Vlečka č. 6311 DHV Lužná u Rakovníka, ŽST Valašské Meziříčí
- Účelové kolejiště SŽDC

Provozní hranice drah (styk kolejiště SŽDC – kolejiště vlečka – kolejiště vlečka (účel. kolej)):

- Vlečka č. 6140 Agropodnik a.s. Valašské Meziříčí je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Valašské Meziříčí do výtažné koleje (na lhoteckém zhlaví) výhybkou č. A1 v km 23,326 výtažné koleje. Hraničník je umístěn v místě styku drah v úrovni konce odbočné větve výhybky č. A1.
- Vlečka č. 6141 UNITOOLS CZ a.s. Valašské Meziříčí je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Valašské Meziříčí do výtažné koleje (na lhoteckém zhlaví) výhybkou č. J1 v km 24,061. Hraničník je umístěn v místě styku drah v úrovni konce odbočné větve výhybky č. J1.
- Vlečka č. 6302 ČD, a.s. – Valašské Meziříčí je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Valašské Meziříčí výhybkou č. 91 v km 24,457, výhybkou č. 211 v km 24,569, výhybkou č. 202 v km 25,196, pokračováním koleje č. 43a v km 25,229 a výhybkou č. 23 v km 25,349. Vlečka začíná počátečním stykem výhybky č.91 v km 24,457 a koncovým stykem odbočné větve výhybky č. 91 v km 24,428, koncovým stykem výhybky č. 211 v km 24,594, koncovým stykem výhybky č. 202 v km 25,171, pokračováním koleje č. 43a v km 25,229 a je ukončena koncovým stykem výhybky č. 23 v km 25,319 do koleje č. 35a. Hraničník je umístěn v úrovni:

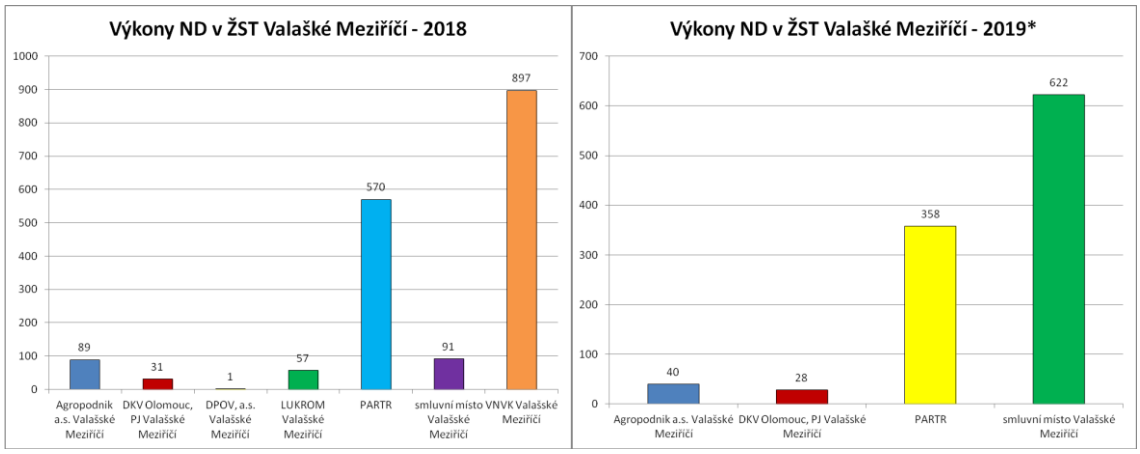
  - konce přímé větve výhybky č. 91.
  - konce odbočné větve výhybky č. 211 koleje č. 401a,
  - konce výhybky č. 202 koleje č. 401a,
  - v km 25,229 koleje č. 43a,
  - konce výhybky č. 23 koleje č. 35a.

- Vlečka č. 6311 DHV Lužná u Rakovníka, ŽST Valašské Meziříčí je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Valašské Meziříčí: část 1: výhybkou č. 308 v km 24,374. Vlečka začíná koncovým stykem výhybky č. 308 v km 24,403 a je ukončena zarážedly kusých kolejí a, b v úrovni km 24,682,

část 2: výhybkou č. 309 v km 24,258. Vlečka začíná koncovým stykem výhybky č. 309 v km 24,285 a je ukončena zarážedlem kusé koleje c v úrovni km 24,682. Do této části jsou zaústěny další vlečky. Hraničník je umístěn:

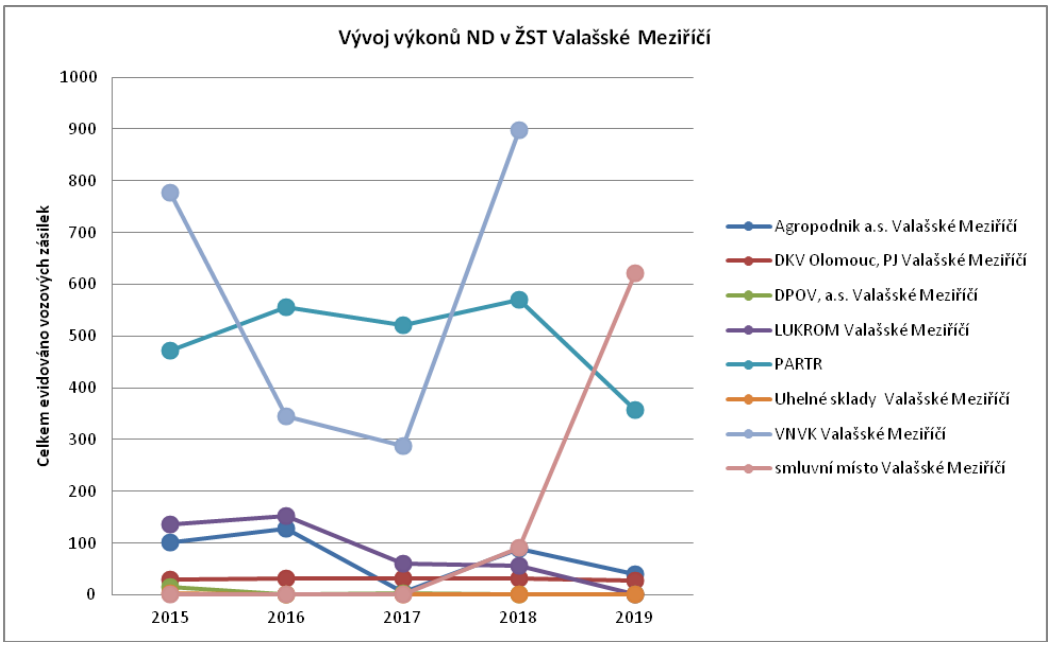
- v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 308,
- v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 309.

• Účelové kolejiště SŽDC – zaústěno do vlečky č. 6302 ČD, a.s. – Valašské Meziříčí koncovým stykem výhybky č. 202 a koncovým stykem výhybky č. 211.



Obrázek 12 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Valašské Meziříčí v letech 2015 – 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*



Obrázek 13 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Valašské Meziříčí v letech 2015 – 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

ŽST Valašské Meziříčí je vybavena reléovým ZZ 3. kategorie – reléové SZZ cestového systému s číslicovou volbou, přičemž vzájemná vazba se stavědlem St1 je uskutečňována pomocí reléových souhlasů mezi jednotlivými obvody. Obdobně je provedena vazba mezi vlečkou ČD, a.s. – Valašské Meziříčí a ŽST. ŽST je vybavena kolejovými obvody. SZZ je obsluhováno místně.

V mezistaničním úseku Jablůnka – Valašské Meziříčí je obousměrné TZZ 3. kategorie, typ AB3–82A–S, trojznakový automatický blok. V mezistaničním úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí je TZZ 3. kategorie, obousměrný trojznakový automatický blok.

Stanice je vybavena sdělovacím zařízením pro účely informovanosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Stanice je vybavena tlakovou nádobou – hlavní vzduchojem jednopásové kolejnicové brzdy JKB-DV, umístěné před výhybkou 21 a/b, o objemu 6000 l a s maximálním tlakem 700 kPa. Kompresorová stanice je umístěná v úrovni kolejnicové brzdy. Další tlaková nádoba je umístěna ve zděné trafostanici u vlečky ČD, a.s. – Valašské Meziříčí. Do kotelny ve výpravní budově je veden plyn. Ve stanici jsou umístěny 3 stabilní náhradní zdroje energie, jeden s ručním startem u trafostanice u vlečky ČD a.s. – Valašské Meziříčí, 2 s automatickým startem, jeden u nové výpravní budovy a druhý v suterénu budovy St1. Pro elektrické předtápění souprav osobních vozů je vybudováno elektrické předtápěcí zařízení. Předtápěcí stojany jsou umístěny mezi kolejemi č. 6 a 8, mezi kolejemi č. 4 a 6 a mezi kolejemi č. 4 a 6 u zarážedla koleje č. 4a. Dva další předtápěcí stojany slouží k předtápění lokomotiv dopravce ČD Cargo a.s., oba umístěné vpravo od osy koleje 33b. Stanice je vybavena elektrickým ohřevem některých výměn. V podchodu stanice jsou umístěny 3 zvedací plošiny pro invalidy. V ŽST jsou umístěny na vsetínském zhlaví 2 vodní jeřáby mezi kolejemi č. 1 a 3 a mezi kolejemi č. 5 a 7 a na hustopečském zhlaví 1 vodní jeřáb mezi kolejemi č. 5 a 7. Vodní věž se dvěma vodojemy o celkovém objemu 127 m3 je postavena u stanoviště StIII. Pro doplnění vody do nádrží parních generátorů dieselových lokomotiv jsou umístěny plnící hadice: mezi kolejemi č. 6 a 8 a mezi kolejemi č. 6 a 4 (konec krytého 2. nástupiště) směr Branky na Moravě, mezi kolejemi č. 4 a 8 (lhotecké zhlaví), mezi kolejemi č. 2 a 4 (konec 2. nástupiště - směr Hostašovice). Čistící jáma je v koleji č. 6 na konci 2. nástupiště na vsetínském zhlaví. Trakční soustava v přilehlých úsecích a ve stanici je stejnosměrná, 3 kV. Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je celkové. Venkovní osvětlení je provedeno osvětlovacími věžemi a stožáry, nástupiště a vestibul jsou osvětleny výbojkovými a zářivkovými svítidly. Ve stanici se nachází 34 zásuvkových stojanů pro případné doplňující osvětlení.

Personální obsazení

V stávajícím stavu je ŽST Valašské Meziříčí obsazena panelovým a dispozičním výpravčím, signalistou StI, dozorcem výhybek a operátorem železniční dopravy.

Výpravčí dispoziční	5,488
Výpravčí panelový	5,488
Signalista St1	5,488
Dozorce výhybek StIII	5
Operátor ŽD	4,887
Součet	26,351

Tabulka 11 - Stávající systemizace ŽST Valašské Meziříčí, OŘ Olomouc, SŽDC s.o.

Staniční technologie

V ŽST Valašské Meziříčí zastavují všechny vlaky dálkové i regionální osobní dopravy, jejichž trasa je přes stanici vedena. Stanice je velikým dopravním uzlem v oblasti, jelikož se zde sbíhají vlaky až z 5 směrů. Sjíždí se tady expresy linky Ex 2 Praha – Vsetín – Žilina, osobní vlaky směřující do Přerova, resp. Vsetína, z a do Rožnova pod Radhoštěm, Ostravy a Hulína (Kroměříž, Kojetín). Jelikož se z pohledu osobní dopravy jedná o uzlovou stanici, dochází zde také k delšímu odstavování souprav osobních vlaků. V stávající stavu je ŽST Vlašské Meziříčí vybavena kolejištěm depa (ve vlastnictví Českých drah a.s.) a toto kolejiště je využívané dnes majoritním dopravcem v oblasti Valašska, České dráhy a.s – depo tak není veřejně přístupné pro všechny (také soukromé) dopravce, ale pouze pro dopravce, který mají s vlastníkem depa uzavřenou zvláštní dohodu. Očekávaným vstupem soukromých dopravců (v dohledné době společnost ARRIVA) do oblasti Valašska se tak odstavování souprav osobních vlaků na delší dobu rozšíří také na staniční koleje č. 4a (kusá manipulační kolej u nástupiště, mezi kolejemi č. 4 a č. 6) a č. 8a (dopravní kolej). Součásti kolejiště depa je také čerpací stanice pro vozidla nezávislé trakce, která je rovněž pro soukromé dopravce nepřístupná. Stanice z pohledu nákladní dopravy disponuje výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, a plní funkci seřaďovací stanice. Stanice je cílovou resp. výchozí pro několik nákladních vlaků, pro zbytek pak nácestnou. Většina nákladních vlaků má ve stanici pobyt. Stanice je pro potřeby nákladní dopravy vybavena svážným pahrbkem (včetně výtažné koleje svážného pahrbku) s kolejovou pneumatickou brzdou, kde dochází k rozřazování vozů a seskupování do směrových relací. Jako směrová skupina kolejí, tedy pokračování svážného pahrbku jsou využívaný dopravní koleje č. 13 – 33 (odjezd vlaků z těchto dopravních kolejí je možný pouze přes hranické zhlaví - vlakové cesty proti rozřazovací oblasti spádoviště jsou zakázány), a během všedního dne je navzdory špatnému stavu spádoviště - jeho technologie, a celkovému poklesu intenzit, rozřazeno několik nákladních vlaků. Jako odjezdová skupina kolejí pro sestavené nákladní vlaky je poté využívaná skupina

dopravních kolejí č. 5 – č. 11. Ve stanici tak během dne dochází také k odstavování hnacích drážních vozidel nákladních vlaků – pro tyto potřeby je ve stávajícím stavu využívaná manipulační kolej č. 2a b blízkosti nástupiště mezi dopravními kolejemi č. 1 a č. 2. Ve stanici se dále kromě dopravních kolejí, manipulačních kolejí a kolejiště depa nachází ještě účelové kolejiště SŽDC, s využitím dle potřeb správce tratě. Účelové kolejiště je situováno za kolejištěm depa v západní části stanice, a přístup na účelové kolejiště je možný pouze přes kolejiště depa ve vlastnictví Českých drah. V případě výlukových činností se pro odstavování mechanizmů využívají také koleje manipulační odstavné koleje č. 8 kusá, 10, 10a, 10b, 10c a č. 12. Kolej č. 10c je navíc vybavena kolejovou váhou, požívá se tedy také k vážení ložených vozů.

3.8 Výchozí stav ŽST Lhotka nad Bečvou

Provozní charakteristika

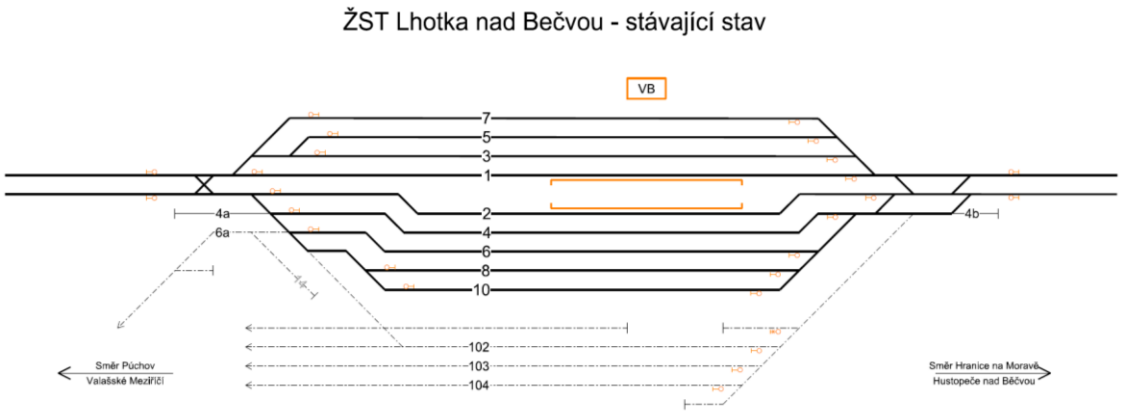
Železniční stanice Lhotka nad Bečvou leží v km 20,838 trati celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Sídlem přednosty PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčím. Činnosti ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí plní DK ŽST Lhotka nad Bečvou, výpravčí.

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.

ŽST Lhotka nad Bečvou z pohledu osobní dopravy nezajišťuje odbavení cestujících, odbavení se provádí ve vlaku.

ŽST Lhotka nad Bečvou je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravy vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 352021, ve stanici se nachází celkem dvě manipulační místa:

- 250639 - ČD Cargo, SOKV Lhotka n.Bečvou,
- 220715 - DEZA Valašské Meziříčí.



Obrázek 14 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Lhotka nad Bečvou

Staniční koleje

V stávajícím stavu je ŽST Lhotka nad Bečvou vybavena celkem devíti dopravními, třemi manipulačními a jednou spojovací kolejí:

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, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	653 / 616	NV č. 30 – NV č. 11	Lc1 – S1	TV v celé délce
1a	229 / 182	ZV č. 35 – ZV č. 30	L1a – Sc1a	TV v celé délce
2	875 / 839	NV č. 39 – NV č. 16	L2 – S2	TV v celé délce
3	279 / 221	Lc3 – NV č. 12	Lc3 – S3	TV v celé délce
3b	294 / 251	NV č. 29 – Sc3b	Lc3b – Sc3b	TV v celé délce
4	782 / 717	NV č. 36 – NV č. 19	L4 – S4	TV v celé délce

5	783 / 741	NV č. 9 – NV č. 20	S5 – L5	TV v celé délce
6	730 / 679	NV č. 13b – NV č. 19	S6 – L6	TV v celé délce
7	790 / 716	NV č. 7 – NV č. 20	S7 – L7	TV v celé délce
8	623 / 570	NV č. 16 – NV č. 17	S8 – L8	odevzdávková pro vlečku DEZA Valašské Meziříčí, TV v celé délce
10	623 / 570	NV č. 16 – NV č. 17	S10 – L10	odevzdávková pro vlečku DEZA Valašské Meziříčí, TV v celé délce
manipulační koleje				
4a	277	-----	Se6 – ukončení koleje	výtažná, TV v celé délce kusá
4b	11	-----	Se14 – ukončení koleje	odstavná, TV v celé délce, kusá
14	97	-----	Se8 – ukončení koleje	vlečková, bez TV, provozovatel České dráhy, a.s.
spojovací koleje				
6a	44	-----	Se7 – brána	s vlečkou, bez TV, provozovatel DEZA, a.s.

Tabulka 12 - Přehled staničních kolejí ŽST Lhotka nad Bečvou, SŘ ŽST Lhotka n. B., SŽDC s.o.

Nástupiště

V ŽST je 1 ostrovní mimoúrovňové nástupiště v km 20,990–20,730 délky 260 m, konstrukce Tischer s asfaltovým povrchem, výšky 300 mm nad temenem kolejnice, mezi kolejemi č. 1 a 2, v délce 50 m je nástupiště zastřešeno. Nástupiště není bezbariérově přístupné. Přístup na ostrovní nástupiště je dovolen pouze podchodem s výstupem u výpravní budovy. Neveřejné přístupové cesty – přes přechody v kolejích č. 7, 5, 3 a 1 před DK.

ŽST Lhotka nad Bečvou je stanicí s nejnižší frekvencí cestujících na předmětné trati. Průměrný počet cestujících ve všední den nedosahuje ani 100. Stanice je tedy osobní dopravou vytížená méně, než některé zastávky na trati. Mezi hodnotami frekvence cestujících v jiných stanicích, které nejsou odbočné, je ŽST Lhotka nad Bečvou vytížená podprůměrně. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejích chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvenci cestující veřejnosti v ŽST Lhotka nad Bečvou jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

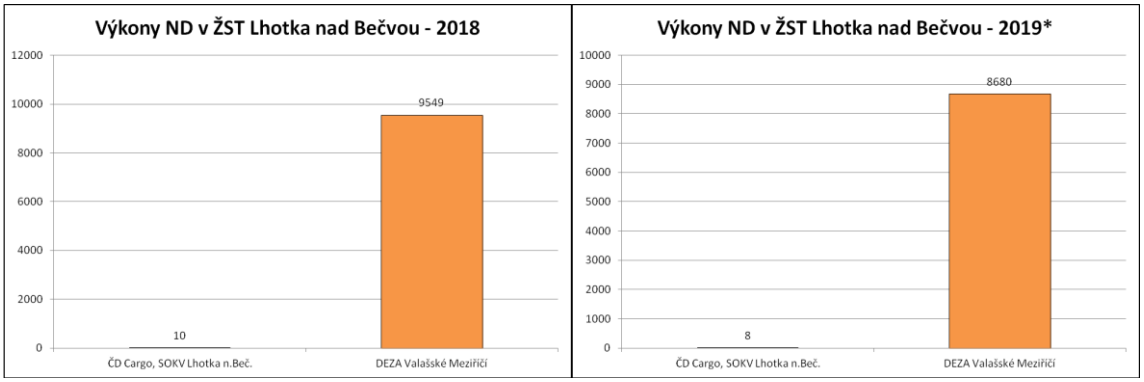
Vlečky

V ŽST Lhotka nad Bečvou se v stávajícím stavu nachází dvě železniční vlečky:

- Vlečka č. 6139 DEZA Valašské Meziříčí
- Vlečka č. 6296 Vlečka RSM Olomouc, ŽST Lhotka n. Bečvou

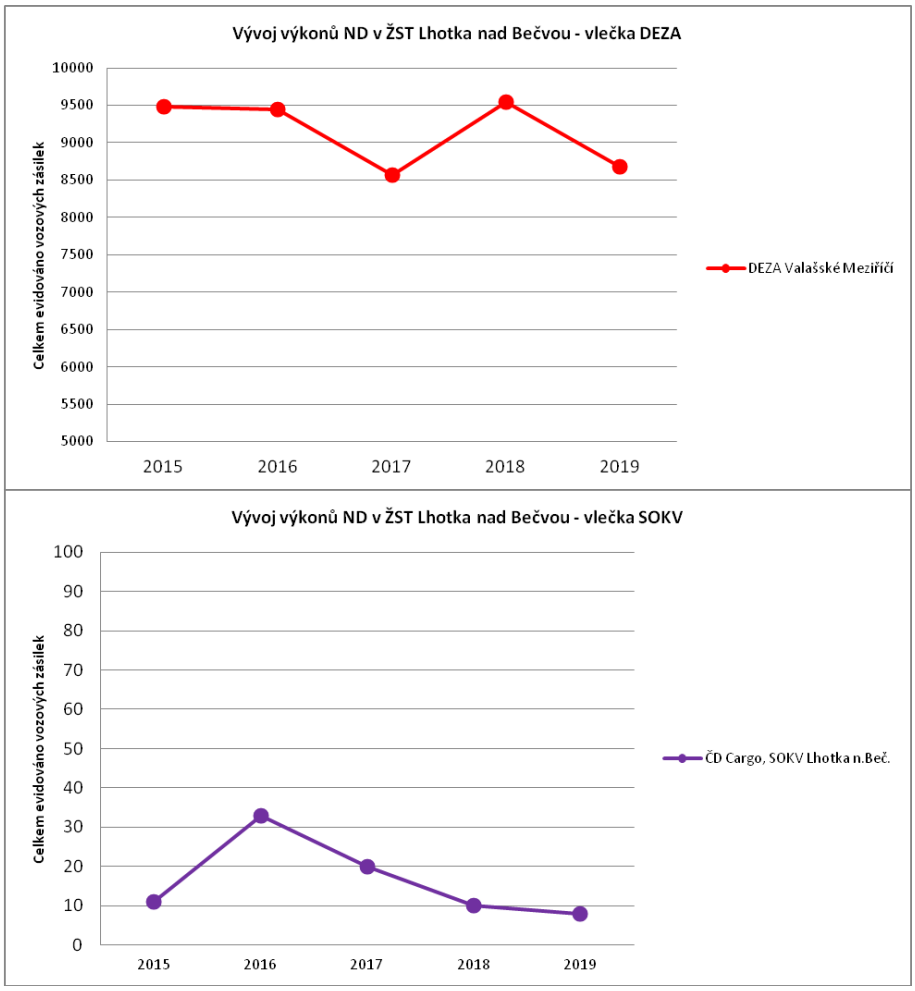
Provozní hranice drah (styk kolejiště SŽDC – kolejiště vlečka):

- Vlečka č. 6139 DEZA Valašské Meziříčí je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Lhotka nad Bečvou do koleje č. 6a výhybkou č. 8 v km 21,451, do koleje č. 8 výhybkou č. 14 v km 21,364 a do koleje č. 4 výhybkou č. 27 v km 20,420. Vlečka začíná začátkem výhybky č. 8 v km 21,451, koncem výhybky č. 14 v km 21,339 a koncem výhybky č. 27 v km 20,450. Hraničník je umístěn v úrovni:
  - začátku výhybky č. 8 v km 21,451
  - konce přímé větve výhybky č. 14
  - konce odbočné větve výhybky č. 27.
- Vlečka č. 6296 Vlečka RSM Olomouc, ŽST Lhotka n. Bečvou je do dráhy celostátní zaústěna v ŽST Lhotka nad Bečvou koncovým stykem výhybky č. 8 v km 21,421 z koleje č. 6a, je ukončena zarážedlem v km 21,303. Hraničník je místěn v úrovni koncového styku odbočné větve výhybky č. 8.



Obrázek 15 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Lhotka n. B. v letech 2018 a 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*



Obrázek 16 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Lhotka n. B. v letech 2015 – 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

SZZ je 3. kategorie - reléové ZZ s číslicovou volbou cestového blokového systému, s rychlostní návěstní soustavou. SZZ je obsluhováno místně.

V mezistaničním úseku Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou je TZZ 3. kategorie - trojznakový automatický blok. V mezistaničním úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí je TZZ 3. kategorie - trojznakový automatický blok.

Stanice je vybavena sdělovacím zařízením pro účely informovanosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Stanice je vybavena elektrickým ohřevem některých výměn. Trakční soustava v přilehlých mezistanicích úsecích a ve stanici je stejnosměrná, 3 kV. Venkovní elektrické osvětlení je celkové stožárovými lampami JŽ 12 (osvětlovací stožár jednotný železniční) rozmístěnými v celém obvodu

stanice a perónními stožárky. Osvětlení služebních místností včetně DK je provedeno žárovkovými a zářivkovými svítidly. Zastřešená část ostrovního nástupiště je osvětlena 5 výbojkovými svítidly a přístřešek u staniční budovy 4 svítidly.

Personální obsazení

V stávajícím stavu je ŽST Lhotka nad Bečvou obsazena výpravčím.

Výpravčí	5,488
součet	5,488

Tabulka 13 - Stávající systemizace ŽST Lhotka nad Bečvou, OŘ Olomouc, SŽDC s.o.

Staniční technologie

V ŽST zastavují vlaky regionální osobní dopravy (osobní a spěšné vlaky), dálkové expresy pouze projíždějí. Nákladní vlaky zde nemají žádné, nebo pouze krátké pobyty, a stanicí projíždí. Pro některé nákladní vlaky (včetně Nex) je stanice výchozí nebo cílovou – technologie stanice je úzce spjata se zaústěnou vlečkou DEZA. Stanice je nákladními vlaky obsluhována pravidelně, každý den v týdnu. Některé výchozí manipulační vlaky směřují do/z Valašského Meziříčí, což je směrem k začátku tratě nejbližší stanice. Průběžné nákladní (Pn) vlaky č. 65 510 a 65 511 rozváží a sváží zátěž směrem do ŽST Hranice na Moravě a dále oblast Ostravska. Staniční technologie v ŽST Lhotka nad Bečvou je spjata hlavně s provozem vlečky DEZA, a tím pádem s nákladní dopravou.

3.9 Výchozí stav ŽST Hustopeče nad Bečvou

Provozní charakteristika

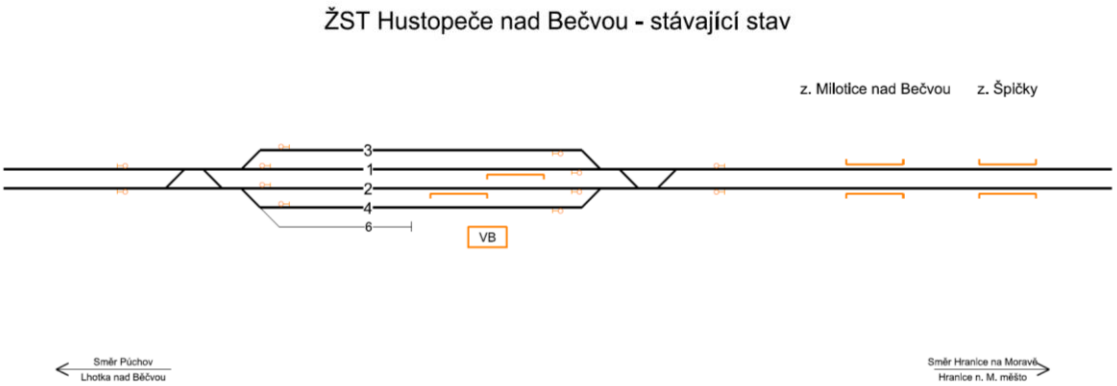
Železniční stanice Hustopeče nad Bečvou leží v km 15,379 trati celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice - Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Sídlem přednosty PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčím. Činnosti ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí plní DK ŽST Hustopeče nad Bečvou, výpravčí.

ŽST Hustopeče 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.

ŽST Hustopeče nad Bečvou z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní přepravě včetně místenek, stanice je vybavena prostory pro cestující a bariérovými toaletami.

ŽST Hustopeče nad Bečvou je z pohledu nákladní dopravy stanicí s výpravním oprávněním pro přepravy vozových zásilek v oblasti vnitrostátní i mezinárodní přepravy. Evidenční číslo stanice dle TR6 ČD Cargo a.s. je 338129, ve stanici se nachází celkem jedno manipulační místo:

- 260919 - smluvní místo Hustopeče nad Bečvou (VNVK – kolej č. 6).



Obrázek 17 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Hustopeče nad Bečvou

Staniční koleje

V stávajícím stavu je ŽST Hustopeče nad Bečvou vybavena celkem čtyřmi dopravními a jednou manipulační kolejí:

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, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	609 / 550	NV č. 5 – NV č. 9	S1 – L1	TV v celé délce
2	609 / 565	NV č. 6 – NV č. 10	S2 – L2	TV v celé délce
3	609 / 565	NV č. 5 – NV č. 9	S3 – L3	TV v celé délce
4	609 / 488	NV č. 7 – NV č. 10	S4 – L4	TV v celé délce
manipulační koleje				
6	263	-----	Se4A – zarážedlo	nakládková a vykládková, boční rampa, TV v celé délce, v základní poloze vypnuto, kusá

Tabulka 14 - Přehled staničních kolejí ŽST Hustopeče n. B., SŘ ŽST Hustopeče n. B., SŽDC s.o.

Nástupiště

Ve stanici jsou úrovňová, jednostranná nástupiště:

- pro cestující kolej 3. vpravo od staniční budovy: u koleje č. 1 v km 15,371– 5,236 délky 135 m, typ SUDOP, výšky 250 mm nad temenem kolejnice,
- pro cestující kolej 2. vlevo od staniční budovy: u koleje č. 2 v km 15,519–15,384 délky 135 m, typ SUDOP, výšky 200 mm nad temenem kolejnice.

Přístup na nástupiště je přes úrovňové přechody

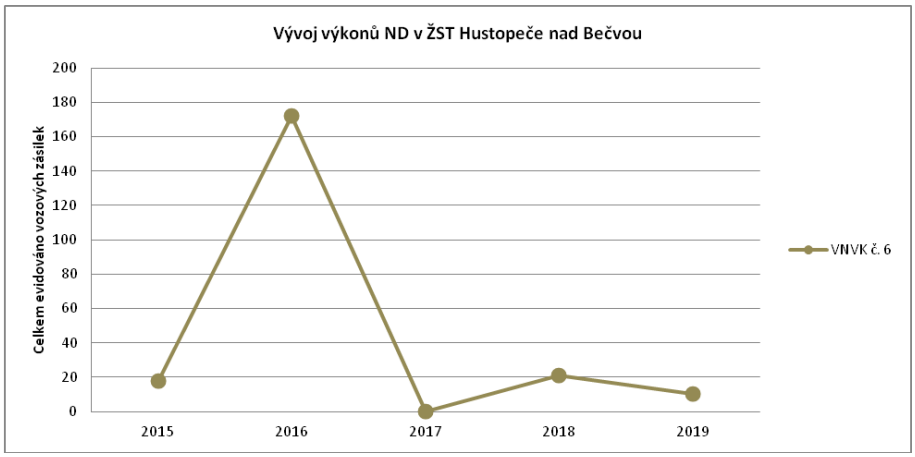
- v kolejích č. 4 a 2 v km 15,330,
- v kolejích č. 4 a 2 v km 15,379,
- v koleji č. 4 v km 15,428.

Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

ŽST Hustopeče nad Bečvou je frekvenčně druhou nejvytíženější stanicí, která není odbočná. Mezi těmito stanicemi je frekvence cestujících v ŽST Hustopeče nad Bečvou nadprůměrná. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejích chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvenci cestující veřejnosti v ŽST Hustopeče nad Bečvou jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

Vlečky

V ŽST Hustopeče nad Bečvou se v stávajícím stavu nenachází žádné železniční vlečky. V ŽST se však nachází jedno manipulační místo - 260919 - smluvní místo Hustopeče n. Bečvou (VNVK – kolej č. 6).



Obrázek 18 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Hustopeče n. B. v letech 2015 – 2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

SZZ je 3. kategorie - reléové ZZ AŽD 71 s rychlostní návěstní soustavou světelných návěstidel. SZZ je obsluhováno místně.

V mezistaničním úseku Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město je v 1. a 2. TK TZZ 3. kategorie, automatické hradlo AH82. V mezistaničním úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou je v 1. a 2. TK TZZ 3. kategorie, AB3-82, trojznakový automatický blok.

Stanice je vybavena sdělovacím zařízením pro účely informovanosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Stanice je vybavená elektrickým ohřevem některých výměn. Trakční soustava v přilehlých mezistanicích úsecích a ve stanici je stejnosměrná, 3 kV. Osvětlení železničního prostranství je celkové. Ve stanici se nachází 5 zásuvkových stojanů, 1 na lhoteckém zhlaví, 1 na hranickém zhlaví, 3 u manipulačních prostor koleje č. 6.

Personální obsazení

V stávajícím stavu je ŽST Hustopeče nad Bečvou trvale obsazena výpravčím.

Výpravčí	5,488
součet	5,488

Tabulka 15 - Stávající systemizace ŽST Hustopeče nad Bečvou, OŘ Olomouc, SŽDC s.o.

Staniční technologie

V ŽST Hustopeče nad Bečvou zastavují vlaky regionální osobní dopravy pouze s krátkým pobytem, dálkové osobní vlaky stanici pouze projíždějí. Nákladní vlaky stanicí projíždí, stanice není pravidelně obsluhována manipulačními vlaky, pouze minimálně dle potřeby.

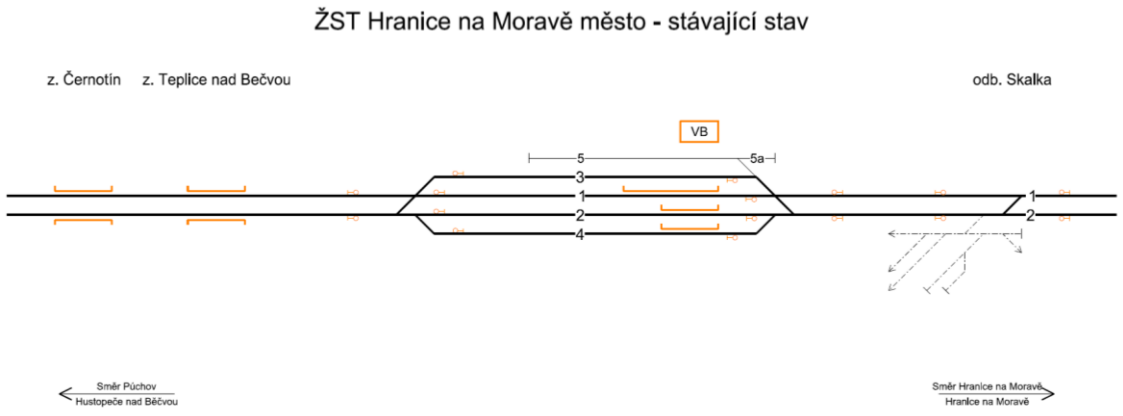
3.10 Výchozí stav ŽST Hranice na Moravě město

Provozní charakteristika

Železniční stanice Hranice na Moravě město leží v km 4,272 trati celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistanicích úsecích dvoukolejná. Sídlem přednosty PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčím. Činnosti ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí plní DK ŽST Hranice na Moravě město, výpravčí.

ŽST Hranice na Moravě město je z pohledu správce železniční infrastruktury, SŽDC s.o., přidělena pod správu oblastního ředitelství Olomouc a dále pod správu provozního obvodu Valašské Meziříčí.

ŽST Hranice na Moravě město z pohledu osobní dopravy zajišťuje odbavení cestujících ve vnitrostátní přepravě včetně místenek, stanice je vybavena prostory pro cestující a bezbariérovými toaletami.



Obrázek 19 - Dopravní schéma současného stavu ŽST Hranice na Moravě město

Staniční koleje

V stávajícím stavu je ŽST Hranice na Moravě město vybavena celkem čtyřmi dopravními a dvěma manipulačními kolejemi:

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, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	609 / 550	NV č. 3 – NV č. 6a	S1 – L1	TV v celé délce
2	606 / 554	NV č. 2 – NV č.7	S2 – L2	TV v celé délce
3	586 / 527	NV č. 3b – NV č. 5	S3 – L3	TV v celé délce
4	606 / 549	NV č. 2 – NV č.7	S4 – L4	TV v celé délce
manipulační koleje				
5	412	-----	ZV č. 4 – zarážedlo	kusá, nakládková a vykládková, boční rampa, bez TV
5a	19	-----	NV č. 4 – zarážedlo	kusá, bez TV

Tabulka 16 - Přehled staničních kolejí ŽST Hranice n. M. město, SŘ ŽST Hranice n. M. město, SŽDC s.o.

Nástupiště

V ŽST jsou 3 jednostranná úrovňová nástupiště:

- pro cestující kolej 2. od staniční budovy, u koleje č. 3 v km 4,400–4,200 délky 200 m, výšky 200 mm nad temenem kolejnice, sypané,
- pro cestující kolej 3. od staniční budovy, u koleje č. 1 v km 4,365–4,245 délky 120 m, výšky 200 mm nad temenem kolejnice, povrch betonové desky,
- pro cestující kolej 4. od staniční budovy, u koleje č. 2 v km 4,365–4,245 délky 120 m, výšky 250 mm nad temenem kolejnice, povrch betonové desky.

V kolejích č. 5, 3 a 1 je po čtyřech úrovňových přechodech pro přístup cestujících k nástupištím. Bezbariérový přístup není na žádné nástupiště.

ŽST Hranice na Moravě město je podle frekvence cestujících ve všední den nejvytíženější stanicí, která není odbočná na předmětné trati. Její vytížení je nadprůměrné vůči dalším neodbočným stanicím a téměř dvounásobné oproti další nejvíce vytížené neodbočné stanici, kterou je ŽST Hustopeče nad Bečvou. Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejích chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvenci cestující veřejnosti v ŽST Hranice na Moravě město jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

Vlečky

V ŽST Hranice na Moravě město se v stávajícím stavu nenachází žádné železniční vlečky, ani žádná manipulační místa.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

ŽST Hranice na Moravě město je vybavena ZZ 3. kategorie - reléové ZZ AŽD 71A ovládané z JOP. SZZ je obsluhováno místně.

Traťový oddíl odbočka Skalka – Hranice na Moravě město je vybaven TZZ 3. kategorie, automatické hradlo AH 82A. Zabezpečovací zařízení odbočky Skalka je ovládáno z CDP Přerov, v případě předání na místní řízení z JOP ESA 11 ŽST Hranice na Moravě. V mezistaničním úseku Hustopeče nad Bečvou – Hranice na Moravě město je v 1. a 2. TK TZZ 3. kategorie, automatické hradlo AH82.

Stanice je vybavena sdělovacím zařízením pro účely informovanosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Stanice je vybavená elektrickým ohřevem některých výměn. Trakční soustava v přilehlých mezistanicích úsecích a ve stanici je stejnosměrná, 3 kV. DK a šatna je vytápěná plynovými topidly. Osvětlení železničního prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové. V kolejišti se nachází celkem 5 zásuvkových stojanů pro přídavné osvětlení. 2 zásuvkové stojany se nachází u nakládací rampy u koleje č. 5, 1 na hranickém zhlaví u výhybky č. 6 a/b, 1 na hustopečském zhlaví u výhybky č. 3 a/b a 1 u koleje č. 5 vedle skladiště.

Personální obsazení

V stávajícím stavu je ŽST Hranice na Moravě město trvale obsazena výpravčím.

Výpravčí	5,488
součet	5,488

Tabulka 17 - Stávající systemizace ŽST Hranice n. Moravě město, OŘ Olomouc, SŽDC s.o.

Staniční technologie

V ŽST Hranice na Moravě město zastavují vlaky regionální osobní dopravy, dálkové osobní vlaky stanici pouze projíždějí. Stanici rovněž projíždějí vlaky nákladní dopravy, stanice nedisponuje výpravním oprávněním pro vozové zásilky - není pravidelně obsluhována manipulačními vlaky. Obsluha odbočky Skalka (vlečka Cement Hranice) manipulačními vlaky probíhá ze ŽST Hranice na Moravě, tedy i místní práce spjatá s obsluhou vlečky se odehrává v ŽST Hranice na Moravě.

4 ROZSAH DOPRAVY

4.1 Stávající rozsah dopravy

Na trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je v stávajícím stavu provozována jak regionální a dálková osobní doprava, tak i doprava nákladní. Rozsah dopravy vychází z jízdního řádu 2019, platného ode dne 9. prosince 2018. Uvedený počet vlaků platí pro běžný všední den. Ve dnech pracovního klidu je rozsah dopravy nižší.

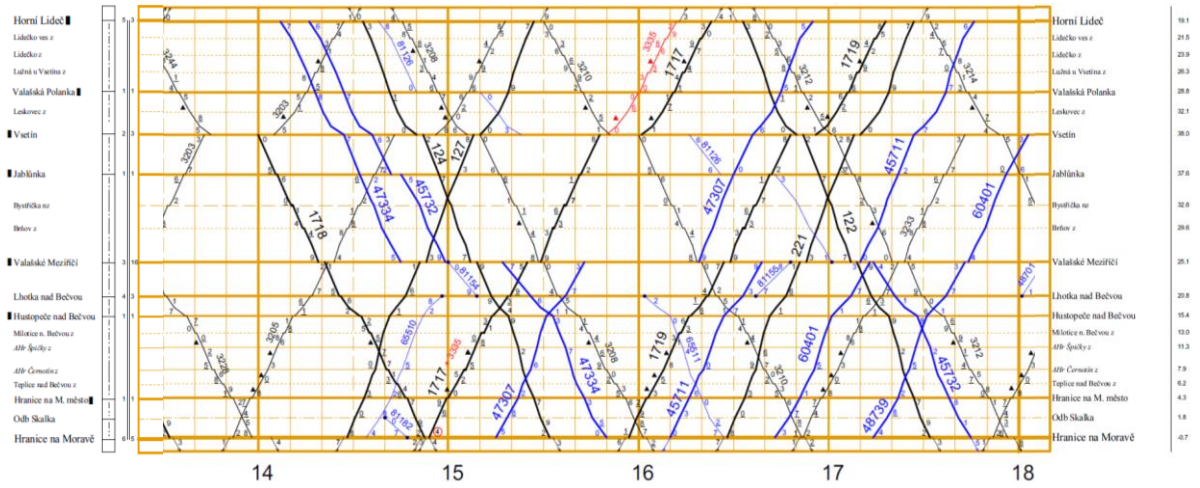
Rozsah vlakové dopravy v pracovní den je následující (některé vlaky jsou v provozu jen ve vybrané dny v týdnu – jak osobní tak nákladní):

	Ex	Sp	Os	Nex/Pn	Mn	∑
Lúky pod Makytou (ŽSR) – Horní Lideč	6	2*	12**	12	0	32
Horní Lideč - Valašská Polanka	6	2	14	12	1	35
Valašská Polanka - Vsetín	6	2	14	12	1	35
Vsetín - Jablůnka	8	3	14	12	1	38
Jablůnka - Valašské Meziříčí	8	3	14	12	2	39
Valašské Meziříčí - Lhotka nad Bečvou	8	3	13	15	2	41
Lhotka nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou	8	3	13	14	0	18
Hustopeče nad Bečvou - Hranice na Moravě město	8	3	13	14	0	18
Hranice na Moravě město - Hranice na Moravě	8	3	13	14	2	40
	Ex	Sp	Os	Nex/Pn	Mn	∑
Hranice na Moravě - Hranice na Moravě město	8	2	13	13	2	38
Hranice na Moravě město - Hustopeče nad Bečvou	8	2	13	13	0	36
Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou	8	2	13	13	0	36
Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí	8	2	13	14	2	39
Valašské Meziříčí - Jablůnka	8	2	14	14	2	40
Jablůnka - Vsetín	8	2	15	11	1	37
Vsetín - Valašská Polanka	6	2	13	11	1	33
Valašská Polanka - Horní Lideč	6	2	13	11	1	33
Horní Lideč – Lúky pod Makytou (ŽSR)	6	1*	12**	11	0	30

* *vlaky vedeny pouze v úseku Horní Lideč – Střelná z.*

** *vybrané vlaky vedeny pouze v úseku Horní Lideč – Střelná z., vlaky vedeny pouze v úseku Lúky pod Makytou (ŽSR) – Strelenka z. (ŽSR) nezohledněny*

Tabulka 18 - Rozsah pravidelné dopravy, GVD 2019, SŽDC s.o., ŽSR



Obrázek 20 - Výsek GVD 2019 - 304a+308, SŽDC s.o.

Osobní doprava

Na trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě je provozována dálková i regionální osobní doprava.

♦ Dálková osobní doprava

Dálkovou osobní dopravou se rozumí doprava, při které se vzhledem ke středoevropským poměrům za dolní vzdálenostní hranici považuje relace spojující hlavní město Prahu se zahraničím a ve vnitrostátním měřítku s dalšími významnými sídelními celky. Je uskutečňována vlaky mnoha přepravních kategorií (např. SC, EC IC, Ex, EN, R aj.), vyjadřujících její (na rozdíl od jiné osobní dopravy) rozmanitý charakter a komfort. Vlaky tohoto přepravního segmentu jsou jednak dotované MD ČR neboť se jedná o zajištění přepravních potřeb v rámci plnění závazku veřejné služby na základě objednávky státu, zastoupeného MD ČR a jednak nedotované, provozované na vlastní obchodní riziko dopravců. Předpis SŽDC D1 vlaky dálkové dopravy dělí na expresní vlaky, rychlíky.

Dálková doprava na trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je zastoupená expresními vlaky kategorie Ex, linky Ex2 (Praha hl.n. – Vsetín – (Žilina), v objednávce MD ČR. Denně je provozováno 16 těchto vlaků (8 párů) v 2 hodinovém taktu, přičemž první 2 ranní a poslední 2 večerní expresy mají výchozí resp. cílovou stanici Vsetín, ostatní pak stanici Žilina. Řazení vlaku je hnací vozidlo (ČD 380, ZSSK 350, ZSSK 362/363), vůz první třídy (Ampeer), bistrovůz (ARmpee832 nebo ARpeer), vůz pro imobilní cestující a jízdní kola (Bbdgmee236 nebo Bdghmeer) a dva až pět vozů 2. třídy (Bmz, Bmpz, Bmpeer, Bpeer). Soupravy expresních vlaků jsou dále posilovány během přepravních špiček.

♦ Regionální osobní doprava

Regionální osobní doprava je tvořena vlaky relace (Olomouc/Přerov -) Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč (- Střelná). Regionální osobní doprava je v úseku (Střelná) – Horní Lideč – Vsetín vedená spíše občasně, podle očekávané poptávky po přepravě, tedy bez taktu. V úseku Vsetín – Hranice na Moravě se dá hovořit o pseudotaktu 60 minut, v sedle pak 120 minut. Na trati jsou v provozu jak osobní, tak i spěšné vlaky (pásmové spěšné vlaky vedeny do ŽST Olomouc). Tyto spoje bývají zajištěny elektrickými jednotkami řady 460. Veškerá regionální osobní doprava je v objednávce Zlínského kraje a Olomouckého kraje.

♦ Frekvence cestujících v osobní dopravě

Podle celkové frekvence cestujících je nejvytíženější stanicí na trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě ŽST Hranice na Moravě (mimo posuzovanou část infrastruktury), hlavně proto, že kromě této trati stanicí prochází další celostátní dráha, konkrétně trať KJŘ270 Česká Třebová – Přerov – Bohumín. Druhou nejvytíženější stanicí je ŽST Valašské Meziříčí. Jelikož přes tuto ŽST vedou 3 tratě, je významným přestupním uzlem v celém regiónu. Jedná se též o druhé největší město na Valašsku, proto se dá očekávat vysoká frekvence cestujících. Třetí celkově nejvytíženější stanicí je ŽST Vsetín, která je odbočnou stanicí pro trať KJŘ282 do Velkých Karlovic. Zároveň se jedná o největší město regiónu Valašska a okresní město. Frekvence v této stanici je však velmi srovnatelná s frekvencí v ŽST Valašské Meziříčí. ŽST Horní Lideč je odbočnou stanicí pro trať č. 283 do Bylnice. Frekvence cestujících je značně nižší oproti předchozím stanicím, ale několikanásobně vyšší než u jiných, neodbočných stanic.

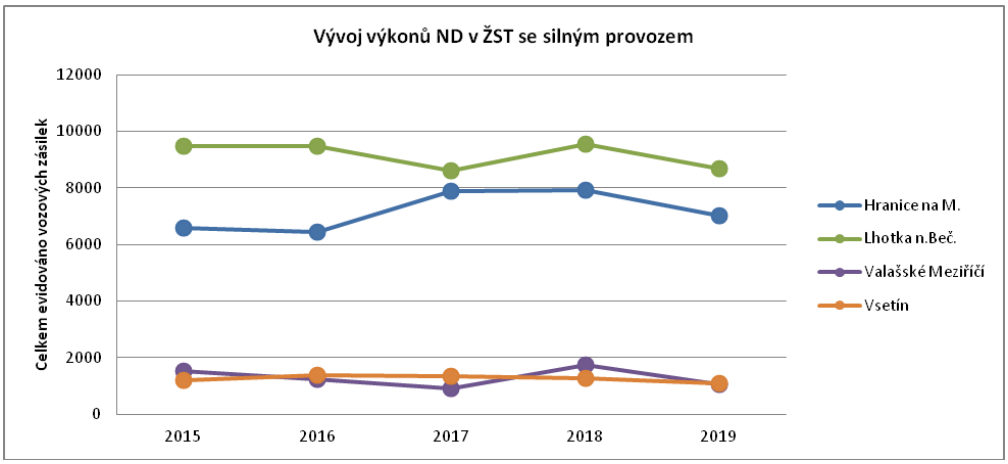
Mezi stanicemi, které nejsou odbočné je frekvenčně nejsilnější ŽST Hranice na Moravě město, která má nadprůměrnou frekvenci oproti jiným neodbočným stanicím z důvodu její blízkosti města Hranice. Druhou nejvytíženější neodbočnou stanicí je ŽST Hustopeče nad Bečvou s nadprůměrnou frekvencí. Jako průměrně frekvenčně vytížené stanice můžeme brát ŽST Jablůnka a Valašská Polanka. Nejméně a podprůměrně vytížená je ŽST Lhotka nad Bečvou orientovaná především na nákladní dopravu. Nejvytíženější zastávkou je Lidečko ves, nejméně vytížená je zastávka Lidečko.

Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděna. Data jsou k nahlédnutí v archívu zpracovatele provozní a dopravní technologie.

Nákladní doprava

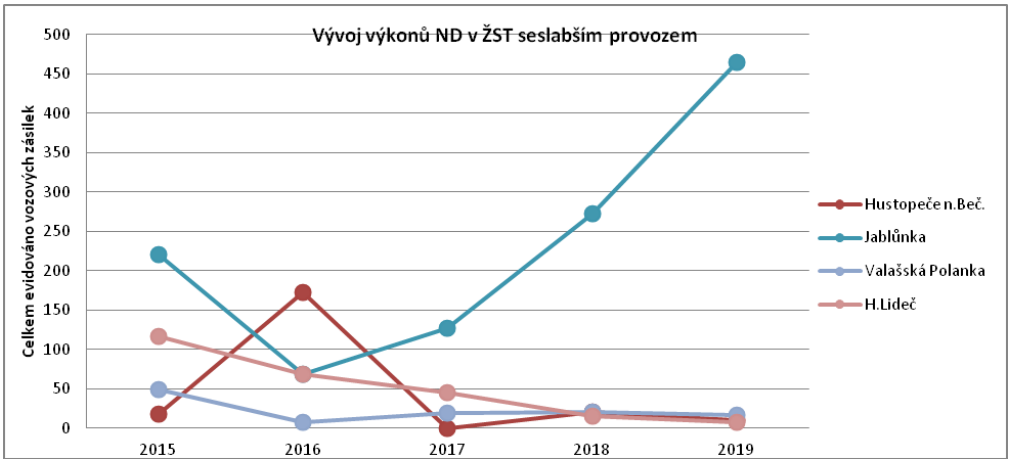
Trať Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je ve velké míře využívaná taktéž nákladní železniční dopravou. Zvýšená intenzita nákladních vlaků se vyskytuje v nočních, ranních a

večerních hodinách. Zastoupené jsou vlaky kategorie Nex a Pn, mezi stanicemi pro rozvoz a svoz zátěže i Mn, které nejčastěji směřují do seřaďovací stanice Valašského Meziříčí.



Obrázek 21 - vývoj výkonů ND v jednotlivých ŽST s vyšším počtem evidovaných vozových zásilek v letech 2015-2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*



Obrázek 22 - vývoj výkonů ND v jednotlivých ŽST s nižším počtem evidovaných vozových zásilek v letech 2015-2019*

** odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019*

Pravidelné jízdní doby

Následující tabulka zobrazuje pravidelné jízdní doby vlaků kategorie Ex, Sp, Os, Nex, Pn a Mn. Jízdní doby závisí na traťové rychlosti, sklonu trati, počtu zastavení v mezistaničním úseku a vozidlovém parku. Údaje vychází z NJŘ 304a+308.

Dopravna												
	Ex	Sp	Os	Nex/Pn	Mn			Ex	Sp	Os	Nex/Pn	Mn
Hranice na Moravě	-	-	-	-	-	↓	↑	5	6	6	7	5*
Hranice na Moravě město	5,5	5,5	5,5	6	5*	↓	↑	8	14	14	10	10*
Hustopeče nad Bečvou	8	13	13	9	10*	↓	↑	5,5	6	6	7	6*
Lhotka nad Bečvou	5	5	5	6	6*	↓	↑	4,5	4,5	4,5	7	9
Valašské Meziříčí	4,5	5	5	6	11	↓	↑	10	12	12	12	18
Jablůnka	10	12,5	12,5	12	21	↓	↑	5	5,5	5,5	6	10
Vsetín	5	6	6	6	14	↓	↑	8,5	10	10	9	13
Valašská Polanka	9	10	10	10	15	↓	↑	8,5	11,5	11,5	11	12
Horní Lideč	8	11,5	11,5	10	18	↓	↑	-	-	-	-	-
Celková jízdní doba	55	68,5	68,5	65	100	∑	∑	55	69,5	69,5	69	83

** uvedené jízdní doby jsou typové, jelikož dle GVD není mezi danými dopravnami veden Mn vlak*

Tabulka 19 - Jízdní doby vlaků kategorie Ex, Sp, Os, Nex/Pn, Mn, NJŘ 304a+308, SŽDC s.o.

Provozně technologické vyhodnocení současného stavu

Provozně technologické vyhodnocení současného stavu vychází z dat, získaných od Odboru základního řízení provozu, SŽDC s.o. Omezujícím prvkem na trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je mezistaniční úsek Hranice na Moravě město – Hustopeče nad Bečvou:

Propustnost traťové koleje č. 1: mezistaniční úsek Hustopeče n. Bečvou – Hranice na Moravě město							
Výpočetní doba	t_{OBS}	S_{Oopt}	n_{opt}	K_{opt}	S_{Okrit}	n_{krit}	K_{krit}
120	7,12	0,62	10,5	54%	0,75	12,6	45%
900	7,12	0,40	51	53%	0,60	76	35%
1440	7,12	0,40	80,9	45%	0,60	122	29%
Propustnost traťové koleje č. 2: mezistaniční úsek Hustopeče n. Bečvou – Hranice na Moravě město							
Výpočetní doba	t_{OBS}	S_{Oopt}	n_{opt}	K_{opt}	S_{Okrit}	n_{krit}	K_{krit}
120	7,40	0,62	10,1	45%	0,75	12,2	37%
900	7,40	0,40	49	49%	0,60	73	33%
1440	7,40	0,40	77,8	49%	0,60	118	32%

Tabulka 20 - Propustnost omezujícího mezistaničního úseku, O11 SŽDC s.o.

Je zřejmé, že stávající počet vlaků lze daným úsekem provést.

Doprava odbočných tratí

♦ Doprava na trati Horní Lideč – Bylnice

Mezi Horní Lidčí a Bylnicí je provozována jak pravidelná osobní, tak i nákladní doprava. Osobní vlaky v ranních hodinách jezdí spíš podle potřeby, v rozmezí přibližně 60 – 90 minut, od 8 hodiny pak v 120 minutovém taktu. Mezi 13 a 16 hodinou je interval opět snížen na 60 minut. Jeden pár pravidelných manipulačních vlaků je doplněn 2 páry jezdících podle potřeby a 2 páry lokomotivních vlaků.

♦ Doprava na trati Vsetín – Velké Karlovice

Na trati Vsetín – Velké Karlovice je provozována jak pravidelná osobní, tak i nákladní doprava. V osobní dopravě jsou provozovány osobní vlaky s intervalem 120 minut. Nákladní doprava je zastoupená jedním párem pravidelných manipulačních vlaků, doplněné o 2 páry manipulačních vlaků jezdících podle potřeby.

♦ Doprava na trati Valašské Meziříčí – Kojetín

Na trati z Valašského Meziříčí do Kojetína je provozována hlavně osobní doprava, nákladní minimálně. V případě osobní dopravy lze hovořit o přibližně hodinovém intervalu mezi osobními vlaky v obou směrech. V sedle a v určité hodiny je tento interval prodloužen na přibližně 120 minut. Některé vlaky jsou končící/výchozí v Kroměříži. Rozsah nákladní dopravy je minimální, do Valašského Meziříčí je veden pouze jeden pár manipulačních vlaků z ŽST Osíčko. Z Bystřice pod Hostýnem a dalších stanic směrem k ŽST Kojetín je pak zátěž svážená právě do Kojetína.

♦ Doprava na trati Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Mezi Rožnovem pod Radhoštěm a Valašským Meziříčím nemožno hovořit o taktu. Osobní vlaky však jezdí přibližně každou hodinu, v sedle pak přibližně každé dvě. Většina vlaků, jedoucích v dopoledních hodinách pokračuje z Valašského Meziříčí do Kojetína, jeden pak do Kroměříže. V opačném směru je více vlaků vedeno z výchozí stanice Valašské Meziříčí, tři z Kojetína a tři z Kroměříže.

♦ Doprava na trati Valašské Meziříčí – Ostrava

Po této trati jsou do Valašského Meziříčí vedeny osobní vlaky z Ostravy, Frýdlantu nad Ostravicí, Frýdku – Místku a Frenštátu pod Radhoštěm. Nákladní doprava není mezi Valašským Meziříčím a Frenštátem pod Radhoštěm provozována, zátěž je z Frenštátu pod Radhoštěm a dalších stanic odvážená manipulačními vlaky do Ostravy.

4.2 Výhledový rozsah dopravy

Výhledový rozsah dopravy aktualizace studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě vychází z podkladů objednatelů veřejné osobní dopravy v podobě Ministerstva dopravy České republiky (objednatel dálkové osobní dopravy), Krajského úřadu Zlínského kraje a Krajského úřadu Olomouckého kraje (objednateli regionální osobní dopravy), a sdružení nákladních dopravců České republiky, spolku ŽESNAD. Podklady spočívají v odhadu budoucího vývoje dopravy na předmětné části infrastruktury, jak osobní tak nákladní, včetně zásad její organizace a jejich budoucích nároků. Podklady byly zpracovány primárně do podoby výhledového rozsahu dopravy, včetně stanovení typových jízdních souprav. Pro všechny varianty (varianta bez projektu, varianta A.2, varianta D.2) je výhledový rozsah dopravy včetně všech podrobností uvažován shodný:

	Ex	Sp*	Os	Nex/Pn	Mn	∑
Lúky pod Makytou (ŽSR) – Horní Lideč	6	0	11**	15	0	32
Horní Lideč - Valašská Polanka	6	0	14	15	1	36
Valašská Polanka - Vsetín	6	0	14	15	1	36
Vsetín - Jablůnka	8	0	24	15	1	48
Jablůnka - Valašské Meziříčí	8	0	24	15	2	49
Valašské Meziříčí - Lhotka nad Bečvou	8	0	15	15	1	39
Lhotka nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou	8	0	15	14	PP	37
Hustopeče nad Bečvou - Hranice na Moravě město	8	0	15	14	PP	37
Hranice na Moravě město - Hranice na Moravě	8	0	15	14	2+PP	39
	Ex	Sp*	Os	Nex/Pn	Mn	∑
Hranice na Moravě - Hranice na Moravě město	8	0	15	14	2+PP	39
Hranice na Moravě město - Hustopeče nad Bečvou	8	0	15	14	PP	37
Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou	8	0	15	14	PP	37
Lhotka nad Bečvou - Valašské Meziříčí	8	0	15	15	1	39
Valašské Meziříčí - Jablůnka	8	0	24	15	2	49
Jablůnka - Vsetín	8	0	24	15	1	38
Vsetín - Valašská Polanka	6	0	14	15	1	36
Valašská Polanka - Horní Lideč	6	0	14	15	1	36
Horní Lideč – Lúky pod Makytou (ŽSR)	6	0	11**	15	0	32

* *dle kategorie Sp vedeny pouze vybrané vlaky linky Os: Olomouc/Přerov - Hranice n. Moravě - - Valašské Meziříčí – Vsetín, formou pásmových spěšných vlaků pouze v úseku Olomouc/Přerov - - Hranice n. Moravě*

** *vybrané vlaky vedeny pouze v úseku Horní Lideč – Střelná z., vlaky vedeny pouze v úseku Lúky pod Makytou (ŽSR) – Strelenka z. (ŽSR) nezohledněny*

Tabulka 21 - Výhledový rozsah dopravy

Osobní doprava

Výhledový rozsah osobní dopravy je zpracován jako podrobný popis jednotlivých linek osobní dopravy (jak dálkové tak regionální osobní dopravy) vedených na hlavní i odbočných tratích, včetně základního popisu uvažovaných jízdních souprav osobních vlaků dle jednotlivých linek. Pro všechny varianty (varianta bez projektu, varianta A.2, varianta D.2) je výhledový rozsah osobní dopravy včetně všech podrobností uvažován shodný:

♦ Hlavní trať Horní Lideč st.hr. – Hranice n M.:

Ex2: Praha - Olomouc - Hranice na Moravě - Vsetín - Slovensko (KJŘ280):

- 8 párů vlaků,
- interval 120 minut,
- vybrané vlaky v okrajových částech dne ukončeny v ŽST Vsetín - 2páry,
- vozba klasickými soupravami, lokomotiva + 6 vozů kmen, posilování na 13 vozů, 400 míst posilovaných na 850 míst, 350 metrů, možnost nahrazení EMU s kapacitou 400 osob, min 160km/h,
- obsluhuje Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč,
- o uzel ŽST Olomouc, cca X:00,
- pozn.: v objednávce MD ČR.

Os: Olomouc/Přerov - Hranice n. Moravě - Valašské Meziříčí - Vsetín (KJŘ280):

- 15 párů vlaků,
- interval 120 minut posílen na 60 minut,
- všechny vlaky pokračují dále ve směru Přerov / Olomouc hl. n.,
- vozba třívozová EMU, max. cca 85 m, 160 km/h, ekvivalent řady 640, 250 míst,
- obsluhuje všechny dopravní body hlavní tratě v předmětném úseku,
- o uzel ŽST Hranice na Moravě, cca X:00 (vazba na/z R/Ex: Ostrava/Brno/Praha),
- o uzel ŽST Valašské Meziříčí, cca X:30 (vazba na Os: Kroměříž – Valašské Meziříčí – Rožnov po Radhoštěm),
- pozn.: systémová jízdní doba Hranice n. Moravě - Valašské Meziříčí cca 30 min., čistá doba jízdy max. cca 26 min,
- pozn.: v objednávce Olomouckého kraje.

Os: Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí - Vsetín - Horní Lideč - Bylnice (KJŘ280):

- 9 párů vlaků v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Bylnice (takt 120 min),
- 15 párů vlaků v úseku Vsetín – Horní Lideč – Bylnice (takt 60 min),
- navíc 1 pár vlaků v úseku Horní Lideč – Valašské Klobouky (včasní ranní a pozdní večerní),
- základní interval 120 minut, posílen na 60 minut pouze v úseku Vsetín – Horní Lideč - Bylnice,
- vlaky posilového taktu ukončeny v ŽST Vsetín - 6 párů,
- vybrané vlaky ukončeny v ŽST Valašské Klobouky – 3 páry,
- vozba motorovou jednotkou ř. 845 (46m) a ekvivalent, 80 míst, ve výhledu vozba EMU/BEMU, 80 metrů, 250 míst,
- obsluhuje všechny dopravní body hlavní tratě v předmětném úseku,
  - o uzel ŽST Rožnov p. Radhoštěm, cca X:30,
  - o uzel ŽST Valašské Meziříčí, cca X:00 (vazba na Ex2),
  - o uzel ŽST Vsetín, cca X:30 (volně),
  - o uzel ŽST Valašské Klobouky, cca X:00,
- pozn.: v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí v prokladu s linkou Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Kroměříž, spolu takt 30 min,
- pozn.: v objednávce Zlínského kraje.

Os: Vsetín - Střelná (KJŘ280):

- 5 párů vlaků,
- pouze posilové spoje během pracovních dní, v krátkém taktu 60 minut,
- pouze plná trasa linky bez ukončení vybraných vlaků,
- vozba motorovou jednotkou ř. 845 (46m) a ekvivalent, kapacita 80 osob,
- obsluhuje všechny dopravní body hlavní tratě v předmětném úseku,
  - o uzel ŽST Vsetín, cca X:00,
  - o uzel ŽST Střelná, cca X:30,
- pozn.: v objednávce Zlínského kraje.

Os: Horní Lideč – Púchov – Slovensko (KJŘ280):

- 6 párů vlaků, dlouhodobě navýšeno na 8 párů vlaků,
- interval 120 minut,
- pouze plná trasa linky bez ukončení vybraných vlaků,
- vozba elektrickými jednotkami řady 671 (ZSSK), délka 80 metrů, 300 míst,
- obsluhuje Horní Lideč, Střelná,

- o uzel ŽST Horní Lideč, cca X:00,
- o uzel ŽST Púchov, cca X:30 (volně),
- pozn.: v objednávce Zlínského kraje / MDVaRR SR.

♦ **O d b o č n é t r a t ě :**

Sp: Valašské Meziříčí – Frýdlant nad Ostravicí - Ostrava (KJŘ323):

- 13 párů vlaků,
- interval 60 minut,
- pouze plná trasa linky bez ukončení vybraných vlaků (od Frýdlantu nad Ostravicí směr Ostrava takt posilován vlaky ukončenými ve Frýdlantu nad Ostravicí),
- vozba neurčenou elektrickou jednotkou, 240 - 310 míst,
- délka soupravy 2*80 metrů, celkem 160 metrů – nástupiště 170 metrů,
- obsluhuje Valašské Meziříčí, a další dopravní body odbočné tratě,
- o volný uzel ŽST Valašské Meziříčí, vazby na Hranice na Moravě, a Kroměříž,
- pozn.: v objednávce Moravskoslezského kraje, s požadavkem Zlínského kraje na elektrickou trakci v celé délce.

Os: Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí – Kroměříž/Kojetín (KJŘ303 + KJŘ281):

- 14 párů vlaků,
- interval 120 minut posílen na 60 minut,
- pouze plná trasa linky bez ukončení vybraných vlaků,
- vozba motorovou jednotkou ř. 844 a ekvivalent, 42 metrů, 120 míst, ve výhledu vozba EMU, 42-80 metrů, 120-250 míst,
- obsluhuje Valašské Meziříčí, a další dopravní body odbočných tratí,
- o uzel ŽST Rožnov pod Radhoštěm, cca X:00,
- o uzel ŽST Valašské Meziříčí, cca X:30 (vazba na Os Olomouc – Hranice – Vsetín),
- o uzel ŽST Osíčko, cca X:00,
- o uzel ŽST Hulín, cca X:30,
- pozn.: v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí v prokladu s linkou Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Bylnice, spolu takt 30 min,
- pozn.: v objednávce Zlínského kraje.

Os: Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí - Vsetín - Horní Lideč - Bylnice (KJŘ283):

- 16 párů vlaků v úseku Bylnice – Horní Lideč,
- 15 párů vlaků vedeno dále v úseku Bylnice – Horní Lideč – Vsetín (takt 60 min),
- 9 párů vlaků vedeno dále v úseku Bylnice – Horní Lideč – Vsetín – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (takt 120 min),
- základní interval 120 minut, posílen na 60 minut pouze v úseku Vsetín – Horní Lideč - Bylnice,
- vlaky posilového taktu ukončeny v ŽST Vsetín - 6 párů,
- vybrané vlaky ukončeny v ŽST Valašské Klobouky – 3 páry,
- vozba motorovou jednotkou ř. 845 (46m) a ekvivalent, 80 míst, ve výhledu vozba EMU/BEMU, 80 metrů, 250 míst,
- obsluhuje všechny dopravní body hlavní tratě v předmětném úseku,
  - o uzel ŽST Rožnov p. Radhoštěm, cca X:30,
  - o uzel ŽST Valašské Meziříčí, cca X:00 (vazba na Ex2),
  - o uzel ŽST Vsetín, cca X:30 (volně),
  - o uzel ŽST Valašské Klobouky, cca X:00,
- pozn.: v úseku Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí v prokladu s linkou Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Kroměříž, spolu takt 30 min,
- pozn.: v objednávce Zlínského kraje.

Os: Vsetín - Velké Karlovice (KJŘ 282):

- 18 párů vlaků,
- interval 60–120 minut, navíc ve výhledu možnost posílení v úseku Vsetín – Halenkov na 30 minut (pouze dlouhodobý výhled v rámci aSP neuvažováno),
- pouze plná trasa linky bez ukončení vybraných vlaků (výhledově posílení po Halenkov zastávka, 5 párů, posilový takt na 30 minut),
- vozba motorovou jednotkou ř. 845 (46m), 80 míst, možnost zdvojení 160 míst, ve výhledu vozba EMU/BEMU, 42-80 metrů, 120-250 míst,
- obsluhuje Vsetín, a další dopravní body odbočné tratě,
  - o uzel ŽST Vsetín, cca X:30,
  - o uzel ŽST Halenkov, cca X:00,
  - o uzel ŽST Velké Karlovice, cca X:30,
- pozn.: posílení intervalu v úseku Vsetín - Halenkov na 30 minut je možné v případě realizaci nezbytných úprav trati KJŘ 282 - umožnění křižování v ŽST Hovězí a možnost ukončení vlaků na zastávce Halenkov zastávka (pouze dlouhodobý výhled v rámci aSP neuvažováno),
- pozn.: v objednávce Zlínského kraje.

Pozn.: V obou projektových variantách je uvažováno se zrušením zastávek Špičky, Brňov a také Lidečko, novostavba ŽST Špičky vznikne pouze jako výhybna ve variantě A.2.2 bez tunelu, tedy výhybna bez nástupiště a bez obsluhy cestující veřejnosti Veřejnou osobní dopravou. Ve variantě bez projektu bude zachován stávající stav, t.j. zastávky Špičky a Brňov se zastavením a obsluhou, zastávka Lidečko pouze průjezd bez obsluhy - ve stávajícím platném GVD sice ještě tato zastávka obsluhována je, ale dle podkladů od objednatele dopravy zastávka přestane být v blízké době obsluhována - očekává se, že od příštího GVD, fyzicky ale tato zastávka bude nadále ve variantě BP existovat, proto je naznačena v blokovém schématu.

Nákladní doprava

Pro všechny varianty (varianta bez projektu, varianta A.2, varianta D.2) je výhledový rozsah nákladní dopravy včetně všech podrobností uvažován shodný.

Výhledový rozsah nákladní dopravy respektuje stávající zvyklosti provozu, tedy i v rámci navrhovaného stavu bude trať přes Valašsko z pohledu nákladní dopravy sloužit především jako tranzitní spojnice mezi Českou republikou a Slovenskou republikou. Tranzitní doprava má dominantní postavení již v dnešní době, a očekává se, že její pozice v dohledné době ještě mírně posílí. Posílení pozice tranzitní dopravy bude způsobeno přechodem části zátěže z tranzitního tahu přes Ostravsko na přirozenější trasu přes Valašsko, ze které byla část dopravy na přelome let 2014/2015 přesunuta kvůli styku dvou trakčních soustav v oblasti ŽST Púchov (ŽSR), a tedy nutnosti použití dvousystémových lokomotiv pro potřeby tranzitu. Z pohledu místní zátěže nákladní dopravou jsou významným prvkem především ŽST Lhotka nad Bečvou díky zaústěné železniční vlečce s velkým obratem, a ŽST Valašské Meziříčí díky její seřaďovací funkci a tedy distribuce zátěže mezi menší manipulační body tratě. Doprava místní zátěže se tedy ve výhledovém stavu bude chovat obdobně jak je tomu ve stávajícím stavu, a obejde se také s provozem pouze kratších vlaků – uzlové stanice jako Vsetín, Valašské Meziříčí, a do jisté míry také Horní Lideč jsou omezeny svými přirozenými stavebními limity a nelze je vybavit dlouhými staničními kolejemi. Dlouhé staniční koleje jsou ale mimořádně důležité z pohledu zde převládající tranzitní dopravy a provozu dlouhých nákladních vlaků – umožňují řízení sledu vlaků, tedy předjíždění nákladních vlaků vlaky osobní dopravy a zamezují tak tvorbě zpoždění a celkově mimořádnostem v dopravě. Z toho důvodu je nutné zabezpečit dostatečný počet dopraven vybavených dlouhými kolejemi i na předmětné trati, kdy dopravna s dlouhými kolejemi znamená nutnost užitečné délky hlavních a předjízdných dopravních kolejí nad minimální požadovanou hodnotu 758 metrů. Na předmětné trati jsou takovými dopravnami ŽST Jablůnka, ŽST Lhotka nad Bečvou, a výhybna Špičky (pouze ve variantě A.2).

Výhledový rozsah nákladní dopravy v počtech vlaků za jeden pracovní den, rozdělen dle kategorií (maximální variace – pravidelně se opakující maximální hodnota počtu vlaků za den):

Nex/Pn: 16 párů vlaků (vlaky svou skladbou a charakterem téměř shodné), z toho:

- 12 párů tranzit,
- 1 pár tranzit + obsluha Valašské Meziříčí jako vlakotvorné stanice,
- 1 pár končící / výchozí ve Lhotce nad Bečvou jako významné stanice z pohledu vozových proudů (významná železniční vlečka) ze směru Horní Lideč,
- 1 pár končící / výchozí ve Lhotce nad Bečvou jako významné stanice z pohledu vozových proudů (významná železniční vlečka) ze směru Horní Lideč, navíc včetně obsluhy Valašského Meziříčí jako vlakotvorné stanice,
- 1 pár končící / výchozí ve Lhotce nad Bečvou jako významné stanice z pohledu vozových proudů (významná železniční vlečka) ze směru Hranice,

Mn: 4 páry vlaků (koncepce dle stávajícího stavu):

- 1 pár Mn pro úsek Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí - Vsetín - Horní Lideč, v úseku Lhotka nad Bečvou – Valašské Meziříčí – Horní Lideč jezdící pravidelně v pracovní dny, v úseku Hranice na Moravě – Lhotka nad Bečvou jezdící podle potřeby, cca každý druhý pracovní den,
- 1 pár Mn obsluhující nákladiště Bystřička,
- 2 páry obsluhující vlečku na odbočce Skalka.

Typové jízdní soupravy vlaků nákladní dopravy:

Nex/Pn – téměř shodné vlaky - odhadem cca 80 - 85 % celkového objemu ND:

- Maximální typová souprava nákladního vlaku:
  do 3200t / 700m + 2xHDV (6,4 MW) + postrk HDV (3,0 MW),
  celkem délka soupravy do 740m, včetně postrkového HDV do 760m,
  odhadem cca 20 % nákladních vlaků vyšší kategorie.
- Typová souprava těžkého nákladního vlaku:
  do 2500t / 700m + 2xHDV (6,4 MW),
  celkem délka soupravy do 740m,
  odhadem cca 50 % nákladních vlaků vyšší kategorie.
- Typová souprava lehkého nákladního vlaku:
  do 1400t / 500m + 1xHDV (6,4 MW),

celkem délka soupravy 520m,
odhadem cca 30 % nákladních vlaků vyšší kategorie.

Mn - místní vlaky - odhadem cca 20 - 15 % celkového objemu ND:

- Typová souprava místního nákladního vlaku:
  cca 1000 - 1100t / do 480m + 1xHDV (nezávislá trakce),
  celkem délka soupravy do 500m.

Pozn.: Výhledový rozsah nákladní dopravy doplňují lokomotivní vlaky spojeny s provozem nejdelších a nejtěžších nákladních vlaků, kategorie Lv, vedeny v úseku Horní Lideč st.hr. – Jablůnka, v rozsahu plně podle potřeby.

Pozn.: Hmotnosti zátěže typových souprav nákladních vlaků představuji navrhovaný normativ hmotnosti pro nákladný vlak veden HDV o výkonu 6,4 MW (případně jejích kombinace) od ŽST Jablůnka bez zastavění. V případě nutnosti zastavění vlaku v ŽST Horní Lideč je nutné použití další postrkové lokomotivy o výkonu 3,0 MW (rozjezd ze ŽST Hranice na Moravě bez nutnosti zavádění postrku i v případě varianty D.2).

Pozn.: Normativ délky nákladního vlaku při konfiguraci předmětné části infrastruktury dle projektových variant je možné zvýšit ze stávající hodnoty 550 metrů na hodnotu 576 metrů, největší povolená délka nákladního vlaku je pak v celém úseku uvažována na hodnotě 740 metrů (760 metrů včetně postrkové lokomotivy v úseku Horní Lideč st.hr. - Jablůnka).

Pozn.: Nákladní doprava odbočných tratí je uvažována dle stávajících zvyklostí.

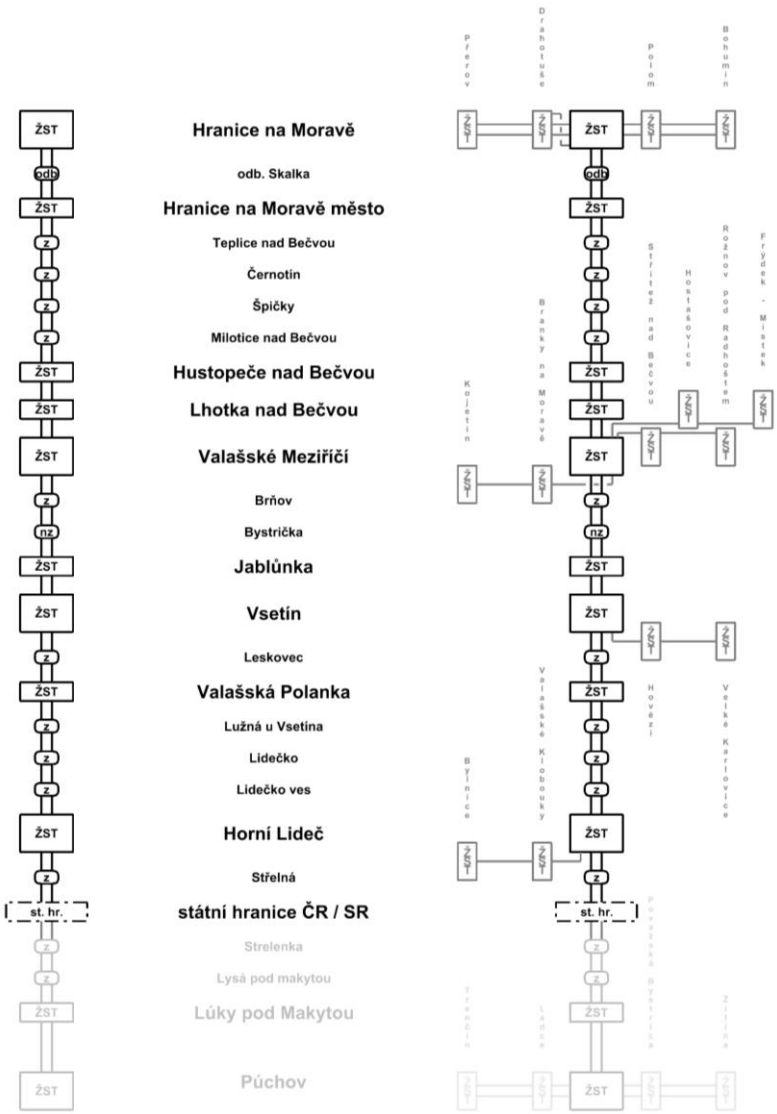
Pozn.: Výhledový rozsah nákladní dopravy je sestaven na základě podkladů, které byli projednány na samostatném jednání svolaném čistě ke problematice nákladní dopravy v rámci předmětné trati (přítomné dotčené odborné složky SŽDC, sdružení nákladních dopravců ŽESNAD a majoritní dopravce ČD Cargo). Stanovena byla koncepce nákladní dopravy, která očekává nárůst výkonů do výše cca v úrovni let 2014/2015, tzn. úroveň výkonů před přechodem ŽST Púchov (ŽSR) na střídavou trakční soustavu. Další zvýšení výkonů nákladní dopravy již není adekvátně obhajitelné, je však nutno brát v úvahu, že předmětná trať přes Valašsko bude potencionálně plnit funkci odklonové trasy tratě přes Ostravsko – Jablunkov (zejména trasování dlouhých a těžkých nákladních vlaků (trakční odběry až 15MW) i během dopravní špičky je tak možné). Zpracovaný výhledový rozsah a výkony nákladní dopravy potvrzuje dopravní prognóza, která byla zpracována nezávisle na závěrech z uvedeného jednání.

5 NAVRHOVANÝ STAV

Navrhovaný stav předmětné části infrastruktury je zpracován do celkem tři variant:

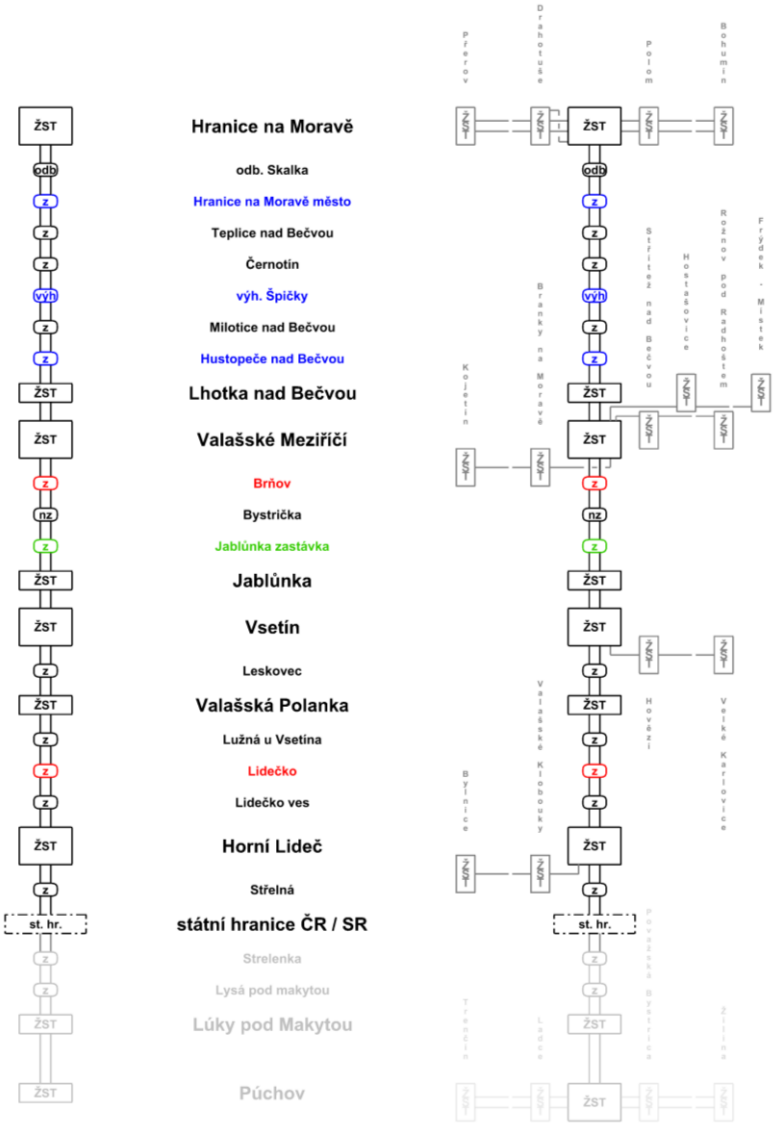
- Varianta BP: varianta zachování stávající tratě, bez projektu,
- Varianta A.2: projektová varianta modernizace tratě ve stávající stopě,
- Varianta D.2: projektová varianta modernizace tratě s přeložkou tratě u Hranic.

Varianta BP, bez projektu, tedy varianta zachování stávající infrastruktury, posuzuje trať v její stávající podobě – zachování stávající konfigurace stanic a traťových úseku v jejích dnešní podobě. Varianta BP, bez projektu, počítá s již dnes plánovanými stavbami jako s výchozím stavem. Jedná se o modernizaci ŽST Vsetín, a modernizaci traťového úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou včetně ŽST Lhotka nad Bečvou. V rámci varianty BP je tedy uvažováno pouze s modernizaci stanic Vsetín a Lhotka nad Bečvou (včetně přilehlých mezistaničních úseků), zbytek infrastruktury je uvažován dle stávajícího stavu.



Obrázek 23 - Blokové schéma - stávající stav - varianta BP

Varianta A.2, projektová varianta modernizace tratě ve stávající stopě počítá s modernizaci všech dopravních bodů a také s modernizaci všech mezistaničních úseků, mimo již modernizované části infrastruktury, které plně přebírá dle podkladové dokumentace jednotlivých staveb (modernizace ŽST Vsetín, a modernizaci traťového úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou včetně ŽST Lhotka nad Bečvou). Modernizace počítá pouze s malými úpravami stávající stopy tratě bez výrazných přeložek tratě, a s modernizaci stanic – dojde také ke změnám klasifikace dopravních bodů vůči stávajícímu stavu.

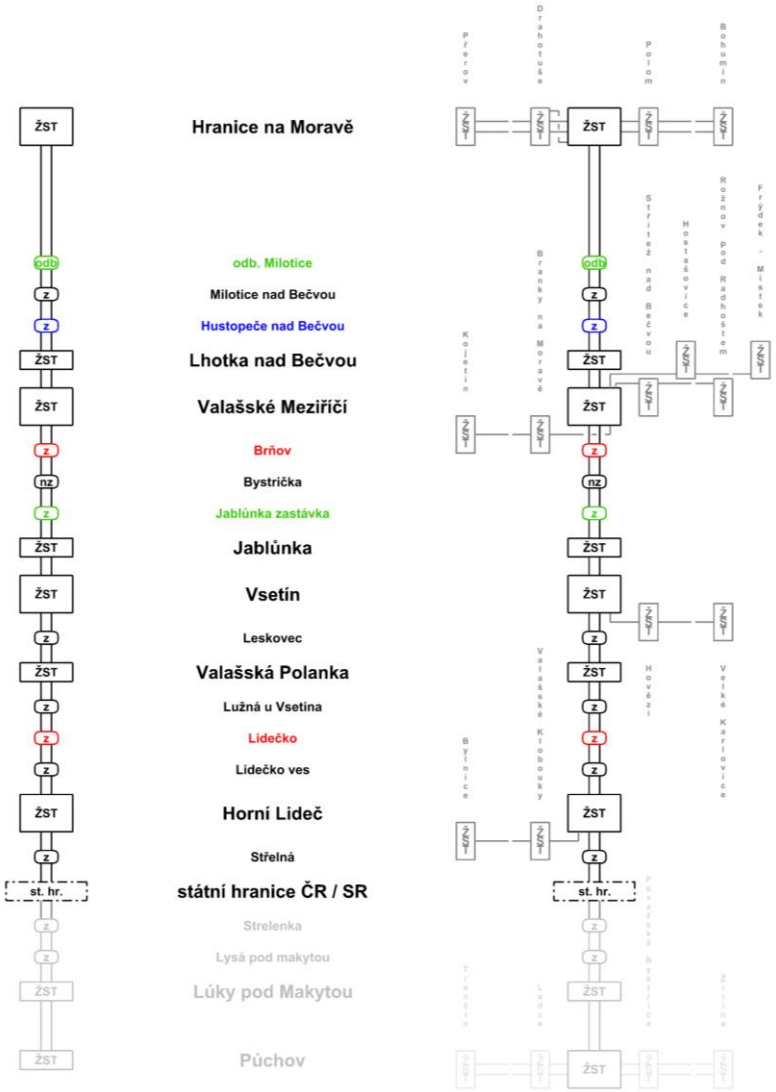


Obrázek 24 - Blokové schéma - varianta A.2

Černě jsou naznačeny dopravní body bez změny klasifikace, ale s plánovanou kompletní modernizaci (ŽTS Vsetín a ŽST Lhotka nad Bečvou modernizovány v rámci varianty BP). Modře jsou naznačeny dopravní body, u kterých se počítá se změnou klasifikace a také s kompletní

rekonstrukci. Zeleně jsou naznačeny dopravní body, které budou v rámci projektové varianty nově doplněny a tedy také nově vybudovány. Červeně jsou naznačeny dopravní body, které budou v rámci projektové varianty zrušeny bez náhrady, tedy i stavebně úplně odstraněny.

Varianta D.2, projektová varianta modernizace tratě s přeložkou tratě v blízkosti zaústění do ŽST Hranice na Moravě počítá s modernizaci všech dopravních bodů a také s modernizaci všech mezistaničních úseků, mimo již modernizované části infrastruktury, které plně přebírá dle podkladové dokumentace jednotlivých staveb (modernizace ŽST Vsetín, a modernizaci traťového úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou včetně ŽST Lhotka nad Bečvou). Modernizace počítá s jednou velkou přeložkou stávající stopy tratě od ŽST Hranice na Moravě po zast. Milotice nad Bečvou a s modernizaci stanic – dojde také ke změnám klasifikace dopravních bodů vůči stávajícímu stavu. Varianta D.2 je od zast. Milotic nad Bečvou směr státní hranice ČR/SR plně shodná s variantou D.2



Obrázek 25 - Blokové schéma - varianta D.2

Černě jsou naznačeny dopravní body bez změny klasifikace, ale s plánovanou kompletní modernizaci (ŽTS Vsetín a ŽST Lhotka nad Bečvou modernizovány v rámci varianty BP). Modře jsou naznačeny dopravní body, u kterých se počítá se změnou klasifikace a také s kompletní rekonstrukci. Zeleně jsou naznačeny dopravní body, které budou v rámci projektové varianty nově doplněny a tedy také nově vybudovány. Červeně jsou naznačeny dopravní body, které budou v rámci projektové varianty zrušeny bez náhrady, tedy i stavebně úplně odstraněny.

Všechny tři varianty, bez projektu BP, i projektové A.2, D.2, uvažuji s umožněním realizace provozního konceptu osobní dopravy, dálkové dle stávající koncepce a regionální dle výhledové koncepce, a také s umožněním převážení výhledového objemu nákladní dopravy (stávající stav kapacitně dostačuje).

Projektové varianty navíc shodně uvažuji se splněním zásad:

- předpokládaný smíšený provoz osobní a nákladní dopravy,
- dvoukolejná trať v celém úseku,
- návrhová rychlost až 160 km/h,
- provoz v celém rozsahu dopravy uvažován v závislé trakci, mimo manipulační vlaky (styk napájecích soustav stejnosměrné 3kV a střídavé 25kV se očekává před ŽST Vsetín ze směru Horní Lideč - přesunutí styku soustav ze státní hranice včetně úprav trakčního vedení a dalších nezbytných částí je předmětem samostatné stavby navazující na stavbu přepnutí trakce na slovenské straně),
- plná peronizace všech stanic a zastávek (respektování výšky nástupní hrany 550mm nad temenem kolejnice), včetně zabezpečení bezbariérového přístupu cestující veřejnosti s omezenou schopnosti pohybu a orientace,
- navrhovaná jednotná délka nástupních hran v jednotlivých dopravních bodech, v případě nástupních hran pro dálkovou osobní dopravu (Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč) je navržená jednotná délka 350 metrů (možnost řazení lokomotiva a ve špičce až 13 osobních vozů – 343 metrů), v případě nástupních hran pro regionální osobní dopravu (všechny ostatní dopravní body) je navržena jednotná délka 140 metrů (možnost řazení ekvivalentu el. jednotky ř. 650 + ř. 640 – 132 metrů). Délky nástupních hran pro vlaky odbočných tratí jsou uvažovány dle přepokládaného vozového parku,
- kompletní modernizaci technologie stanic a traťových úseků, včetně nového zabezpečovacího zařízení respektujícího zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS a dálkového řízení dopravy z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově,

- ve všech posuzovaných variantách je sledováno zavedení výhradního provozu ETCS v aplikační úrovni L2, umístění nové radioblokové centrály je pracovně uvažováno na centrálním dispečerském pracovišti v Přerově - s ohledem na počet současně jedoucích vlaků je počítáno s jednou rádioblokovou centrálou samostatně pro trať Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr.,
- vzhledem na aplikaci výhradního provozu pod dohledem ETCS v mezistaničních úsecích nejsou použita světelná hlavní návěstidla, ale pouze prostorové oddíly v základní délce 700 metrů ohraničené návěstidly s návěstmi „Stop značka ETCS“ nebo „Lokalizační značka ETCS“, (délka prostorových oddílů není vyžadována hustotou dopravy, ale vychází z dosavadních zvyklostí navrhování systému ETCS – v době zpracování dokumentace nebyl vydán žádný pokyn ohledně konfigurace prostorových oddílů v režimu provozu pod plným dohledem ETCS, v těsné blízkosti železničních stanic nebo odboček jsou prostorové oddíly zkráceny, tak aby bylo umožněno zpřesnění odometrie systému ETCS a rychlejší uvolnění prostorového oddílu rozjíždějícím/zastavujícím vlakem),
- v dopravnách s kolejovým rozvětvením jsou použita návěstidla s návěstmi „Stop značka ETCS“ nebo „Lokalizační značka ETCS“, které jsou doplněny návěstními svítilnami pro vyjádření potřebných návěstí – osazení návěstidel návěstními svítilnami bude provedeno v souladu s legislativou platnou v době zpracování dalších stupňů projektové dokumentace (opět v době zpracování dokumentace chybějící pokyn),
- umístění návěstidel je provedeno dle dokumentu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ ze dne 8.3.2018 – uvažováno je primárně s umístněním návěstidla 20 metrů od omezujícího námezníku/hrotu výhybky za současné aplikace nenulové uvolňovací rychlosti 20 km/h a aplikace ochranných opatření v rozsahu použití vzájemné výluky ohrožujících a ohrožených vlakové cest.
- automatický přechod do oblasti řízené systémem ETCS L2 bude zřízen v ŽST Hranice na Moravě,
- odbočné tratě budou řešeny automatickým vstupem do oblasti řízené systémem ETCS L2, případně při provozování tratí dle předpisu SŽDC D3 bude předání klíčů prováděno technickým zařízením, v dalším stupni zpracování dokumentace bude řešena možnost smíšeného provozu v ŽST Horní Lideč pro železniční trať Bylnice – Horní Lideč, v ŽST Vsetín pro obsluhu železniční trati Velké Karlovice – Vsetín a v ŽST Valašské Meziříčí pro železniční tratě Ostrava Uhelné nádraží – Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí a Valašské Meziříčí – Kojetín,

- vazba na železniční síť sousedního státu, v tomto případě ŽSR (ŽST Horní Lideč) bude formou vytvoření podmínek pro automatický vstup do oblasti ETCS L2 nebo pro handover mezi RBC SŽDC a ŽSR (dle vybavení navazujícího úseku ŽSR systémem ETCS),
- zásady aplikace ETCS je nutno zpřesnit po době vydání „Metodického pokynu pro projektování systému ERMTS/ETCS“ – bude-li vydán, případně dle zásad samostatného dokumentu pro provoz pod plným dohledem ETCS (vnitřní předpisy provozovatele dráhy),

Konfigurace předmětně části infrastruktury je zřejmá z blokových schémat jednotlivých variant a přiložených schémat dopravních bodů – blokové schémata v plné velikosti a rovněž schémata jednotlivých dopravních bodů ve všech variantách jsou doloženy v přílohové části.

5.1 Dopravní body mimo železniční stanice

Mezistaniční úsek Lúky pod Makytou (ŽSR) – Horní Lideč (projektové varianty A.2, D.2):

- z. Lysá pod Makytou (ŽSR): stávající zastávka ve správě ŽSR,
- z. Strelenka (ŽSR): stávající zastávka ve správě ŽSR,
- z. Střelná: modernizace, 2x nástupní hrana délky 140 metrů.

Mezistaniční úsek Horní Lideč – Vsetín (projektové varianty A.2, D.2):

- z. Lidečko Ves: modernizace, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- z. Lužná u Vsetína: modernizace, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- z. Leskovec: modernizace, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- odb. Bečva: modernizace, dvojice kolejových spojek s návrhovou rychlostí 60 km/h, zachováno stávající odbočení směr Velké Karlovice, odbočka součásti obvodu ŽST Vsetín.

Mezistaniční úsek Vestín – Jablůnka (projektové varianty A.2, D.2):

- bez dalších dopravních bodů.

Mezistaniční úsek Jablůnka – Valašské Meziříčí (projektové varianty A.2, D.2):

- z. Jablůnka zastávka: nová, odsunuta zastávka mimo obvod ŽST Jablůnka, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- nz. Bystřička: modernizace, 2x nástupní hrana délky 140 metrů, zachováno stávající nákladiště (manipulační kolej a zaústění vleček – možno zrušit, obsluha nákladiště bude probíhat dle stávajících zvyklostí, bez uvolnění tratové koleje, tj. po dobu obsluhy nákladiště bude traťová kolej č.1 obsazena).

Mezistaniční úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou (projektové varianty A.2, D.2):

- bez dalších dopravních bodů.

Mezistaniční úsek Lhotka nad Bečvou – Hranice na Moravě (projektová varianta A.2):

- z. Hustopeče nad Bečvou: náhrada ŽST, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- z. Milotice nad Bečvou: modernizace, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- výh. Špičky: novostavba, dvojice předjízdných dopravních kolejí o délce 758 metrů (vhodné pro odstavení 740 metrů dlouhého nákladního vlaku), dvojice kolejových spojek na každém zhlaví s návrhovou rychlostí 60/80 km/h, bez obsluhy cestující veřejnosti, tedy bez nástupních hran.

Následující zjednodušená schéma rámcově identifikuje omezující prvky z pohledu implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS, fialovou barvou jsou identifikovány prvky s nutnou vzájemnou výlukou vlakových cest (vzájemná výluka vlakových cest je nutná pouze v případě vedení dlouhého vlaku), a modrou barvou jsou identifikovány prvky s možnosti využití ochranné dráhy o délce minimálně 75 metrů (využívající také odvratnou funkci kolejí). Ve všech případech je tedy uplatňována zásada primárného využití nenulové uvolňovací rychlosti.

Obrázek 26 – Implementace ETCS – výhybna Špičky

Pozn.:Vzhledem na v době zpracování dokumentace nedostatek podkladů tykajících se implementace ETCS prvky infrastruktury, je nutno naznačeny zásady aplikace ETCS brát pouze rámcově a je nutno je zpřesnit po době vydání „Metodického pokynu pro projektování systému ERMTS/ETCS“ – bude-li vydán, případně dle zásad samostatného dokumentu pro provoz pod plným dohledem ETCS (vnitřní předpisy provozovatele dráhy).

- z. Černotín: modernizace, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- z. Teplice nad Bečvou: modernizace, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- z. Hranice na Moravě město: náhrada ŽST, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- odb. Skalka: modernizace, kolejová spojka s návrhovou rychlostí 80 km/h a stávající zaústění železniční vlečky.

Mezistaniční úsek Lhotka nad Bečvou – Hranice na Moravě (projektová varianta D.2):

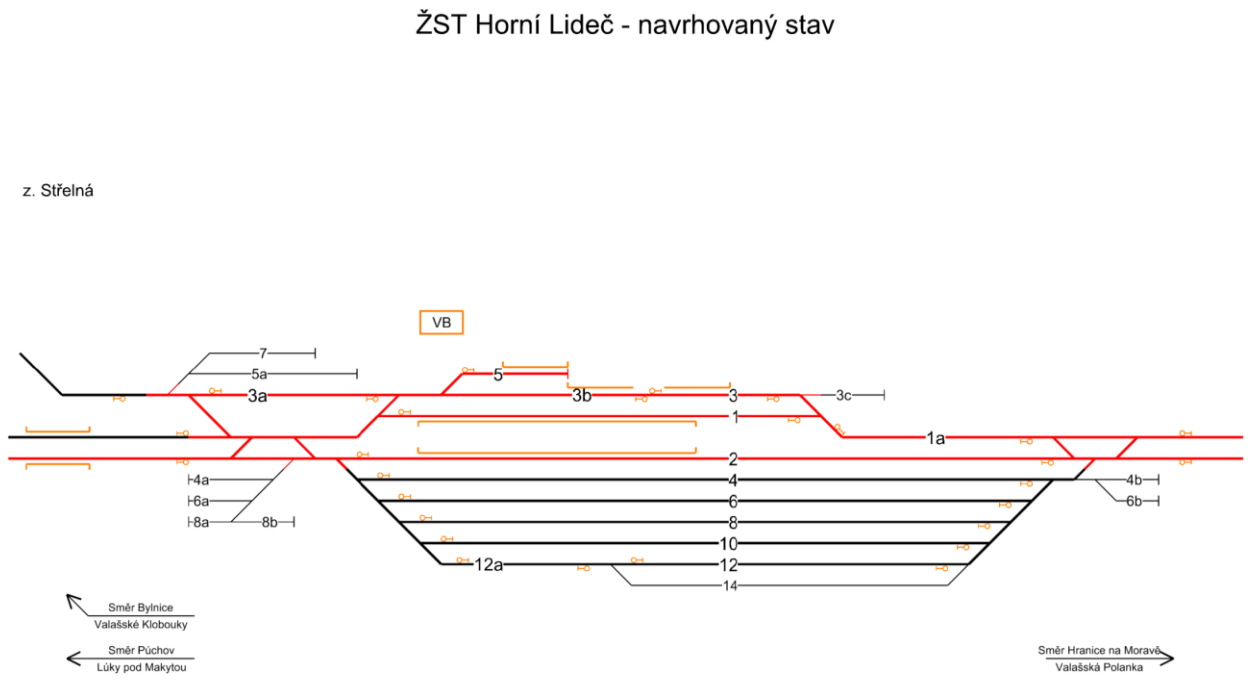
- z. Hustopeče nad Bečvou: náhrada ŽST, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- z. Milotice nad Bečvou: modernizace, 2x nástupní hrana délky 140 metrů,
- odb. Milotice: dvojice kolejových spojek s návrhovou rychlostí 120 a 80 km/h.
- mimo přeložky tratě v původní stopě trati zachováno stávající zaústění železniční vlečky na stávající odb. Skalka.

5.2 Navrhovaný stav ŽST Horní Lideč

Varianta BP, bez projektu, dle stávajícího stavu.

Projektové varianty A.2 a D.2 se stejným návrhovým řešením.

Stávající poloha ŽST Horní Lideč se s projektovými variantami nemění, dojde k úpravám konfigurace kolejiště.



Obrázek 27 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Horní Lideč

Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie

Modernizovány budou hlavní staniční koleje, spolu s lichou kolejovou skupinou určenou především pro osobní dopravu (mimo koleje č. 3c, č.5a a č.7 které budou pouze upravovány). Sudá kolejová skupina určená pro nákladní dopravu zůstává bez zásahu modernizace, plně dle stávajícího stavu.

Celkově je stanice v navrhovaném stavu vybavena devíti kolejemi dopravními (dále děleny na koleje s indexem) a deseti kolejemi manipulačními. Dle stávajícího stavu do stanice nejsou zaústěny žádné železniční vlečky.

Stanice je vybavena celkem pěti nástupními hranami, hlavní staniční koleje č.1 a č.2 jsou vybaveny nástupními hranami primárně pro dálkovou osobní dopravu, předjízdná dopravní kolej 3/3b a kusá dopravní kolej č.5 celkem třemi nástupními hranami pro regionální osobní dopravu (u předjízdné dopravní koleje hrana dělena cestovými návěstidly). Nástupní hrany jsou bezbariérově přístupné, ostrovní nástupiště mezi hlavními kolejemi podchodem (pro účely bezbariérovosti navíc vybaveným výtahy).

Pozn: V případě poruchy výtahu bude nástupiště bezbariérově přístupné pomoci nouzového „přejezdu pro vozíky“ – přejezd se stavebními parametry úrovňového přechodu, který bude

kontrolován kamerovým systémem (kamera na každém konci nouzového „přejezdu pro vozíky“, kamery nasměrovány proti sobě tak aby byl duplicitně snímám celý prostor „přejezdu pro vozíky“), přístup na nouzový „přejezd pro vozíky“ bude zabezpečen dálkově uzamykatelnou samouzavírací brankou (branka bude opatřena samouzavíracím zařízením, navíc bude osazena v mírném sklonu tak, aby dovřela i v případě poruchy samouzavíracího zařízení) s elektromagnetickým zámkem, který bude ovládán výpravčím/dispečerem CDP – nouzový „přejezd pro vozíky“ tedy bude využíván pouze v případě poruchy výtahu, po umožnění jeho využití výpravčím/dispečerem (odemknutí branky) a nebude běžně přístupný po žádosti o mimořádné využití „přejezdu pro vozíky“ imobilním cestujícím následně branku ve vhodné dopravní pauze dálkově odemkne. Omezení vstupu běžné cestující veřejnosti za branku bude součástí informačního systému stanice. V případě poruchy výtahu, současné poruchy kamerového systému a samouzavírací branky, nebo v případě jiných mimořádností bude imobilní cestující přes „přejezd pro vozíky“ převeden vlakovým personálem, případně zaměstnancem SŽDC, který bude na místo vyslán v případě mimořádností operativně. Bezbariérový přístup cestující veřejnosti na ostrovní nástupiště tak bude zajištěn za každé situace.

Pozn.: V případě výlukové činnosti je konfigurace ŽST Horní Lideč výrazně omezující z pohledu provozu osobní dopravy. Všechny nástupní hrany, mimo nástupní hranu u staniční koleje č. 2 jsou situovány v liché kolejové skupině, navíc z hranického zhlaví přístupné pouze přes kolej č. 1a (výhybky č. 23/26). V případě výluky těchto klíčových prvků bude nutné vést průjezdné osobní vlaky (jak dálkové tak regionální) k jedné nástupní hraně u koleje č. 2. Výluky liché kolejové skupiny tak můžou vést k vzniku zpoždění osobních vlaků (kdy budou čekat na uvolnění nástupní hrany jiným vlakem, ,ŽST Horní Lideč obsluhuji všechny vlaky), případně bude nutné mimořádné ukončování vlaků ze směru Bylnice, nebo jejích násobné přestavování v rámci kolejiště mimo zavedenou výluku. Pravidelní provoz v ŽST Horní Lideč potřebuje pro zajištění plného provozu v potřebné kvalitě vždy minimálně dvě funkční nástupní hrany v jednu dobu, což však nelze plnohodnotně zaručit vzhledem na nutnost zabezpečení bezbariérového přístupu nástupišť (nutnost zajištění bezbariérového přístupu nástupišť neumožňuje změnu jejích konfigurace).

Délky jednotlivých staničních kolejí jsou zřejmé z dopravního schématu, který je doložen v plné velikosti v přílohové části. Hlavní staniční koleje vybaveny nástupními hranami jsou určeny pro dopravu osobních vlaků (a také nákladních vlaků tranzitních bez nutnosti zastavení, navíc vedených ve vhodné dopravní pauze mezi osobní dopravou) na hlavní trati, navíc jsou nástupní hrany u hlavních staničních kolejí přístupné také z odbočné tratě směr Bylnice. Hlavní staniční koleje č.1 a č.2 tak budou v základním stavu využívány dálkovými expresními vlaky a průjezdnými

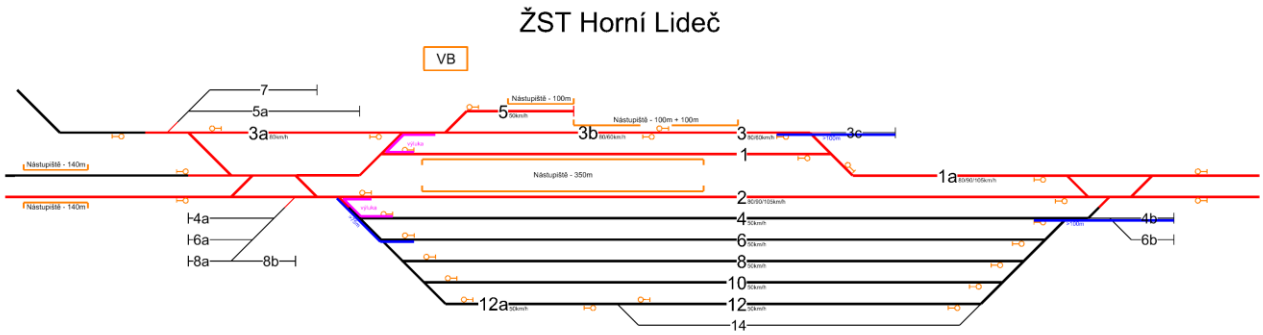
vlaky Bylnice – Rožnov pod Radhoštěm. Předjízdná kolej č. 3/3b s dvojici nástupních hran (kolej a nástupní hrana dělena cestovými návěstidly) je určena pro vlaky, které budou v ŽST Horní Lideč ukončeny, a bude zde docházet k jejích krátkým obratům (vlaky vedeny jednotkami tedy bez nutnosti posunu) – jedná se o vlaky Púchov (ŽSR) – Horní Lideč a vlaky Střelná – Horní Lideč – Vsetín v jejích zkrácené trase bez obsluhy zastávky střelná. Kusá dopravní kolej č.5 je určena pro vlaky ze směru Bylnice/Střelná, které budou v ŽST Horní Lideč ukončeny, s navazujícím delším prostojem/obratem, tak aby neobsazovali průjezdnou staniční kolej č.3 po zbytečně dlouhou dobu. Předjízdná dopravní kolej č.4 je určena pro dopravu tranzitních nákladních vlaků, v případě obsazení hlavní staniční koleje, případně pro potřeby krátkodobého odstavení dlouhého nákladního vlaku dopravních důvodů (vlak délky 740 metrů bude možné odstavit pouze na hlavních staničních kolejích). Zbylé dopravní koleje č.4, 6, 8, 10, 12/12a jsou určeny pro nákladní dopravu a případnou místní zátěž. Ve stanici je tak možno současně odbavit 5 osobních vlaků, za současného provozu nákladní dopravy, jak při zachování současného konceptu ukončování vlaků ze směru Bylnice, tak při naplnění výhledového konceptu regionální osobní dopravy s průjezdnými vlaky ze směru Bylnice. Manipulační koleje č.5a, 7 jsou určené jako účelové koleje pro správu tratě, kolej č. 3c jako všeobecně nakládková vykládková kolej, koleje č. 4a, 6a, 8a, 8b, 4b, 6b jako koleje odstavné pro HDV (možnosti přidávání postrků pro nákladní vlaky), kolej č. 14 jako kolej všeobecně nakládková vykládková kolej vybavena rampou. Jelikož se jedná o uzlovou stanici z pohledu osobní regionální dopravy, případné odstavování souprav regionálních osobních vlaků je možné na dopravních kolejích 3/3b a 5.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Stanice bude vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, s možností dálkového ovládání dle navrženého kolejového řešení, s traťovým zabezpečovacím zařízením příslušných mezistaničních úseků integrovaným ve staničním zabezpečovacím zařízením.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude umožňovat dálkové řízení dopravy z CDP Přerov (s možnosti místního/úsekového ovládání), a také implementaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

Následující zjednodušená schéma rámcově identifikuje omezující prvky z pohledu implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS, fialovou barvou jsou identifikovány prvky s nutnou vzájemnou výlukou vlakových cest (vzájemná výluka vlakových cest je nutná pouze v případě vedení dlouhého vlaku), a modrou barvou jsou identifikovány prvky s možnosti využití ochranné dráhy o délce minimálně 75 metrů (využívající také odvratnou funkci kolejí). Ve všech případech je tedy uplatňována zásada primárného využití nenulové uvolňovací rychlosti.



Obrázek 28 – Implementace ETCS ŽST - Horní Lideč

Pozn.:Vzhledem na v době zpracování dokumentace nedostatek podkladů tykajících se implementace ETCS prvky infrastruktury, je nutno naznačeny zásady aplikace ETCS brát pouze rámcově a je nutno je zpřesnit po době vydání „Metodického pokynu pro projektování systému ERMTS/ETCS“ – bude-li vydán, případně dle zásad samostatného dokumentu pro provoz pod plným dohledem ETCS (vnitřní předpisy provozovatele dráhy).

Stanice bude vybavena také novým sdělovacím zařízením pro účely informovanosti a zajištění bezpečnosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Z pohledu trakčního vedení a minimalizace dopadů výlukových stavů trakčního vedení budu zřízeny samostatné napájecí sekce. Každá nástupní hrana bude mít vlastní napájecí sekci.

- Sekce kolej č.1,
- Sekce kolej č.2,
- Sekce kolej č.3/3b/3a,
- Sekce kolej č.5,
- Sekce koleje č.4, 6,
- Sekce koleje č.8, 10, 12,
- Sekce koleje č. 4a, 4b, 6a, 8a.

Elektrickým ohřevem výměn budou opatřeny všechny výhybky rozhodné pro stavění vlakových cest, tedy výhybky dopravních kolejí včetně výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení a výhybek odbočujících z dopravních kolejí. EOV je navržen na výhybkách ve schématu označených kroužkem kolem čísla výhybky.

Budování elektrických předtápěčích zařízení se neuvažuje, stanice bude vybavena pouze zásuvkovými stojany pro dopravce a správce tratě.

Personální potřeba

Výhledové personální obsazení je uvedeno v přehledné tabulce výhledové personalizace tratě Horní Lideč – Hranice na Moravě (mimo). ŽST Horní Lideč zůstane obsazena pohotovostním výpravčím.

5.3 Navrhovaný stav ŽST Valašská Polanka

Varianta BP, bez projektu, dle stávajícího stavu.

Projektové varianty A.2 a D.2 se stejným návrhovým řešením.

Stávající poloha ŽST Valašská Polanka se s projektovými variantami nemění, dojde k úpravám konfigurace kolejiště.

Obrázek 29 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Jablůnka

Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie

Ve stanici budou ponechány a modernizovány pouze hlavní staniční koleje, bez dalšího rozvětvení dopravních kolejí, doplňovat je bude kusá manipulační kolej č. 5 vzniklá úpravou stávající koleje č. 3 a č. 5. Stávající předjízdné dopravní koleje tedy budou zrušeny bez náhrady.

Celkově je stanice v navrhovaném stavu vybavena dvěma kolejemi dopravními (pokračování traťových kolejí) a jednou koleji manipulační. Dle stávajícího stavu do stanice není zaústěna žádná železniční vlečka.

Stanice je vybavena dvěma nástupními hranami, které jsou situované vně hlavních staničních kolejí. Obě nástupní hrany jsou navrženy na shodnou délku 140 metrů. Nástupní hrany jsou bezbariérově přístupné pomoci podjezdu.

Délky jednotlivých staničních kolejí jsou zřejmé z dopravního schématu, který je doložen v plné velikosti v přílohové části. Hlavní staniční koleje vybaveny nástupními hranami jsou určeny pro dopravu všech vlaků, osobních a také nákladních. Staniční koleje nejsou vhodné pro odstavení dlouhého nákladního vlaku, a nejsou ani primárně určeny pro řízení sledu vlaku (stanice je vybavena pouze jednou kolejovou spojkou na každém zhlaví – spolu umožnuji pouze objetí druhé staniční koleje po první staniční koleji, případně změnu využívané traťové koleje v navazujícím traťovém úseku podobně jak klasická odbočka s dvojici kolejových spojek). ŽST Valašská Polanka

tak bude sloužit především pro potřeby nákladní dopravy z pohledu místní práce. Kusá manipulační kolej č. 3 o délce 560 metrů je určená jako kolej všeobecně nakládková vykládková kolej, případně jako kolej „stavební“ sloužící pro odstavování pracovních mechanizmů a možné skladování materiálu během výlukové činnosti. Dopravní hlavní staniční kolej č. 1 umožňuje krátkodobé odstavení soupravy do délky 390 metrů, dopravní hlavní staniční kolej č. 2 pak i soupravy delší – maximálně 550 metrů s ohledem na délku manipulační koleje. Po odstavení vlaku na kterékoli z dopravních kolejí stanice, musí být souprava posunem přestavena na manipulační kolej co nejdříve, tak aby neblokovala hlavní staniční kolej s nástupní hranou (navíc přímé pokračování traťové koleje).

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Stanice bude vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, s možností dálkového ovládání dle navrženého kolejového řešení, s traťovým zabezpečovacím zařízením příslušných mezistaničních úseků integrovaným ve staničním zabezpečovacím zařízením.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude umožňovat dálkové řízení dopravy z CDP Přerov (s možnosti místního/úsekového ovládání), a také implementaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

Z pohledu implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS v ŽST Valašská Polanka je možno konstatovat skutečnost, že v pokračování hlavních staničních kolejí není možno ohrozit další vlakovou cestu s rychlosti vyšší než 60 km/h, proto omezující prvky nejsou identifikovány (kolejové spojky mezi hlavními staničními kolejemi jsou v základním stavu přestavěny do přímého směru).

Pozn.:Vzhledem na v době zpracování dokumentace nedostatek podkladů tykajících se implementace ETCS prvky infrastruktury, je nutno naznačeny zásady aplikace ETCS brát pouze rámcově a je nutno je zpřesnit po době vydání „Metodického pokynu pro projektování systému ERMTS/ETCS“ – bude-li vydán, případně dle zásad samostatného dokumentu pro provoz pod plným dohledem ETCS (vnitřní předpisy provozovatele dráhy).

Stanice bude vybavena také novým sdělovacím zařízením pro účely informovanosti a zajištění bezpečnosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Z pohledu trakčního vedení a minimalizace dopadů výlukových stavů trakčního vedení budou zřízeny samostatné napájecí sekce. Každá nástupní hrana bude mít vlastní napájecí sekci.

- Sekce kolej č.1,
- Sekce kolej č.2,

Elektrickým ohřevem výměn budou opatřeny všechny výhybky rozhodné pro stavění vlakových cest, tedy výhybky dopravních kolejí včetně výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení a výhybek odbočujících z dopravních kolejí. EOV je navržen na výhybkách ve schématu označených kroužkem kolem čísla výhybky.

Budování elektrických předtápěčích zařízení ani zásuvkových stojanů pro dopravce se neuvažuje, stanice bude vybavena pouze zásuvkovými stojany pro správce tratě.

Personální potřeba

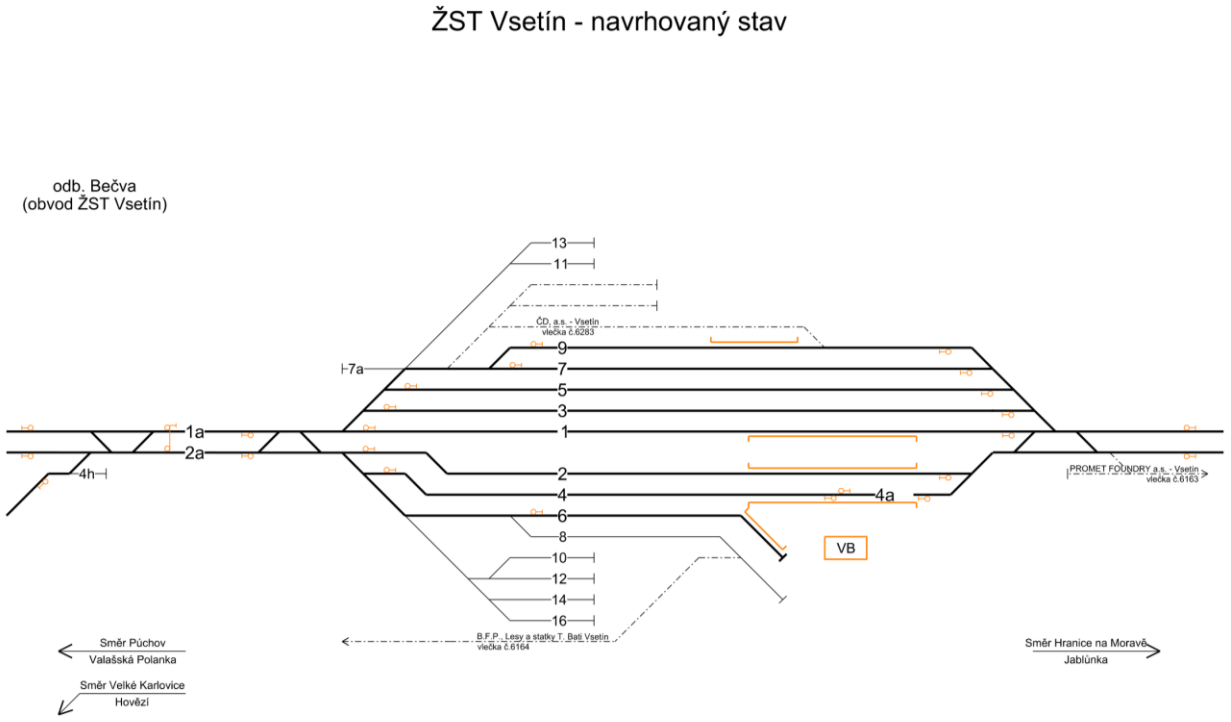
Výhledové personální obsazení je uvedeno v přehledné tabulce výhledové personalizace tratě Horní Lideč – Hranice na Moravě (mimo). ŽST Valašská Polanka nebude obsazena dopravním zaměstnancem.

5.4 Navrhovaný stav ŽST Vsetín

Varianta BP, bez projektu, dle projektové dokumentace samostatné stavby.

Projektové varianty A.2 a D.2 dle varianty BP.

Stávající poloha ŽST Vsetín se s varianty nemění, dojde k úpravám konfigurace kolejiště dle závěru projektové dokumentace samostatné stavby modernizace ŽST Vsetín.



Obrázek 30 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Vsetín

Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie

Dle dokumentace samostatné stavby budou modernizovány hlavní staniční koleje, spolu se sudou kolejovou skupinou určenou především pro osobní dopravu (mimo koleje č. 10, č.12, č.14 a č.16 které budou pouze upravovány). Sudá kolejová skupina (včetně depa) určená především pro nákladní dopravu a odstavování souprav bude taky modernizována.

Celkově je stanice v navrhovaném stavu vybavena osmi kolejemi dopravními (dále děleny na koleje s indexem) a osmi kolejemi manipulačními. Dle stávajícího stavu do stanice zůstávají zaústěné všechny železniční vlečky (s úpravami zaústění). Součásti stanice je obvod odbočky Bečva, odbočka Bečva tak netvoří samostatní dopravní bod.

Stanice je vybavena celkem šesticí nástupních hran, hlavní staniční koleje č.1 a č.2 jsou vybaveny nástupními hranami primárně pro dálkovou osobní dopravu, předjízdná dopravní kolej č.4/4a, kolej č.9 a kusá dopravní kolej č.6 jsou vybaveny celkem čtyřmi nástupními hranami pro regionální osobní dopravu (u předjízdné dopravní koleje hrana dělena cestovými návěstidly). Nástupní hrany jsou bezbariérově přístupné, ostrovní nástupiště mezi hlavními kolejemi (pro účely bezbariérovosti navíc vybaveným výtahy) a vnější nástupiště u koleje č.9 (pro účely bezbariérovosti navíc vybaveným šikmou rampou) podchodem.

Pozn: V případě poruchy výtahu bude nástupiště bezbariérově přístupné pomoci nouzového „přejezdu pro vozíky“ – přejezd se stavebními parametry úrovňového přechodu, který bude kontrolován kamerovým systémem (kamera na každém konci nouzového „přejezdu pro vozíky“, kamery nasměrovány proti sobě tak aby byl duplicitně snímám celý prostor „přejezdu pro vozíky“), přístup na nouzový „přejezd pro vozíky“ bude zabezpečen dálkově uzamykatelnou samouzavírací brankou (branka bude opatřena samouzavíracím zařízením, navíc bude osazena v mírném sklonu tak, aby dovřela i v případě poruchy samouzavíracího zařízení) s elektromagnetickým zámkem, který bude ovládán výpravčím/dispečerem CDP – nouzový „přejezd pro vozíky“ tedy bude využíván pouze v případě poruchy výtahu, po umožnění jeho využití výpravčím/dispečerem (odemknutí branky) a nebude běžně přístupný po žádosti o mimořádné využití „přejezdu pro vozíky“ imobilním cestujícím následně branku ve vhodné dopravní pauze dálkově odemkne. Omezení vstupu běžné cestující veřejnosti za branku bude součástí informačního systému stanice. V případě poruchy výtahu, současné poruchy kamerového systému a samouzavírací branky, nebo v případě jiných mimořádností bude imobilní cestující přes „přejezd pro vozíky“ převeden vlakovým personálem, případně zaměstnancem SŽDC, který bude na místo vyslán v případě mimořádností operativně. Bezbariérový přístup cestující veřejnosti na ostrovní nástupiště tak bude zajištěn za každé situace.

Délky jednotlivých staničních kolejí jsou zřejmé z dopravního schématu, který je doložen v plné velikosti v přílohové části. Hlavní staniční koleje vybaveny nástupními hranami jsou určeny pro dopravu osobních vlaků (a také nákladních vlaků tranzitních bez nutnosti zastavení, navíc vedených ve vhodné dopravní pauze mezi osobní dopravou) na hlavní trati, navíc jsou nástupní hrany u hlavních staničních kolejí přístupné také z odbočné tratě směr Velké Karlovice – tato funkcionalita však nebude využívaná. Hlavní staniční koleje č.1 a č.2 tak budou v základním stavu využívány dálkovými expresními vlaky a průjezdnými vlaky Bylnice – Rožnov pod Radhoštěm. Předjízdná kolej č.4/4a s dvojici nástupních hran (kolej a nástupní hrana dělena cestovými návěstidly) je určena pro vlaky, které budou v ŽST Vsetín ukončeny, a bude zde docházet k jejích krátkým obratům (vlaky vedeny jednotkami tedy bez nutnosti posunu) – jedná se o vlaky Olomouc/Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí - Vsetín a vlaky Střelná – Horní Lideč – Vsetín. Kusá dopravní kolej č.6 je určena pro vlaky ze směru Velké Karlovice, které budou v ŽST Vsetín ukončeny, s navazujícím obratem. Průjezdná dopravní kolej č. 9 je určena pro dopravu osobních vlaků doplňujícího taktu Bylnice – Rožnov pod Radhoštěm, které budou v ŽST Vsetín ukončeny s následným obratem a delším pobytem. Dopravní koleje č.3, 5, 7, jsou během denní doby určeny pro dopravu nákladních vlaků, v případě obsazení hlavní staniční koleje, a případnou místní zátěž. Ve stanici je tak možno současně odbavit 6 osobních vlaků, za současného provozu

nákladní dopravy. Dopravní koleje č.7, 9 v noční době plní funkci kolejí odstavných – bude zde docházet k nočním stání dvou souprav dálkových vlaků, včetně jejích čistění a zbrojení. Manipulační koleje č.10, 12, 14, 16 jsou určené jako účelové koleje pro správu tratě, kolej č. 11 a 13 jako všeobecně nakládkové vykládkové koleje vybaveny manipulační plochou, kolej č. 7a jako kolej výtažná. Zbylá manipulační kolej č. 8 je určena pro jízdy posunových dílů na/z vlečkové kolejiště. Jelikož se jedná o uzlovou stanici z pohledu osobní regionální dopravy, případné odstavování souprav regionálních osobních vlaků je možné na dopravních kolejích 4/4a a 6, včetně kolejiště depa (vlastníkem depa ČD a.s., proto nelze zaručit přístupnost depa všem dopravcům). V ŽST Vsetín tak bude možné odstavit celkem 8 souprav osobních regionálních vlaků (jednotek) mimo kolejiště depa (které je pro tyto účely primárně určeno), a navíc dvě soupravy expresních vlaků klasické skladby.

Pozn: Ze strany Zlínského kraje vznesen požadavek na prověření zřízení zastávky Ústí u Vsetína v místě rozpletu tratí u křížení se silnicí I/57 pro zkrácení cestovních dob z Karlovické trati směrem na Horní Lideč. Tato zastávka svou možnou polohou vychází do výrazně nevhodné konfigurace železničního tělesa (vysoký násep a navíc velké převýšení kolejí) a lze důvodně předpokládat nadměrné investiční náklady pro velmi nízkou frekvenci cestujících, navíc velmi blízko přestupnímu uzlu ve Vsetíně. Dle sestaveného výhledového grafikonu vlakové dopravy je v ŽST Vsetín pro frekvenčně slabý proud cestujících pravidelně uskutečňován pouze jednostranní přestup Horní Lideč -> Velké Karlovice. Studie proveditelnosti tedy se zřízením zastávky Ústí u Vsetína nepočítá.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Stanice bude vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, s možností dálkového ovládání dle navrženého kolejového řešení, s traťovým zabezpečovacím zařízením příslušných mezistaničních úseků integrovaným ve staničním zabezpečovacím zařízením.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude umožňovat dálkové řízení dopravy z CDP Přerov (s možnosti místního/úsekového ovládání), a také implementaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

Implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS na kolejové řešení ŽST Vsetín

podléhá závěrům samostatné dokumentaci.

Pozn.:Vzhledem na v době zpracování dokumentace nedostatek podkladů tykajících se implementace ETCS prvky infrastruktury, je nutno naznačeny zásady aplikace ETCS brát pouze rámcově a je nutno je zpřesnit po době vydání „Metodického pokynu pro projektování

systému ERMTS/ETCS“ – bude-li vydán, případně dle zásad samostatného dokumentu pro provoz pod plným dohledem ETCS (vnitřní předpisy provozovatele dráhy).

Stanice bude vybavena také novým sdělovacím zařízením pro účely informovanosti a zajištění bezpečnosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Z pohledu trakčního vedení a minimalizace dopadů výlukových stavů trakčního vedení budu zřízeny samostatné napájecí sekce. Každá nástupní hrana bude mít vlastní napájecí sekci.

- Sekce kolej č.1,
- Sekce kolej č.2,
- Sekce kolej č.4/4a,
- Sekce kolej č.6,
- Sekce koleje č.3, 5,
- Sekce koleje č.7, 9.

Elektrickým ohřevem výměn budou opatřeny všechny výhybky rozhodné pro stavění vlakových cest, tedy výhybky dopravních kolejí včetně výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení a výhybek odbočujících z dopravních kolejí. EOV je navržen na výhybkách ve schématu označených kroužkem kolem čísla výhybky.

Elektrická předtápěcí zařízení budou vybudována mezi kolejemi č.7 a 9, stanice navíc bude vybavena zásuvkovými stojany pro dopravce a správce tratě.

Personální potřeba

Výhledové personální obsazení je uvedeno v přehledné tabulce výhledové personalizace tratě Horní Lideč – Hranice na Moravě (mimo). ŽST Vsetín nebude obsazena dopravním zaměstnancem.

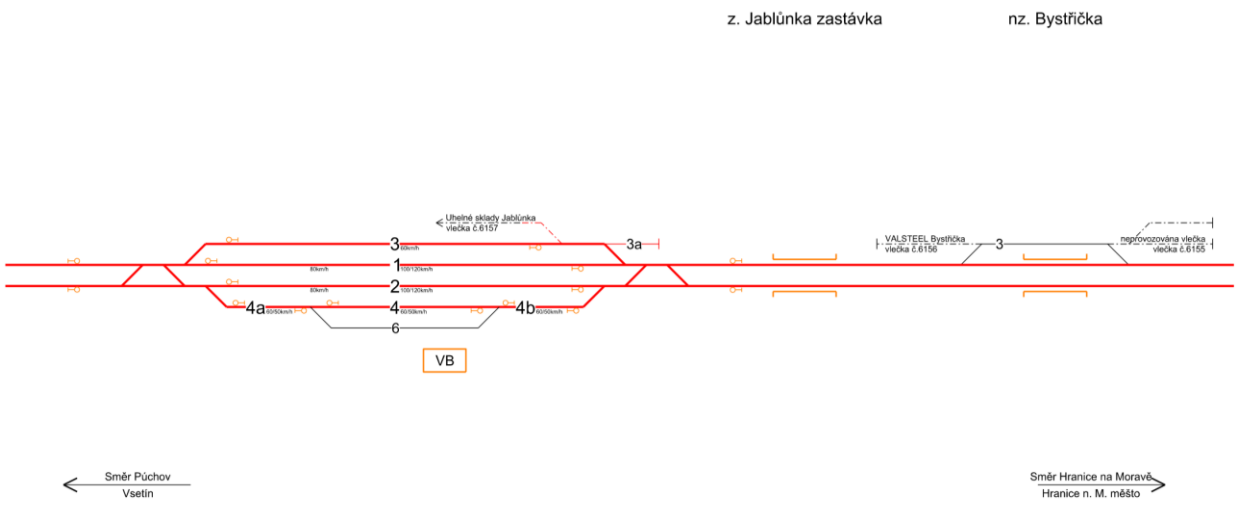
5.5 Navrhovaný stav ŽST Jablůnka

Varianta BP, bez projektu, dle stávajícího stavu.

Projektové varianty A.2 a D.2 se stejným návrhovým řešením.

Stávající poloha ŽST Jablůnka se s projektovými variantami nemění, dojde k úpravám konfigurace kolejiště.

ŽST Jablůnka- navrhovaný stav



Obrázek 31 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Jablůnka

Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie

Modernizovány budou hlavní staniční koleje, spolu s kolejemi předjízdnými a kusou manipulační koleji č. 3a. Průjezdná manipulační kolej č. 6 a zaústěná vlečka zůstávají bez zásahu modernizace, plně dle stávajícího stavu (pouze s úpravami zaústění).

Celkově je stanice v navrhovaném stavu vybavena čtyřmi kolejemi dopravními (dále děleny na koleje s indexem) a dvěma kolejemi manipulačními. Dle stávajícího stavu do stanice zůstává zaústěna železniční vlečka (zaústění je stavebně upravováno z důvodu jeho přizpůsobení pro novému reliéfu kolejiště stanice).

Stanice není vybavena nástupními hranami, obsluha cestující veřejnosti probíhá na nově vybodované zastávce Jablůnka zastávka, která byla přiblížena obci (dvojice nástupních hran u traťových kolejí o délce 140 metrů). Nástupní hrany na zastávce jsou bezbariérově přístupné pomoci přejezdu. Jablůnka zastávka neleží v obvodu ŽST Jablůnka, jedná se tedy o samostatní dopravní bod.

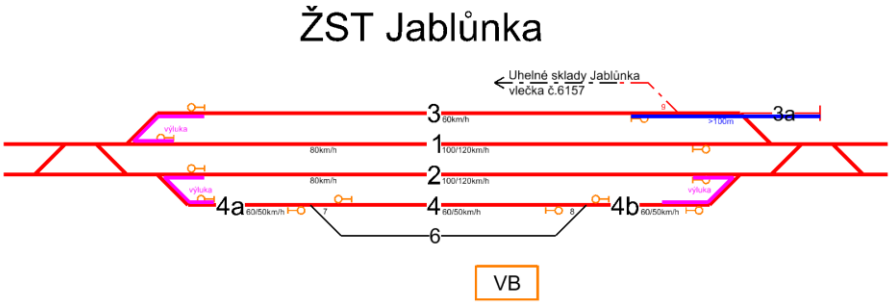
Délky jednotlivých staničních kolejí jsou zřejmé z dopravního schématu, který je doložen v plné velikosti v přílohové části. Hlavní staniční koleje vybaveny nástupními hranami jsou určeny pro dopravu všech (všechny tranzitní) osobních vlaků (a také nákladních vlaků tranzitních bez nutnosti zastavení, navíc vedených ve vhodné dopravní pauze mezi osobní dopravou). Předjízdné dopravní koleje umožňují svoji délkou zastavení dlouhého nákladného vlaku o délce 740 metů, a to v obou směrech, nahrazuji tak ŽST Vsetín (konfigurace ŽST Vsetín neumožňuje vybudování koleje pro odstavování dlouhého nákladního vlaku). ŽST Jablůnka tak bude sloužit především pro potřeby nákladní dopravy, či už z pohledu místní práce, nebo z pohledu řízení sledu vlaků – hlavně jejích případné předjíždění. Průjezdná manipulační kolej č. 6 je určená jako kolej všeobecně nakládková vykládková kolej, kusá manipulační kolej č. 3a jako kolej odstavná pro postrkové HDV. ŽST Jablůnka tak bude stanici připravenou na nástup postrkového HDV pro nákladní vlak směr Slovensko.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Stanice bude vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, s možností dálkového ovládání dle navrženého kolejového řešení, s traťovým zabezpečovacím zařízením příslušných mezistaničních úseků integrovaným ve staničním zabezpečovacím zařízením.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude umožňovat dálkové řízení dopravy z CDP Přerov (s možnosti místního/úsekového ovládání), a také implementaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

Následující zjednodušená schéma rámcově identifikuje omezující prvky z pohledu implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS, fialovou barvou jsou identifikovány prvky s nutnou vzájemnou výlukou vlakových cest (vzájemná výluka vlakových cest je nutná pouze v případě vedení dlouhého vlaku), a modrou barvou jsou identifikovány prvky s možnosti využití ochranné dráhy o délce minimálně 75 metrů (využívající také odvratnou funkci kolejí). Ve všech případech je tedy uplatňována zásada primárného využití nenulové uvolňovací rychlosti.



Obrázek 32 – Implementace ETCS – ŽST Jablůnka

Pozn.:Vzhledem na v době zpracování dokumentace nedostatek podkladů tykajících se implementace ETCS prvky infrastruktury, je nutno naznačeny zásady aplikace ETCS brát pouze rámcově a je nutno je zpřesnit po době vydání „Metodického pokynu pro projektování systému ERMTS/ETCS“ – bude-li vydán, případně dle zásad samostatného dokumentu pro provoz pod plným dohledem ETCS (vnitřní předpisy provozovatele dráhy).

Stanice bude vybavena také novým sdělovacím zařízením pro účely informovanosti a zajištění bezpečnosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Z pohledu trakčního vedení a minimalizace dopadů výlukových stavů trakčního vedení budou zřízeny samostatné napájecí sekce. Každá nástupní hrana bude mít vlastní napájecí sekci.

- Sekce kolej č.1,
- Sekce kolej č.2,
- Sekce kolej č.3,
- Sekce kolej č.4,

Elektrickým ohřevem výměn budou opatřeny všechny výhybky rozhodné pro stavění vlakových cest, tedy výhybky dopravních kolejí včetně výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení a výhybek odbočujících z dopravních kolejí. EOV je navržen na výhybkách ve schématu označených kroužkem kolem čísla výhybky.

Budování elektrických předtápěčích zařízení ani zásuvkových stojanů pro dopravce se neuvažuje, stanice bude vybavena pouze zásuvkovými stojany pro správce tratě.

Personální potřeba

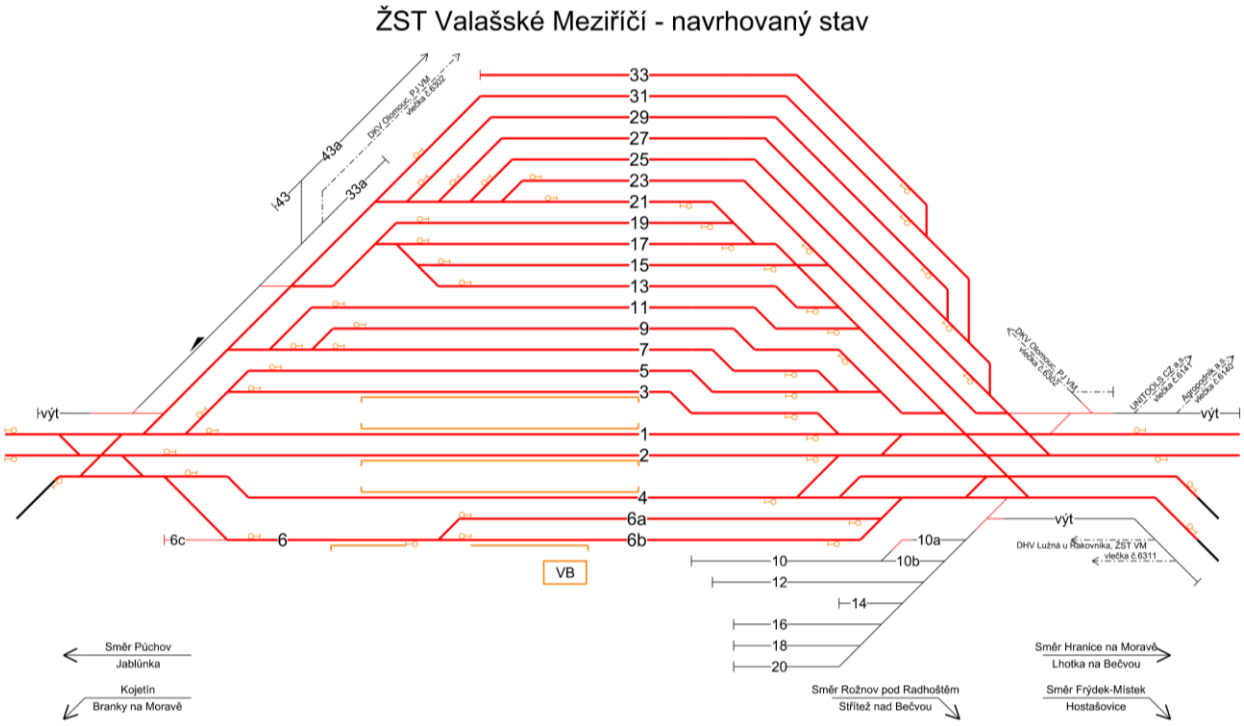
Výhledové personální obsazení je uvedeno v přehledné tabulce výhledové personalizace tratě Horní Lideč – Hranice na Moravě (mimo). ŽST Jablůnka nebude obsazena dopravním zaměstnancem.

5.6 Navrhovaný stav ŽST Valašské Meziříčí

Varianta BP, bez projektu, dle stávajícího stavu.

Projektové varianty A.2 a D.2 se stejným návrhovým řešením.

Stávající poloha ŽST Valašské Meziříčí se s projektovými variantami nemění, dojde k úpravám konfigurace kolejiště.



Obrázek 33 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Valašské Meziříčí

Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie

Modernizovány budou hlavní staniční koleje, spolu se všemi manipulačními kolejemi, a to i směrové skupiny kvůli jejích špatnému technickém stavu. Manipulační koleje a zaústěné vlečky zůstávají bez zásahu modernizace, plně dle stávajícího stavu (v některých případech pouze s úpravami zaústění).

Celkově je stanice v navrhovaném stavu vybavena 21 kolejemi dopravními (dále děleny na koleje s indexem) a 15 kolejemi manipulačními. Dle stávajícího stavu do stanice zůstávají

zaústěné železniční vlečka (zaústění je v některých případech stavebně upravováno z důvodu jeho přizpůsobení pro novému reliéfu kolejiště stanice).

Stanice je vybavena celkem šesticí nástupních hran, hlavní staniční koleje č.1 a č.2 jsou vybaveny nástupními hranami primárně pro dálkovou osobní dopravu, předjízdné dopravní koleje č.3 a 4 rovněž nástupními hranami pro dálkovou osobní dopravu (mezi hlavními a předjízdnými kolejemi jsou navrženy ostrovní nástupiště), dopravní kolej č.6/6a celkem dvěma nástupními hranami pro regionální osobní dopravu (u předjízdné dopravní koleje hrana dělena cestovými návěstidly). Nástupní hrany jsou bezbariérově přístupné, obě ostrovní nástupiště mezi hlavními a předjízdnými kolejemi podchodem (pro účely bezbariérovosti navíc vybaveným výtahy).

Pozn: V případě poruchy výtahu bude nástupiště bezbariérově přístupné pomoci nouzového „přejezdu pro vozíky“ – přejezd se stavebními parametry úrovňového přechodu, který bude kontrolován kamerovým systémem (kamera na každém konci nouzového „přejezdu pro vozíky“, kamery nasměrovány proti sobě tak aby byl duplicitně snímám celý prostor „přejezdu pro vozíky“), přístup na nouzový „přejezd pro vozíky“ bude zabezpečen dálkově uzamykatelnou samouzavírací brankou (branka bude opatřena samouzavíracím zařízením, navíc bude osazena v mírném sklonu tak, aby dovřela i v případě poruchy samouzavíracího zařízení) s elektromagnetickým zámkem, který bude ovládán výpravčím/dispečerem CDP – nouzový „přejezd pro vozíky“ tedy bude využíván pouze v případě poruchy výtahu, po umožnění jeho využití výpravčím/dispečerem (odemknutí branky) a nebude běžně přístupný po žádosti o mimořádné využití „přejezdu pro vozíky“ imobilním cestujícím následně branku ve vhodné dopravní pauze dálkově odemkne. Omezení vstupu běžné cestující veřejnosti za branku bude součástí informačního systému stanice. V případě poruchy výtahu, současné poruchy kamerového systému a samouzavírací branky, nebo v případě jiných mimořádností bude imobilní cestující přes „přejezd pro vozíky“ převeden vlakovým personálem, případně zaměstnancem SŽDC, který bude na místo vyslán v případě mimořádností operativně. Bezbariérový přístup cestující veřejnosti na ostrovní nástupiště tak bude zajištěn za každé situace.

Základní funkce uzlové stanice z pohledu osobní regionální dopravy a také seřaďovací stanice z pohledu nákladní dopravy zůstává zachována i v navrhovaném stavu. Délky jednotlivých staničních kolejí jsou zřejmé z dopravního schématu, který je doložen v plné velikosti v přílohové části. Hlavní staniční koleje vybaveny nástupními hranami jsou určeny pro dopravu dálkových osobních vlaků (a také nákladních vlaků tranzitních bez nutnosti zastavení, navíc vedených ve vhodné dopravní pauze mezi osobní dopravou) a osobních vlaků relace Olomouc/Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín, tedy pro všechny osobní vlaky provozovány na hlavní trati. Předjízdná dopravní kolej č.3 je určena pro dopravu osobních regionálních vlaků směr

Frýdek-Místek/Ostrava (vlaky s nejdelším pobytem v ŽST Valašské Meziříčí – možnost zkrácení možné doby zpoždění v případě mimořádností, proto pravidelné jízdy na nejvzdálenější nástupní hranu s křížením hranického zhlaví při vjezdu i odjezdu). Předjízdná dopravní kolej č.4 a dopravní kolej č.6/6b budou využívaný vlaky odbočných tratí, Bylnice - Valašské Meziříčí – Rožnov Pod Radhoštěm, a Kroměříž - Valašské Meziříčí – Rožnov Pod Radhoštěm (vlaky obou relací jsou přes ŽST Valašské Meziříčí a dále odbočná trať směr Rožnov pod Radhoštěm dopravovány ve vzájemném prokladu). Směr z Rožnova pod Radhoštěm bude pravidelně využívat nástupiště u koleje č.4, a směr opačný, na Rožnov pod Radhoštěm nástupiště u koleje č. 6. U koleje č.6/6b je navržena dělená nástupní hrana - pro případné ukončování spojů ze směru Rožnov pod Radhoštěm s následným obratem, nebo pouze prodloužení pobytu v rámci ŽST Valašské Meziříčí. Po obsazení nástupní hrany u koleje č. 6b soupravou osobního vlaku na delší dobu bude nadále přístupná kolej č. 6 jako průjezdná z obou zhlaví díky koleji č. 6a (v případě že kolej č. 6a nebude taky obsazena odstavenou soupravou osobního vlaku). Konfigurace sudé kolejové skupiny a kolejí č.1, 3 tak umožňuje odbavení šesti osobních vlaků v jednou dobu (průjezdných i končících), při současném provozu nákladní dopravy a spádoviště. Koleje č. 5 (předjízdná) a č. 7 – č. 11 jsou určené pro potřeby nákladní dopravy, vedení vlaků a také místní práci se zátěží – dle stávajícího stavu se ale nadále jedná především o odjezdovou skupinu kolejí pro sestavené nákladní vlaky. Soubor kolejí č.13 – č. 33 (kolej č. 33 je navržena jako kusá, možno ji však propojit s koleji 33a) zůstává svým určením jako směrová skupina (s možnosti odjezdu vlaků směr Hranice na Moravě, odjezd směr Vsetín pouze po posunu na koleje č.5 – č.11 (vlakové cesty přes rozřaďovací oblast spádoviště nesmí být vedeny) přes např. výtažnou kolej na hranickém zhlaví, nebo výtažnou koleji na vsetínském zhlaví bez obsazování hlavních staničních kolejí). Směrová skupina je tedy primárně navržena dle stávajícího stavu k zachování možnosti rozřazování nákladních vozu na svážném pahrbku – samotný svážný pahrbek nebude předmětem úprav a technologie obsluhy se nemění – obsluha nezávislou trakci (zachovaná také výtažná kolej na vsetínském zhlaví). Krátká dopravní kolej č. 21 (délka pouze 242 metrů) směrové skupiny kolejí je uvažována jako kolej vhodná pro odstavování lokomotiv nákladních vlaků – kolej je přístupná z obou shluků kolejí směrové skupiny, z obou výtažných kolejí a z pohledu vozby nákladních vlaků není příliš využitelná vzhledem k její délce. Určení manipulačních kolejí zůstává zachováno dle stávajícího stavu, koleje č. 10/10a/10b/12 jsou určeny dle stávajícího stavu pro odstavování pracovních mechanizmů správce tratě (kolej č. 10b (stávající 10c) se zachovanou kolejovou váhou. Jelikož se jedná o uzlovou stanici z pohledu osobní regionální dopravy, případné odstavování souprav regionálních osobních vlaků je možné na dopravních kolejích 6/6a/6b/6c (s možnosti vybavení zásuvkovými stojany pro dopravce), včetně kolejiště depa (vlastníkem depa ČD a.s., proto nelze zaručit přístupnost depa všem dopravcům). V ŽST Valašské Meziříčí tak bude možné odstavit celkem 4 soupravy osobních vlaků (kolej č. 6c - 1x jednovozová jednotka, kolej č. 6a - 3x dvouvozová jednotka), a to mimo koleje s nástupními hranami a mimo kolejiště depa (které je pro tyto účely

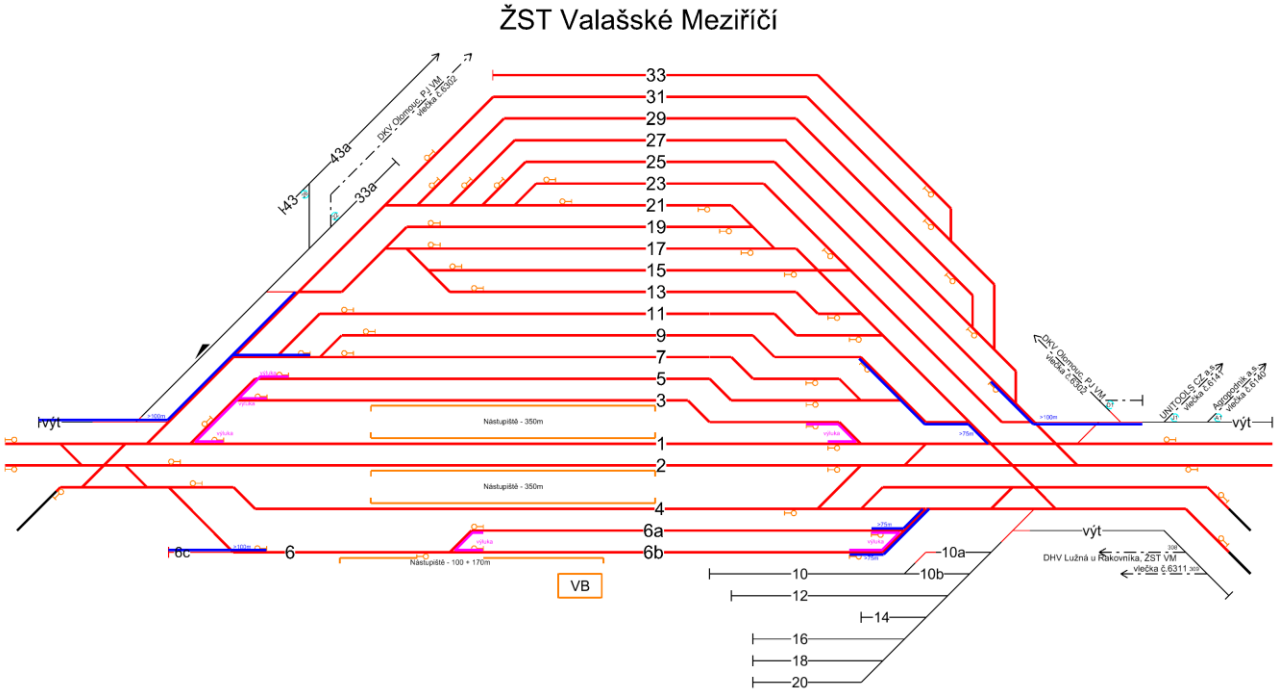
primárně určeno). Ve stanici zůstává zachována také konfigurace stávajícího účelového kolejiště za kolejištěm depa v západní části stanice, i s jeho dnešními omezeními (samotné účelové kolejiště a také čerpací stanice jsou přístupné pouze přes kolejiště depa ve vlastnictví Českých drah). Přístup na účelové kolejiště mimo kolejiště depa je možné zajistit pouze úpravou majetkoprávních vztahů mezi vlastníky předmětných části – změnou vlastníka části kolejiště - stavebně se přístup nachází ve velmi omezeném prostoru (hranice pozemků, velké výškové rozdíly, situování jiných stabilních části infrastruktury, …).

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Stanice bude vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, s možností dálkového ovládání dle navrženého kolejového řešení, s traťovým zabezpečovacím zařízením příslušných mezistaničních úseků integrovaným ve staničním zabezpečovacím zařízením.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude umožňovat dálkové řízení dopravy z CDP Přerov (s možnosti místního/úsekového ovládání), a také implementaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

Následující zjednodušená schéma rámcově identifikuje omezující prvky z pohledu implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS, fialovou barvou jsou identifikovány prvky s nutnou vzájemnou výlukou vlakových cest (vzájemná výluka vlakových cest je nutná pouze v případě vedení dlouhého vlaku), a modrou barvou jsou identifikovány prvky s možnosti využití ochranné dráhy o délce minimálně 75 metrů (využívající také odvratnou funkci kolejí). Ve všech případech je tedy uplatňována zásada primárného využití nenulové uvolňovací rychlosti.



Obrázek 34 – Implementace ETCS – ŽST Valašské Meziříčí

Pozn.:Vzhledem na v době zpracování dokumentace nedostatek podkladů tykajících se implementace ETCS prvky infrastruktury, je nutno naznačeny zásady aplikace ETCS brát pouze rámcově a je nutno je zpřesnit po době vydání „Metodického pokynu pro projektování systému ERMTS/ETCS“ – bude-li vydán, případně dle zásad samostatného dokumentu pro provoz pod plným dohledem ETCS (vnitřní předpisy provozovatele dráhy).

Stanice bude vybavena také novým sdělovacím zařízením pro účely informovanosti a zajištění bezpečnosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Z pohledu trakčního vedení a minimalizace dopadů výlukových stavů trakčního vedení budu zřízeny samostatné napájecí sekce. Každá nástupní hrana bude mít vlastní napájecí sekci.

- Sekce kolej č.1,
- Sekce kolej č.2,
- Sekce kolej č.3,
- Sekce kolej č.4,

- Sekce kolej č. 6, 6a, 6b,
- Sekce kolej č. 5, 7,
- Sekce kolej č. 9, 11,
- Sekce kolej č. 13, 15, 17, 19,
- Sekce kolej č. 21, 23, 25, 27, 29, 31,
- Sekce kolej č. 33.

Elektrickým ohřevem výměn budou opatřeny všechny výhybky rozhodné pro stavění vlakových cest, tedy výhybky dopravních kolejí včetně výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení a výhybek odbočujících z dopravních kolejí. EOV je navržen na výhybkách ve schématu označených kroužkem kolem čísla výhybky.

Budování elektrických předtápěčích zařízení se neuvažuje, stanice bude vybavena pouze zásuvkovými stojany pro dopravce a správce tratě.

Personální potřeba

Výhledové personální obsazení je uvedeno v přehledné tabulce výhledové personalizace tratě Horní Lideč – Hranice na Moravě (mimo). ŽST Valašské Meziříčí zůstane obsazena pohotovostním výpravčím a signalistou spádoviště.

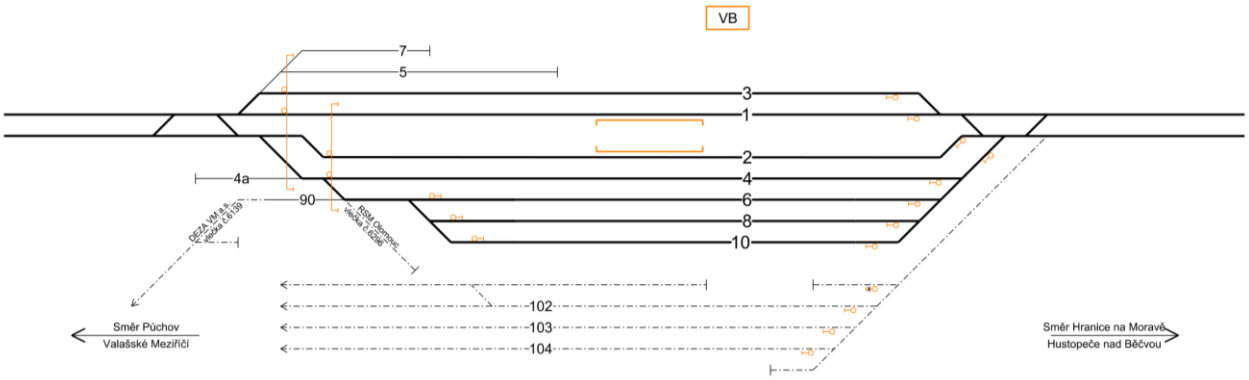
5.7 Navrhovaný stav ŽST Lhotka nad Bečvou

Varianta BP, bez projektu, dle projektové dokumentace samostatné stavby.

Projektové varianty A.2 a D.2 dle varianty BP.

Stávající poloha ŽST Lhotka nad Bečvou se s variantami nemění, dojde k úpravám konfigurace kolejiště dle závěru projektové dokumentace samostatné stavby modernizace ŽST Lhotka nad Bečvou.

ŽST Lhotka nad Bečvou - navrhovaný stav



Obrázek 35 - Zjednodušené dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Lhotka nad Bečvou

Kolejové řešení, nástupiště, staniční technologie

Dle dokumentace samostatné stavby budou modernizovány hlavní staniční koleje, spolu se sudou a rovněž lichou kolejovou skupinou určenou především pro nákladní dopravu (koleje č.6, 8 a 10 modernizovány pouze obě zhlaví mimo staniční kolej).

Celkově je stanice v navrhovaném stavu vybavena sedmi kolejemi dopravními, třemi kolejemi manipulačními a jednou kolejí spojovací. Dle stávajícího stavu do stanice zůstávají zaústěné všechny železniční vlečky (s úpravami zaústění).

Stanice je vybavena celkem dvojici nástupních hran, hlavní staniční koleje č.1 a č.2 jsou vybaveny nástupními hranami pro regionální osobní dopravu. Nástupní hrany jsou bezbariérově přístupné, ostrovní nástupiště mezi hlavními kolejemi podchodem (pro účely bezbariérovosti navíc vybaveným šikmými rampami).

Délky jednotlivých staničních kolejí jsou zřejmé z dopravního schématu, který je doložen v plné velikosti v přílohové části. I v navrhovaném stavu je primární účel ŽST Lhotka nad Bečvou zajištění místní práce spojené s obsluhou vlečky DEZA. Hlavní staniční koleje vybaveny nástupními hranami jsou určeny pro dopravu osobních vlaků (a také nákladních vlaků tranzitních bez nutnosti zastavení, navíc vedených ve vhodné dopravní pauze mezi osobní dopravou). Předjízdné dopravní koleje č.3 a č.4 jsou dostatečně dlouhé pro potřeby odstavení dlouhého nákladního vlaku, ŽST Lhotka nad Bečvou tak může plnit i důležitou úlohu z pohledu řízení

provozu – změnu sledu vlaků, tedy jejích předjíždění. Další dopravní koleje, č. 6, 8, a 10 jsou koleje určené pro nákladní dopravu – odstavení kratších nákladních vlaků nebo úkony místní práce spojené s obsluhou vlečky DEZA. Kusé manipulační koleje jsou určeny jako koleje odstavné pro přebytky nákladních vozů spojených s obsluhou vlečky, kusá manipulační kolej č.4a jako kolej výtažná, a kolej č.90 jako spojovací – jízdy z/na vlečky. Rozsáhlé kolejiště vlečky DEZA je ponecháno ve stávající podobě mimo úpravy zaústění vleček (střední zhlaví vlečky bude odstraněno), včetně funkcionality odjezdu vlaku směr Hranice na Moravě přímo z kolejiště vlečky.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Stanice bude vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, s možností dálkového ovládání dle navrženého kolejového řešení, s traťovým zabezpečovacím zařízením příslušných mezistaničních úseků integrovaným ve staničním zabezpečovacím zařízením.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude umožňovat dálkové řízení dopravy z CDP Přerov (s možnosti místního/úsekového ovládání), a také implementaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

Implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS na kolejové řešení ŽST Vsetín podléhá závěrům samostatné dokumentaci.

Pozn.:Vzhledem na v době zpracování dokumentace nedostatek podkladů tykajících se implementace ETCS prvky infrastruktury, je nutno naznačeny zásady aplikace ETCS brát pouze rámcově a je nutno je zpřesnit po době vydání „Metodického pokynu pro projektování systému ERMTS/ETCS“ – bude-li vydán, případně dle zásad samostatného dokumentu pro provoz pod plným dohledem ETCS (vnitřní předpisy provozovatele dráhy).

Stanice bude vybavena také novým sdělovacím zařízením pro účely informovanosti a zajištění bezpečnosti cestující veřejnosti.

Silnoproudé technologie

Z pohledu trakčního vedení a minimalizace dopadů výlukových stavů trakčního vedení budu zřízeny samostatné napájecí sekce. Každá nástupní hrana bude mít vlastní napájecí sekci.

- Sekce kolej č.1,
- Sekce kolej č.2,

- Sekce kolej č.3,
- Sekce kolej č.4, 4a, 6,
- Sekce koleje č.8, 10,
- Sekce koleje č.5, 7.

Elektrickým ohřevem výměn budou opatřeny všechny výhybky rozhodné pro stavění vlakových cest, tedy výhybky dopravních kolejí včetně výhybkových dvojic dle koncepce zabezpečovacího zařízení a výhybek odbočujících z dopravních kolejí. EOV je navržen na výhybkách ve schématu označených kroužkem kolem čísla výhybky.

Budování elektrických předtápěčích zařízení ani zásuvkových stojanů pro dopravce se neuvažuje, stanice bude vybavena pouze zásuvkovými stojany pro správce tratě.

Personální potřeba

Výhledové personální obsazení je uvedeno v přehledné tabulce výhledové personalizace tratě Horní Lideč – Hranice na Moravě (mimo). ŽST Lhotka nad Bečvou nebude obsazena dopravním zaměstnancem.

5.8 Souhrnná personální potřeba

Ve stávajícím stavu jsou všechny železniční stanice v rámci posuzovaného úseku obsazeny dopravním personálem. Přehled stávající systemizace dopravních zaměstnanců je uveden v následující tabulce.

Stávající stav je porovnán se stavem výhledovým. V rámci navrhovaného stavu tedy dojde k dálkovému řízení dopravy na celé trati (mimo spádoviště v ŽST Valašské Meziříčí) z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově. Pro dálkové řízení celé tratě bude na CDP v Přerově vyhrazen jeden kompletní sál (pravděpodobně nově vybudovaný v rámci kapacitního rozšíření CDP, konkrétní umístnění sálu v rámci CDP Přerov tak bude vytipováno v dalším stupni dokumentace).

Návrh obsazení řídicího sálu byl konzultován s CDP Přerov:

ŽST	Pozice	Stávající stav	Navrhovaný stav
Místní řízení dopravy		80,460	3,985
Hranice na Moravě město (zast.) *	výpravčí	5,488	0,000
Hustopeče nad Bečvou (zast.) **	výpravčí	5,488	0,000
Lhotka nad Bečvou	výpravčí	5,488	0,000
Valašské Meziříčí	výpravčí	5,488	0,000
	výpravčí D3	4,812	0,000
	signalista	5,488	0,000
	signalista spádoviště	3,985	3,985
	dozorce výhybek	5,000	0,000
	operátor dopravy	4,775	0,000
Jablůnka	výpravčí	5,488	0,000
Vsetín	výpravčí	5,451	0,000
	vnější výpravčí	4,775	0,000
	dozorce výhybek	2,436	0,000
	operátor dopravy	2,132	0,000
Valašská Polanka	výpravčí	5,488	0,000
Horní Lideč	výpravčí	5,488	0,000
	dozorce výhybek	1,160	0,000
	operátor dopravy	2,030	0,000
Dálkové řízení dopravy		0,000	49,658
PPV Valašské Meziříčí	výpravčí PPV: TÚ Hranice na Moravě (mimo) - Jablůnka (mimo)	0,000	5,488
PPV Horní Lideč	výpravčí PPV: TÚ Jablůnka - Horní Lideč (- Střelná)	0,000	5,488
CDP Přerov	řídící dispečer: TÚ Hranice na Moravě (mimo) - Jablůnka (mimo)	0,000	5,526
	řídící dispečer: TÚ Jablůnka - Horní Lideč (- Střelná)	0,000	5,526
	úsekový dispečer: ŽST Lhotka nad Bečvou, ŽST Valašské Meziříčí	0,000	5,526
	úsekový dispečer: ŽST Jablůnka, ŽST Vsetín, ŽST Horní Lideč	0,000	5,526
	operátor dopravy: TÚ Hranice na Moravě (mimo) - Jablůnka (mimo)	0,000	5,526
	operátor dopravy: TÚ Jablůnka - Horní Lideč (- Střelná)	0,000	5,526
	záložní dispečer	0,000	5,526
Řízení dopravy celkem		**80,460**	**53,643**

* ve výhledu varA.2 nahrazena zastávkou - varD.2 zrušna bez náhrady (přeložka tratě)
** ve výhledu varA.2, var D.2 nahrazena zastávkou

Tabulka 22 - Souhrnná personální potřeba

Pozn.: Pozice dirigujícího dispečera pro dráhu Rožnov pod Radhostěm – Valašské Meziříčí bude zachována dle stávajícího stavu.

5.9 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:

Typové jízdní soupravy osobních vlaků:

- Ex: HDV ř.380 + 11 osobních vozů: 550t/290m (celkem 310 metrů)

- Os: el. jednotka ř.640 (celkem 80 metrů)

Typové jízdní soupravy nákladních vlaků:

- Nex/Pn: 2x HDV ř.1216 + 3200t/700m (celkem 760 metrů)
    - (úsek Jablůnka –> st.hr. postrk. HDV ř.363)
- Nex/Pn: 2x HDV ř.1216 + 2500t/700m (celkem 740 metrů)
- Nex/Pn: 1x HDV ř.1216 + 1400t/500m (celkem 520 metrů)

Pozn.: Hmotnosti zátěže typových souprav nákladních vlaků představuji navrhovaný normativ hmotnosti pro nákladný vlak veden HDV o výkonu 6,4 MW (případně jejích kombinace) od ŽST Jablůnka bez zastavění. V případě nutnosti zastavění vlaku v ŽST Horní Lideč je nutné použití další postrkové lokomotivy o výkonu 3,0 MW (rozjezd ze ŽST Hranice na Moravě bez nutnosti zavádění postrku i v případě varianty D.2).

Pozn.: Normativ délky nákladního vlaku při konfiguraci předmětné části infrastruktury dle projektových variant je možné zvýšit ze stávající hodnoty 550 metrů na hodnotu 576 metrů, největší povolená délka nákladního vlaku je pak v celém úseku uvažována na hodnotě 740 metrů (760 metrů včetně postrkové lokomotivy v úseku Horní Lideč st.hr. - Jablůnka).

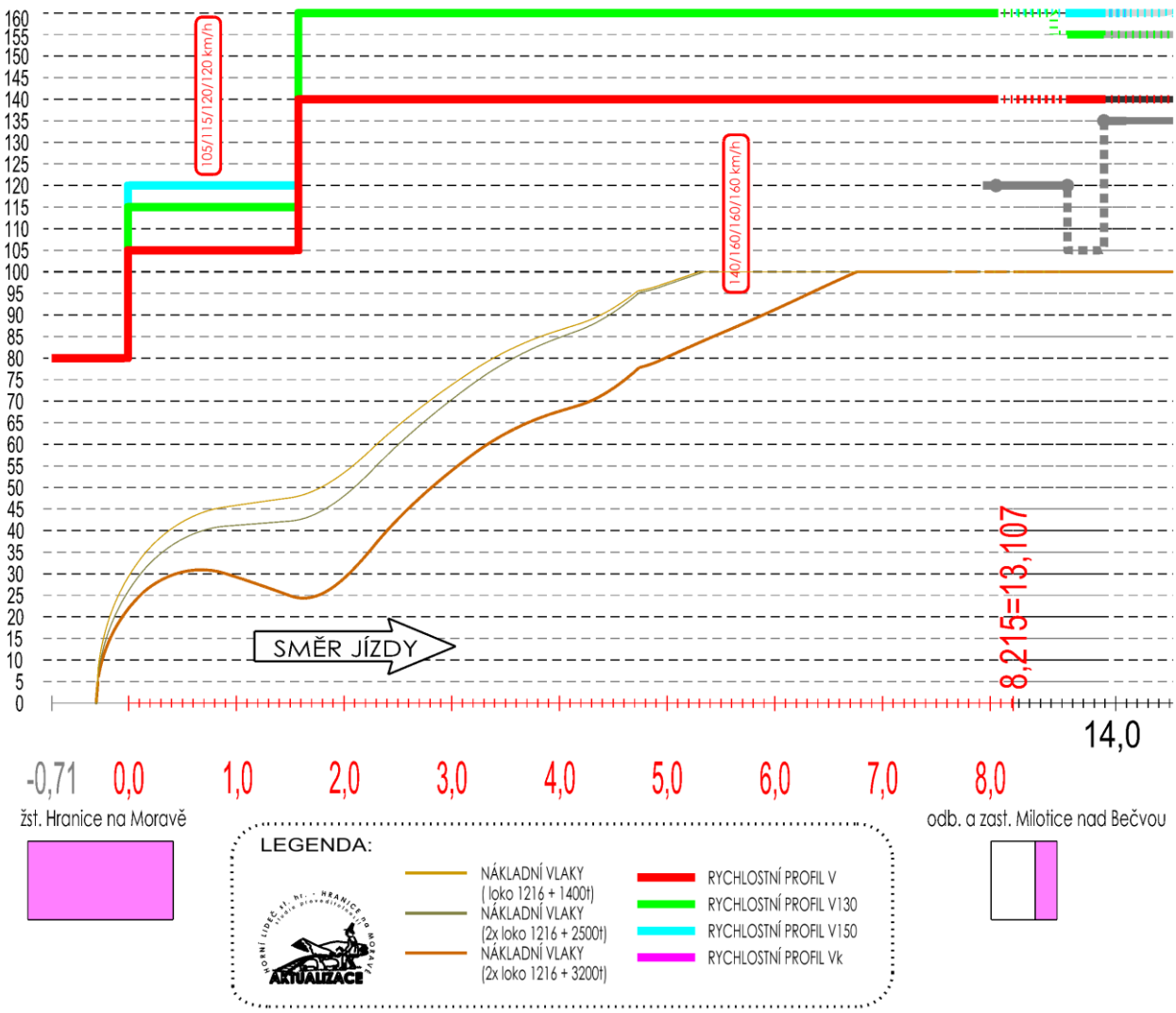
5.10 Graf dynamického průběhu rychlosti

Graf dynamického průběhu rychlosti je zpracováván pouze pro projektové varianty A.2 a D.2, nikoli pro variantu BP, bez projektu.

Graf dynamického průběhu rychlosti je součásti dokumentace, jako samostatná část.

V grafu rychlosti jsou dokladovány křivky dynamického průběhu rychlosti typových jízdních souprav osobních i nákladních vlaků.

Základní graf dynamického průběhu rychlosti doplňuje podrobnější graf, dokladující rozjezd všech třech typových souprav nákladních vlaků v oblasti přeložky tratě ve variantě D.2 – rozjezd vlaků ze ŽST Hranice na Moravě. Nejtěžší uvažována souprava nákladního vlaku o hmotnosti 3200 tun je na rozjezdu ze ŽST Hranice na Moravě vedena pouze dvojici lokomotiv řady 1216, bez nutnosti zavádění postrkové služby.



Obrázek 36 – Rozjezd typových nákladních vlaků ze ŽST Hranice na Moravě, varianta D.2

5.11 Výhledové jízdní doby

Dokladovány jsou výhledové pravidelné jízdní doby typových jízdních souprav osobních vlaků, dálkové (Ex) i regionální (Os) osobní dopravy. Dokladovány jsou také výhledové pravidelné jízdní doby typových jízdních souprav nákladních vlaků vyšší kategorie, vedených v závislé trakci. Typové jízdní doby místních manipulačních nákladních vlaků vedených v nezávislé trakci jsou uvažovány dle stávajícího stavu.

Částkové pravidelné jízdní doby získané výpočtem byly zaokrouhlovány pro konkrétní úseky s přihlédnutím na odchylku při zaokrouhlování – v případě osobní dopravy +6% jízdní doby, případě nákladní dopravy +12% jízdní doby na celém úseku, na výsledné zaokrouhlené jízdní

doby. Jízdní doby jsou dokladovány pro všechny tři varianty samostatně, včetně pravidelných pobytů vlaku osobní dopravy v jednotlivých dopravních bodech, pro všechny tři varianty rovněž zvlášť. Jízdní doby a pobyty jsou zaneseny do GVD.

Jízdní doby jsou vzhledem na podrobnost doloženy v přílohové části této dokumentace.

Pozn.: S kratšími jízdní dobou lze uvažovat u expresních vlaků, které by byly vedeny dynamičtějšími ucelenými jednotkami podobně jako osobní vlaky. Teoretické jízdní doby naklápěcích souprav (jednotka 680) mezi ŽST Hranice na Moravě a Střelnou jsou následující (vlak se z Hranic na Moravě rozjíždí, s dalším zastavením není uvažováno):

- *var A.2.2, Hranice >> Střelná.: 42 min,*
- *var A.2.2, Hranice << Střelná.: 41 min,*
- *var D.2, Hranice >> Střelná: 34 min,*
- *var D.2, Hranice << Střelná: 33 min.*

5.12 Výhledové grafikony vlakové dopravy

Na výpočet pravidelných jízdních dob navazuje zpracování výhledového grafikonu vlakové dopravy se zobrazenou dopravní špičkou – grafikon je zpracovaný pro období 120 minut dopravní špičky pracovního dne, pro všechny tři varianty zvlášť.

Ve výhledovém grafikonu vlakové dopravy je zavedena minutková osa, takže se z grafikonu dají vyčíst jízdní doby, pobyty, odjezdy, časové polohy vlaků,... Barevné rozlišení jednotlivých vlaků je v souladu s ostatními podklady (barvy vlaků v GVD, barvy linek ve schématu linkového vedení, a barvy linek v textovém popisu jsou sjednoceny pro lepší orientaci).

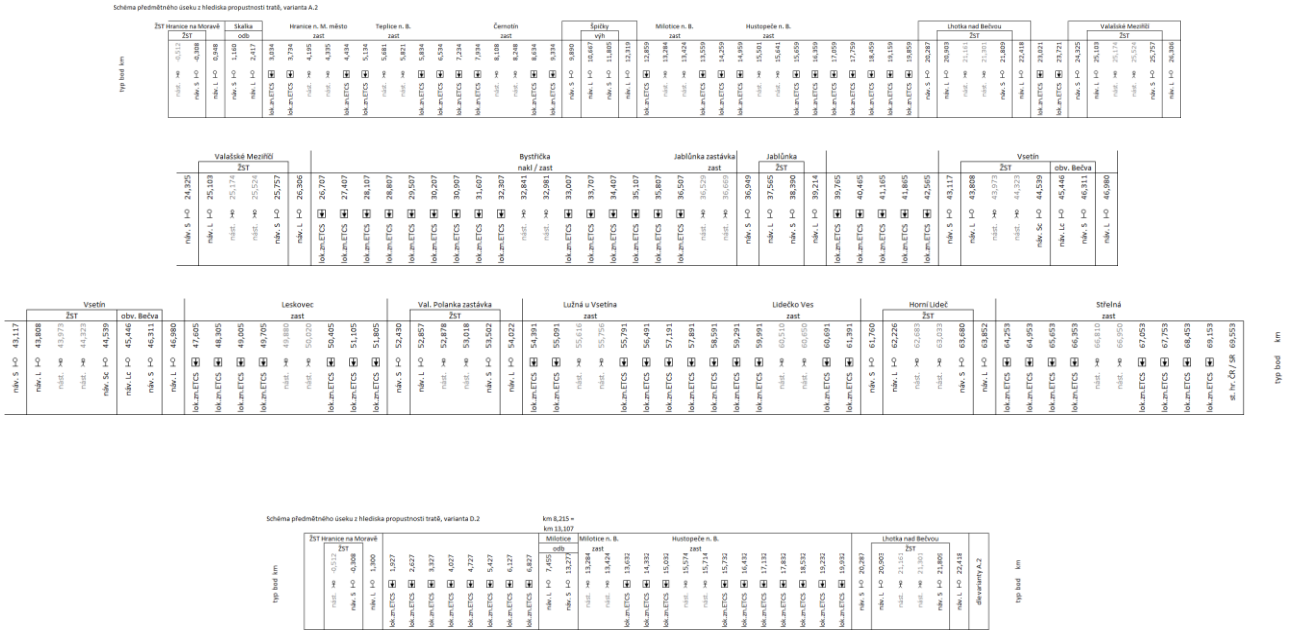
Konstrukčně výhledový grafikon vychází ze zde uvedeného výhledového objemu dopravy – zpracovaného pro střednědobý horizont, za současného respektování požadavků objednatelů dopravy. Rozsah dopravy a rovněž požadavky dopravců v dlouhodobém horizontu je možno prohlásit za totožný.

Výhledový grafikon vlakové dopravy doplňuje plán obsazení dopravních kolejí v železničních stanicích. Plány obsazení dopravních kolejí jsou zpracovány pro každou stanici a každou variantu zvlášť.

Pozn.: Provoz vlaků nákladní dopravy není možné plánovat v přesně časově určených trasách, proto nelze vyloučit trasování těžkých nákladních vlaků (vedených dvěma lokomotivami o výkonu 6,4MW, navíc postrková lokomotiva o výkonu 3,0 MW) i během dopravní špičky.

5.13 Výhledová provozní kapacita

Výhledová provozní kapacita je zpracováván pouze pro projektové varianty A.2 a D.2, nikoli pro variantu BP, bez projektu. Provozní kapacitu varianty BP je možno prohlásit za totožnou se stávajícím stavem. Konfigurace předmětné části infrastruktury z pohledu propustnosti je následovní:



Tabulka 23 – Konfigurace traťového úseku Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě, varianta A.2, D.2

Pozn.: Z pohledu provozní kapacity je nutno podotknout fakt, že na celkovou kapacitu vozebního ramene mají vliv také navazující úseky, železniční uzel Hranice na Moravě, a navazující slovenská část tratě.

Pozn.: Výpočet provozní propustnosti předmětné části infrastruktury je proveden dle stávajících zvyklostí analytickou metodou, bez podrobného zohlednění dopadů aplikace evropského vlakového zabezpečovače ETCS. V době zpracování dokumentace nebyly dopady aplikace ETCS na kapacitu infrastruktury známy, a proto je nutno závěry brát pouze jako názorné.

Pozn.: Délka prostorových oddílů (700 metrů) není vyžadována hustotou dopravy, ale vychází ze zvyklostí navrhování systému ETCS – v době zpracování dokumentace nebyl vydán žádný pokyn ohledně konfigurace prostorových oddílů v režimu provozu pod plným dohledem ETCS. V těsné blízkosti železničních stanic nebo odboček jsou prostorové oddíly zkráceny,

tak aby bylo umožněno zpřesnění odometrie systému ETCS a rychlejší uvolnění prostorového oddílu rozjíždějícím/zastavujícím vlakem.

Výhledová provozní kapacita předmětného úseku Hranice na Moravě (mimo) – st.hr. ČR/SR byla stanovena na základě výpočtu pro omezující mezistaniční úseky, během 120 minutové dopravní špičky. Pro výpočet provozní propustnosti byla využita analytická metoda.

Omezující mezistaniční úsek A.2

	průměrná doba obsazení	celková doba obsazení
ŽST Hranice na Moravě - odb. Skalka - výh. Špičky	2,90	14,5
výh Špičky - ŽST Lhotka nad Bečvou	4,00	20
ŽST Lhotka nad Bečvou - ŽST Valašské Meziříčí	3,25	13
ŽST Valašské Meziříčí - ŽST Jablůnka	3,80	19
ŽST Jablůnka - ŽST Vsetín	3,20	16
ŽST Vsetín - ŽST Valašská Polanka	4,11	37
ŽST Valašská Polanka - ŽST Horní Lideč	3,57	25

Omezující mezistaniční úsek D.2

	průměrná doba obsazení	celková doba obsazení
ŽST Hranice na Moravě - ŽST Lhotka nad Bečvou	6,00	30
ŽST Lhotka nad Bečvou - ŽST Valašské Meziříčí	dle varianta A.2	dle varianta A.2
ŽST Valašské Meziříčí - ŽST Jablůnka	dle varianta A.2	dle varianta A.2
ŽST Jablůnka - ŽST Vsetín	dle varianta A.2	dle varianta A.2
ŽST Vsetín - ŽST Valašská Polanka	dle varianta A.2	dle varianta A.2
ŽST Valašská Polanka - ŽST Horní Lideč	dle varianta A.2	dle varianta A.2

Tabulka 24 - Doba obsazení jednotlivých mezistaničních úseků varianty A.2 a D.2

Úsek: Horní Lideč - Vsetín

Omezujícím je mezistaniční úsek ŽST Vsetín – ŽST Valašská Polanka (v úseku ŽST Vsetín – odb. Bečva vedena po hlavní trati navíc doprava odbočné tratě směr Velké Karlovice) s celkem nevyšší průměrnou dobou obsazení 4,11 minuty (zároveň nejvyšší celková doba obsazení 37 minuty).

Na základě pravidelných dob obsazení jednotlivých prostorových oddílů byly pro omezující mezistaniční úsek ŽST Vsetín – ŽST Valašská Polanka vypočteny následná mezidobí (pomoci programu VÝME 1.0):

Následná mezidobí								
první vlak				druhý vlak				
				1	2	3	4	5
	druh vlaku			Ex	Os	N_p	N_z	Os_Karl
		zast./ proj.	jízdní doba	ZP	ZP	PP	ZP	ZP
1	Ex	ZP	7,2	3,0	3,0	3,5	3,0	3,0
2	Os	ZP	7,6	3,5	2,5	3,0	2,5	2,5
3	N_p	PP	7,2	4,0	3,0	3,5	3,5	3,0
4	N_z	ZP	11,3	7,0	6,0	6,5	6,0	5,5
5	Os_Karl	ZP	1,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5

Tabulka 25 - Následná mezidobí omezujícího mezistaničního úseku ŽST Vsetín – Val. Polanka

Následně proběhl výpočet samotné provozní propustnosti omezujícího mezistaničního úseku analytickou metodou (metodou komprese grafikonu vlakové dopravy):

Výpočet kapacity předmětné části infrastruktury: Vsetín - Valašská Polanka

Typ provozu:

	B	*podíl regio dopravy 80%*

Analyzované období a výpočetní doba:

A =	*120*	*hod*
T =	*120*	*min*

Počet vlaků analyzovaného období provozovaných na jedné koleji:

N =	*9*	*vlaků*

Celková doba obsazení:

B1 =	*20*	*min*
B2 =	*37*	*min*
B =	*37*	*min*

Průměrná doba obsazení:

b =	*4,11*	*min*

Stupeň obsazení:

S =	*0,31*	-	*0,31*	-
S_{opt} =	*0,69*	-		
S_{krit} =	*0,79*	-		

Propustná výkonnost:

n_{opt} =	*20,1*	*vlaků*
n_{krit} =	*23,1*	*vlaků*

Využití propustné výkonnosti výhledového GVD:

K_{opt} =	*45*	*%*
K_{krit} =	*39*	*%*

Tabulka 26 - Výpočet propustnosti omezujícího úseku ŽST Vsetín – ŽST Val. Polanka

Úsek: Vsetín – Valašské Meziříčí

Omezujícím je mezistaniční úsek ŽST Valašské Meziříčí – ŽST Jablůnka s celkem nejvyšší průměrnou dobou obsazení 3,8 minuty (zároveň nejvyšší celková doba obsazení 19 minuty).

Na základě pravidelných dob obsazení jednotlivých prostorových oddílů byly pro omezující mezistaniční úsek ŽST Valašské Meziříčí – ŽST Jablůnka vypočteny následná mezidobí (pomoci programu VÝME 1.0):

Následná mezidobí							
první vlak				druhý vlak			
				1	2	3	4
	druh vlaku			Ex	Os	N_p	N_z
		zast./ proj.	jízdní doba	ZP	ZP	PP	ZZ
1	Ex	ZP	8,9	2,0	2,0	3,5	3,0
2	Os	ZP	9,8	3,0	1,5	2,5	2,0
3	N_p	PP	10,2	3,5	2,5	3,5	3,0
4	N_z	ZZ	13,4	5,5	4,5	5,0	4,0

Tabulka 27 - Následná mezidobí omezujícího mezistaničního úseku ŽST V. Meziříčí – ŽST Jablůnka

Následně proběhl výpočet samotné provozní propustnosti omezujícího mezistaničního úseku analytickou metodou (metodou komprese grafikonu vlakové dopravy):

Výpočet kapacity předmětné části infrastruktury: ValMez - Jablůnka

Typ provozu:

B *podíl regio dopravy 80%*

Analyzované období a výpočetní doba:

A = *120* *hod*

T = *120* *min*

Počet vlaků analyzovaného období provozovaných na jedné koleji:

N = *5* *vlaků*

Celková doba obsazení:

B1 = *19* *min*

B2 = *19* *min*

B = *19* *min*

Průměrná doba obsazení:

b = *3,80* *min*

Stupeň obsazení:

S = *0,16* - *0,16* -

S_{opt} = *0,69* -

S_{krit} = *0,79* -

Propustná výkonnost:

n_{opt} = *21,8* *vlaků*

n_{krit} = *24,9* *vlaků*

Využití propustné výkonnosti výhledového GVD:

K_{opt} = *23* *%*

K_{krit} = *20* *%*

Tabulka 28 - Výpočet propustnosti omezujícího úseku ŽST V. Meziříčí – ŽST Jablůnka

Úsek: Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě (mimo)

♦ Varianta A.2

Omezujícím je mezistaniční úsek výh. Špičky – ŽST Lhotka nad Bečvou s celkem nevyšší průměrnou dobou obsazení 4,00 minuty (zároveň nejvyšší celková doba obsazení 20 minuty).

Na základě pravidelných dob obsazení jednotlivých prostorových oddílů byly pro omezující mezistaniční úsek vyh. Špičky – ŽST Lhotka nad Bečvou vypočteny následná mezidobí (pomoci programu VÝME 1.0):

Následná mezidobí							
první vlak				druhý vlak			
				1	2	3	4
	druh vlaku			Ex	Os	N_p	N_z
		zast./ proj.	jízdní doba	PP	PP	PP	PZ
1	Ex	PP	6,7	2,0	2,0	2,5	2,5
2	Os	PP	8,1	5,0	2,0	3,0	3,0
3	N_p	PP	7,7	3,5	2,5	3,0	3,0
4	N_z	PZ	8,9	3,5	2,5	3,0	3,0

Tabulka 29 - Následná mezidobí omezujícího mezistaničního úseku vyh. Špičky – ŽST Lhotka n. B.

Následně proběhl výpočet samotné provozní propustnosti omezujícího mezistaničního úseku analytickou metodou (metodou komprese grafikonu vlakové dopravy):

Výpočet kapacity předmětné části infrastruktury: Špičky - Lhotka

Typ provozu:
B *podíl regio dopravy 80%*

Analyzované období a výpočetní doba:
A = *120* *hod*
T = *120* *min*

Počet vlaků analyzovaného období provozovaných na jedné koleji:
N = *5* *vlaků*

Celková doba obsazení:
B1 = *20* *min*
B2 = *16* *min*
B = *20* *min*

Průměrná doba obsazení:
b = *4,00* *min*

Stupeň obsazení:
S = *0,17* - *0,17* -
S_{opt} = *0,69* -
S_{krit} = *0,79* -

Propustná výkonnost:
n_{opt} = *20,7* *vlaků*
n_{krit} = *23,7* *vlaků*

Využití propustné výkonnosti výhledového GVD:
K_{opt} = *24* *%*
K_{krit} = *21* *%*

Tabulka 30 - Výpočet propustnosti omezujícího úseku výh. Špičky – Lhotka nad Bečvou

♦ V a r i a n t a D . 2

Omezujícím je mezistaniční úsek ŽST Hranice na Moravě – ŽST Lhotka nad Bečvou s celkem nevyšší průměrnou dobou obsazení 9,23 minuty (zároveň nejvyšší celková doba obsazení 73,84 minuty).

Na základě pravidelných dob obsazení jednotlivých prostorových oddílů byly pro omezující mezistaniční úsek ŽST Hranice na Moravě – ŽST Lhotka nad Bečvou vypočteny následná mezidobí (pomoci programu VÝME 1.0):

Následná mezidobí							
první vlak				druhý vlak			
				1	2	3	4
	druh vlaku			Ex	Os	N_p	N_z
		zast./ proj.	jízdní doba	ZP	ZP	PP	ZZ
1	Ex	ZP	7,2	3,0	3,0	3,0	3,5
2	Os	ZP	6,4	2,5	2,0	3,0	3,0
3	N_p	PP	9,2	13,0	13,5	4,0	6,0
4	N_z	ZZ	14,2	15,0	13,5	4,5	7,0

Tabulka 31 - Následná mezidobí omez. mezistaničního úseku ŽST Hranice n. M. – ŽST Lhotka n. B.

Následně proběhl výpočet samotné provozní propustnosti omezujícího mezistaničního úseku analytickou metodou (metodou komprese grafikonu vlakové dopravy):

Výpočet kapacity předmětné části infrastruktury: Hranice na Moravě - Lhotka nad Bečvou

Typ provozu:
B *podíl regio dopravy 80%*

Analyzované období a výpočetní doba:
A = *120* *hod*
T = *120* *min*

Počet vlaků analyzovaného období provozovaných na jedné koleji:
N = *5* *vlaků*

Celková doba obsazení:
B1 = *30* *min*
B2 = *19* *min*
B = *30* *min*

Průměrná doba obsazení:
b = *6,00* *min*

Stupeň obsazení:
S = *0,25* - *0,25* -
S_{opt} = *0,69* -
S_{krit} = *0,79* -

Propustná výkonnost:
n_{opt} = *13,8* *vlaků*
n_{krit} = *15,8* *vlaků*

Využití propustné výkonnosti výhledového GVD:
K_{opt} = *36* *%*
K_{krit} = *32* *%*

Tabulka 32 - Výpočet propustnosti omezujícího úseku ŽST Hranice n. M. – ŽST Lhotka n. B.

Vyhodnocení výhledové provozní kapacity

Z výpočtu provozní propustnosti je zřejmé, že omezující mezistaniční úseky a tedy také celé předmětné úseky (Horní Lideč – Vsetín, Vsetín – Valašská Polanka, Valašská Polanka – Hranice na Moravě) posuzované části infrastruktury Hranice na Moravě (mimo) – st. hr. ČR/SR jsou schopné provést uvažovaný výhledový rozsah dopravy s dostatečnou rezervou. Omezujícími mezistaničními úseky je možné během 120 minutové dopravní špičky provést 20 // 21 // 20/13 (dle úseku) vlaků po jedné traťové koleji, přičemž zde bude pravidelně ve výhledovém stavu vedeno cca 5 vlaků po jedné traťové koleji (mimo nárazové nepravidelné vlaky vedeny v dopravní špičce).

Navržená konfigurace předmětné části infrastruktury tak poskytuje zálohu v podobě přibližně 15 // 16 // 15/8 (dle úseku) volných tras vlaků každým směrem – využití teoretické provozní propustnosti očekávaným pravidelným provozem je tak na hodnotě přibližně 45 // 23 // 24/26 (dle úseku) procent.

Provoz na celé trati tak bude teoreticky omezen provozem v oblasti zaústění tratě do ŽST Hranice na Moravě, a to v obou sledovaných projektových variantách. Propustnost varianty A.2 a také D.2 lze prohlásit za dostatečnou, včetně poměrně velké výkonnostní rezervy V případě varianty D.2 je omezující zejména rozjezd vlaku ze ŽST Hranice na Moravě, kdy vlaky na hranici normativu hmotnosti uvažované ve výpočtu potřebují mnoho prostoru na rozjezd – to má za následek snížení provozní propustnosti, ale i tak varianta D.2 vyhoví s dostatečnou rezervou provozní kapacity. Lze očekávat, že v reálném provozu budou nákladní vlaky na hranici normativu hmotnosti jezdit jen výjimečně, navíc se tahle nevýhoda projeví pouze při rozjezdu vlaku, reálná propustnost tratě na rozdíl od té teoretické tak bude vyšší.

6 ZÁVĚR

Lze konstatovat, že výhledový provozní koncept technologie dopravy na trati Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr. ČR/SR lze realizovat ve všech třech sledovaných variantách. Výhledovou dopravu lze uskutečňovat i na stávající infrastruktuře, však za cenu nepohodlí cestující veřejnosti, vysokých nákladů na údržbu infrastruktury a také provoz drážních vozidel, a zejména nedostatečné bezpečnosti cestující veřejnosti.

Projektové varianty proto přináší takovou konfiguraci infrastruktury, která odstraní stávající nedostatky, zkrátí cestovní doby, zvýší komfort a hlavně bezpečnost cestování, a poskytne

optimální nastavení infrastruktury z pohledu výhledového konceptu dopravy, a tedy její technologie.

V Brně, květen 2019

……..

Ing. František Kováč
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Mezírka 1, 602 00 Brno

Přílohy:

1. Bloková schémata tratě
2. Schémata stanic
3. Jízdní doby a pravidelné pobyty
4. Návrh linkového vedení
5. GVD
6. Plány obsazení kolejí

D O K L A D O V Á Č Á S T

Doklady:

1. Dopis MD ČR
2. Dopis Kú Zlínský kraj
3. Dopis Kú Olomoucký kraj
4. Dopis ŽESNAD
5. Dopis O26, SŽDC

MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.
stř. 230 A
29 -11- 2018
ev.č. 03246 ověřil:
Přidělено L: 233
přidělено D: POKORNÝ

Ministerstvo dopravy

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

Moravia Consult Olomouc a.s.

Vážený pan
Ing. Ondřej Pokorný
vedoucí střediska 233
Legionářská 1058/8
779 00 Olomouc

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
0050-2018-233/**30.10.2018**	**147/2018-190-VD/2**	**Snopek Jan, Mgr. / 225131173**	**27.11.2018**

Věc: Výhledový rozsah dopravy na trati č. 280

Vážený pane vedoucí,

dne 31. října jsme obdrželi Váš dopis týkající se výhledového rozsahu dopravy na trati č. 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč státní hranice. K Vašemu dopisu uvádíme, že na předmětné trati je provozována linka dálkové dopravy Ex2 Praha – Olomouc – Vsetín – *Slovensko*. Výhledový rozsah dopravy v rámci této linky uvádíme ve třech horizontech. Zásadní je hlediska odboru veřejné dopravy Ministerstva dopravy zkrácení jízdní doby vlaků linky Ex2 v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr. (– Púchov) tak, aby bylo možné zachovat polohu X:00 (S:00, popř. L:00) v Olomouci, přestupní vazby mezi vlaky linky Ex2 a rychlíky Bratislava – Košice na slovenském území a zároveň vytvořit přestupní vazby v žst. Hranice na Moravě (v poloze cca X:30) mezi vlaky linky Ex2 a vlaky budoucí linky Ex8 Brno – Ostrava (po dokončení modernizace trati Brno – Přerov).

Pro jednotlivé časové horizonty je možné z pohledu objednávky dálkové dopravy předpokládat následující dopravní služby:

Horizont 2018-2020 (krátkodobý):

Ex2 Praha – Olomouc – Vsetín – *Slovensko*, interval 120´ v období občanského dne tj. cca. od 05 do 23 hod, 8 párů/den, 1 pár/2 hod, v okrajových částech dne s počátkem/ukončením jízdy ve Vsetíně, v průběhu dne průjezd na/z území SR, souprava tvořena lokomotivou a vozy klasické stavby (lokomotiva + až 13 vozů klasické stavby, kmen 6 vozů), možnost vedení jednoho páru posilových vlaků (v sobotu směr Vsetín, v neděli směr Praha) mimo taktovou polohu, min. 160 km/h, elektrická trakce, poloha X:00 v Olomouci, koncepce zastavování v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč: Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč, délka nástupišť minimálně 300 metrů.

Horizont 2021-2025 (střednědobý):

Ex2 Praha – Olomouc – Vsetín – *Slovensko*, interval 120´ v období občanského dne tj. cca. od 05 do 23 hod, 8 párů/den, 1 pár/2 hod, v okrajových částech dne s počátkem/ukončením jízdy ve Vsetíně, v průběhu dne průjezd na/z území SR, souprava tvořena lokomotivou a vozy klasické stavby (lokomotiva + až 13 vozů klasické stavby, kmen 6 vozů), možnost vedení jednoho páru posilových vlaků (v sobotu směr Vsetín, v neděli směr Praha) mimo taktovou polohu, předpoklad náhrady elektrickými jednotkami s kapacitou cca 400 osob, min. 160 km/h, poloha X:00 v Olomouci, koncepce zastavování v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč: Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč, délka nástupišť minimálně 300 metrů.

147/2018-190-VD/2

Horizont 2025+ (dlouhodobý):

Po roce 2025 předpokládá Ministerstvo dopravy objednávku vlaků dálkové dopravy linky Ex2 v podobě odpovídající období 2021-2025. Změnu bude znamenat až výstavba tratí RS Praha – Brno – Ostrava s perspektivou dokončení po roce 2040, vedení vlaků dálkové dopravy v rozsahu odpovídajícímu přibližně horizontu 2021-2025 nicméně předpokládá Ministerstvo dopravy na trati Hranice na Moravě – Horní Lideč i po dokončení trati RS.

Vážený pane vedoucí, věříme, že tyto podklady přispějí ke kvalitnímu zpracování studie proveditelnosti. V případě jakýchkoli dotazů jsme Vám k dispozici.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

JUDr. Ondřej Michalčík
Ministerstvo dopravy ČR
Elektronicky podepsáno: 29.11.2018 08:37:14
SERIALNUMBER=P22038, G=Ondřej, SN=Michalčík, CN=JUDr. Ondřej Michalčík, OU=6462, O=Ministerstvo dopravy [IČ 66003008], OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, C=CZ

2/2

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
stř. 233 A
15 -11- 2018
ev.č. 112 ověřil: RČ
přiděleno I.: KOVÁČ
přiděleno II.:

Zlínský kraj
krajský úřad

Odbor dopravy a silničního hospodářství

Moravia Consult Olomouc a.s.
Mezírka 1
602 00 Olomouc

Datum	oprávněná úřední osoba	Číslo jednací	Spisová značka
13. listopadu 2018	Ing. Bc. Pavel Kavan	KUZL 76192/2018	

„Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“ – výhledový rozsah regionální osobní dopravy

na základě Vaší žádosti ze dne 30. 10. 2018 (čj.: 0051-2018-233) ve věci žádosti o poskytnutí výhledového rozsahu regionální osobní dopravy pro účely zpracování aktualizace studie proveditelnosti trati 280 Vám sděluji následující:

- Linka (Olomouc-) Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín

Špička pracovních dnů 1hT, jindy 2hT, v objednávce Olomouckého kraje, krátkodobě jednotky řady 460, středně a dlouhodobě (od roku 2023 včetně) předpoklad elektrické jednotky řady 640 nebo ekvivalent, délka cca 80 m. Uzly: Valašské Meziříčí XX:30, Vsetín XX:00.

- Linka Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Bylnice

Standardně 2hT Vsetín – Bylnice, v pracovní dny doplněný na 1hT Rožnov pod Radhoštěm – Bylnice, krátko a střednědobě motorové jednotky o kapacitě cca 120 cestujících, délka cca 42 m, možnost zdvojení ve špičce, dlouhodobě elektrické nebo BEMU jednotky o délce až cca 80 m. Uzly: Rožnov p.R. XX:30, Valašské Meziříčí XX:00, Vsetín XX:30 (volně), Valašské Klobouky XX:00.

- Linka Vsetín – Střelná

Krátko a střednědobě cca 3 páry v pracovní dny, dlouhodobě 4-5 párů vlaků, pouze posilové spoje, krátko a střednědobě jednotky řady 460 nebo motorové jednotky o kapacitě cca 120 cestujících, délka cca 42 m, dlouhodobě elektrické jednotky délky až 80 m. Uzly: Vsetín XX:00, Střelná XX:30.

Dále je potřeba počítat ve zmiňovaných stanicích s následujícími linkami regionální dopravy:

- Linka Ostrava – Valašské Meziříčí

Rozsah a vozidla dle SP Beskydy – v objednávce Moravskoslezského kraje, s požadavkem Zlínského kraje na elektrickou trakci v celé trase linky.

- Linka Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Kroměříž

Rožnov p.R. – Valašské Meziříčí: pracovní dny 1hT, jindy 2hT, Valašské Meziříčí – Holešov: celodenně a celotýdenně 1hT, krátko a střednědobě motorové jednotky o délce cca 42 m, dlouhodobě elektrické jednotky o délce 42 – 80 m. Uzly: Rožnov p.R. XX:00, Valašské Meziříčí XX:30, Osíčko XX:00, Hulín XX:30.

Krajský úřad Zlínského kraje
tř. Tomáše Bati 21
761 90 Zlín

IČ: 70891320
tel.: 577 043 504 fax: 577 043 502
e-mail: pavel.kavan@kr-zlinsky.cz, www.kr-zlinsky.cz

Zlínský kraj
krajský úřad

- Vsetín – Velké Karlovice

Špička pracovních dnů 1hT, jindy 2hT, středně a dlouhodobě ve špičkách pracovních dnů v úseku Vsetín – Halenkov interval 30 minut (v případě realizace nezbytných úprav trati 282 – umožnění křižování v Hovězí a ukončení vlaků Halenkov zastávka), krátko a střednědobě motorové jednotky o délce cca 42 m, ve špičce v dvojité trakci, dlouhodobě elektrické nebo BEMU jednotky o délce 42 – 80 m. Uzly: Vsetín XX:30, Halenkov XX:00, Velké Karlovice XX:30.

- Horní Lideč – Púchov

Základem 2hT, krátkodobě 6 párů vlaků za den, středně a dlouhodobě 8 párů vlaků (nutno projednat se slovenskou stranou), elektrické jednotky řady 671 ZSSK, o délce cca 80 m. Uzly: H. Lideč XX:00, Púchov XX:30 (volně).

Z důvodu navýšení rozsahu výkonů požaduje Zlínský kraj v rámci aktualizace studie proveditelnosti:

- realizaci paralelních spojek na Odbočce Bečva
- vybudování jednostranného nástupiště u koleje č. 3 v žst. Valašské Meziříčí, nejlépe přístupného podchodem, pro řešení mimořádností. Vzhledem k předpokládanému obsazení všech hran v časech taktových skupin, je v případě jakékoli mimořádnosti (např. výluka některé z dopravních kolejí, zpoždění vlaku dálkové přepravy) bez tohoto nástupiště nemožné zajistit dodržení GVD.

V neposlední řadě považujeme za nezbytné prověření posunu zastávky Ústí u Vsetína (na trati 280) ke křížení se silnicí I/57 a to z důvodu umožnění přestupu v relaci Horní Lideč – Velké Karlovice bez nutnosti zajížďky do Vsetína a z důvodu časového rozvolnění uzlu Vsetín.

S pozdravem

Ing. Emilie Slavíková
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Zlínský kraj
krajský úřad
Odbor dopravy a silničního hospodářství 16
tř. T. Bati 21, 761 90 Zlín

Krajský úřad Zlínského kraje
tř. Tomáše Bati 21
761 90 Zlín

IČ: 70891320
tel.: 577 043 504 fax: 577 043 502
e-mail: pavel.kavan@kr-zlinsky.cz, www.kr-zlinsky.cz

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
stř. 233 A
04 -12- 2018
ev.č. 119 ověřil: BSČ
přiděleno L: KOVÁČ
přiděleno D:

Dopis značky / ze dne	
Naše sp. zn. / č. j.	KIDSOK 2131/2018
Vyřizuje / Telefon	Ing. Konečný / 587336660
V Olomouci dne	1. 12. 2018

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

Výhledový rozsah regionální dopravy – ASP Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě

Vážený pane inženýre,

v návaznosti na jednání uskutečněné dne 8. 11. 2018 Vám zasíláme aktualizovaný výhledový rozsah dopravy v době, kdy probíhá příprava provozního souboru pro výběr dopravce.

Objednávka železniční osobní dopravy na trati Hranice – Vsetín (– Střelná) v krátkodobém střednědobém výhledu bude do konce roku 2022 shodná se současným jízdním řádem.

Objednávka železniční osobní dopravy na trati Hranice – Vsetín (– Střelná) v dlouhodobém výhledu od roku 2023:

- Linka Os (Přerov –) Hranice – Valašské Meziříčí (– Vsetín – Horní Lideč – Střelná), interval 60' (v sedle 120') cca 14 párů/den (konkrétně 15 párů vlaků v prac. dny, 10 párů vlaků o víkendech), ukončení vybraných vlaků v žst. Hranice na Moravě, většina vlaků bude pokračovat směr Lipník n.B. – Přerov/Olomouc
- 6 vlaků této linky pojedou v pracovní dny do Olomouce v režimu spěšných vlaků (pásmové spěšné vlaky po vzoru tras Sp vlaků 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., Rožnova p.R., Bystřice p.H.
- nejdelší vlaky EMU, max. cca 85 m, 160 km/h, 3 vozy

Eventuální zkrácení jízdních dob osobních vlaků bude vhodné cílit na zkrácení systémové jízdní doby mezi Hranicemi na Moravě a Valašským Meziříčím na 30 minut, tedy zkrácení doby jízdy na max. cca 26 minut.

S pozdravem

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE

Ing. Kateřina Suchánková,MBA
ředitelka

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

Ing. Bačíková – 026 → Ing. CHALUPA

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

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ
Došlo dne: 12. 11. 2018
Č.j.: 523498

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
	187 /2018	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 12.11.2018

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 aktualizaci „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč. St.hr. – Hranice na Moravě“***

Vážený pane řediteli,

Na základě žádosti společnosti MCO ze dne 30.10.2018 zasíláme podklady pro zpracování aktualizace „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč. St.hr. – Hranice na Moravě“.

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

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 Horní Lideč st.hr. – Valašské Meziříčí (oba směry)

Rok	Hrubé tuny	Vlaků
2015	15049	13
2025	18000	19
2030	21000	24

Úsek Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě (oba směry)

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

Předpokládané délky a hmotnosti vlaků: Nex/Pn: délka do 740 m, hmotnost do 2500 t, rychlost 100 km/h. U tzv. kratších vlaků nelze jednoznačně definovat maximální délku, která vychází buď z možností nakládacích míst a rovněž z limitů normativů hmotnosti. Proto doporučujeme v mezilehlých stanicích, které dopravní technologií nebudou určeny ke změně sledu vlaků nebo pro zastavování z jiných dopravních důvodů, toto řešit individuálně v rámci pracovních porad.

Vzhledem ke sklonové náročnosti úseku Vsetín – Horní Lideč st.hr. – Púchov je potřeba vyřešit nástup odstup postrkových nebo přípřežních lokomotiv u vlaků o délce 740 m.
V případě varianty D.2 s přeložkou tratě mezi žst. Hranice na Moravě a žst. Hustopeče nad Bečvou je třeba navrhnout sklon, při kterém nebude potřeba postrková / přípřežní lokomotiva, a to i pro případ rozjezdu vlaku ze žst. Hranice na Moravě.

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

Prosíme o předání dopisu společnosti MCO.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

ŽESNAD.CZ

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Váš dopis zn. 1087-2019-233
Ze dne 12. července 2019
Naše zn. 43885/2019-SŽDC-GŘ-O26
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Beran
Telefon +420 972 235 685
Mobil +420 727 800 110
E-mail beran@szdc.cz

Datum 29. července 2019

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Ing. Ondřej Pokorný
Mezírka 1
602 00 Brno

odesláno pouze elektronicky

Vyjádření k výhledovému rozsahu dopravy pro zpracování ZP „Rekonstrukce žst. Hranice na Moravě“ a ASP „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“

Vážený pane inženýre,

odboru strategie Správy železniční dopravní cesty, státní organizace byla doručena Vaše žádost o potvrzení výhledového rozsahu dopravy a dopravní koncepce pro zpracování záměru projektu stavby „Rekonstrukce žst. Hranice na Moravě“ a aktualizace studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“. Po posouzení Vaší žádosti sdělujeme:

Osobní doprava
V osobní dopravě souhlasíme s navrženým výhledovým rozsahem dopravy (již schváleným e-mailem ze dne 2.7.2019), ale doporučujeme tento doplnit navíc o linku Sp Olomouc – Hranice na Moravě – Vsetín (– Střelná) v počtu 3 párů vlaků ve špičkovém období v pracovní dny (2 páry v ranní špičce a 1 pár v odpolední špičce). Tyto vlaky budou provozovány v pásmovém režimu, kdy v relaci Olomouc – Hranice na Moravě (v trase mimo Přerov) pojedou jako Sp a dále směr Vsetín budou pokračovat v plně zastávkovém režimu jako Os. Každý z těchto vlaků bude v úseku Přerov – Hranice na Moravě doplněn Os vlakem v těsné časové poloze v uzlu Hranice na Moravě. Tyto Os vlaky budou obsluhovat všechny mezilehlé stanice a zastávky a budou vytvářet přípojný vztah na Sp vlak pokračující směrem Vsetín.

Potvrzujeme časovou polohu vlaků Sp/Os Olomouc/Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín primárně v uzlu Valašské Meziříčí souměrně v X:30 (úzký uzel) a sekundárně v uzlu Vsetín souměrně v čase X:00. Konstrukční poloha Sp/Os v traťovém úseku Olomouc/Přerov – Hranice na Moravě bude podřízena konstrukci trasy od Valašského Meziříčí s možností prodloužení pobytu v Hranicích na Moravě při řazení trasy do sledu ostatních vlaků.

Na trati 270 v železničním uzlu ŽST Hranice na Moravě doporučujeme uvažovat ve výhledovém stavu s celkem 3 páry dálkových vlaků komerční dopravy za špičkovou hodinu.

Nákladní doprava
V nákladní dopravě doporučujeme rozlišovat výhledový rozsah dopravy na tzv. „roční průměr denních intenzit“ a „maximální variaci“. Výhledový rozsah dopravy stanovený v části A.1.2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE zpracované v rámci aktualizace studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“ a schválený emailem ze dne 2.7.2019 doporučujeme považovat za **maximální variaci**. Tato představuje určitou pravidelně se opakující maximální hodnotu počtu vlaků za den a je tak vhodná pro zpracování dopravní technologie a trakčních výpočtů.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384
Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234 www.szdc.cz
Generální ředitelství Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Váš dopis zn. 1087-2019-233
Ze dne 12. července 2019
Naše zn. 43885/2019-SŽDC-GŘ-O26
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Beran
Telefon +420 972 235 685
Mobil +420 727 800 110
E-mail beran@szdc.cz

Datum 29. července 2019

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Ing. Ondřej Pokorný
Mezírka 1
602 00 Brno

odesláno pouze elektronicky

Vyjádření k výhledovému rozsahu dopravy pro zpracování ZP „Rekonstrukce žst. Hranice na Moravě“ a ASP „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“

Vážený pane inženýre,

odboru strategie Správy železniční dopravní cesty, státní organizace byla doručena Vaše žádost o potvrzení výhledového rozsahu dopravy a dopravní koncepce pro zpracování záměru projektu stavby „Rekonstrukce žst. Hranice na Moravě“ a aktualizace studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“. Po posouzení Vaší žádosti sdělujeme:

Osobní doprava
V osobní dopravě souhlasíme s navrženým výhledovým rozsahem dopravy (již schváleným e-mailem ze dne 2.7.2019), ale doporučujeme tento doplnit navíc o linku Sp Olomouc – Hranice na Moravě – Vsetín (– Střelná) v počtu 3 párů vlaků ve špičkovém období v pracovní dny (2 páry v ranní špičce a 1 pár v odpolední špičce). Tyto vlaky budou provozovány v pásmovém režimu, kdy v relaci Olomouc – Hranice na Moravě (v trase mimo Přerov) pojedou jako Sp a dále směr Vsetín budou pokračovat v plně zastávkovém režimu jako Os. Každý z těchto vlaků bude v úseku Přerov – Hranice na Moravě doplněn Os vlakem v těsné časové poloze v uzlu Hranice na Moravě. Tyto Os vlaky budou obsluhovat všechny mezilehlé stanice a zastávky a budou vytvářet přípojný vztah na Sp vlak pokračující směrem Vsetín.

Potvrzujeme časovou polohu vlaků Sp/Os Olomouc/Přerov – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín primárně v uzlu Valašské Meziříčí souměrně v X:30 (úzký uzel) a sekundárně v uzlu Vsetín souměrně v čase X:00. Konstrukční poloha Sp/Os v traťovém úseku Olomouc/Přerov – Hranice na Moravě bude podřízena konstrukci trasy od Valašského Meziříčí s možností prodloužení pobytu v Hranicích na Moravě při řazení trasy do sledu ostatních vlaků.

Na trati 270 v železničním uzlu ŽST Hranice na Moravě doporučujeme uvažovat ve výhledovém stavu s celkem 3 páry dálkových vlaků komerční dopravy za špičkovou hodinu.

Nákladní doprava
V nákladní dopravě doporučujeme rozlišovat výhledový rozsah dopravy na tzv. „roční průměr denních intenzit“ a „maximální variaci“. Výhledový rozsah dopravy stanovený v části A.1.2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE zpracované v rámci aktualizace studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“ a schválený emailem ze dne 2.7.2019 doporučujeme považovat za **maximální variaci**. Tato představuje určitou pravidelně se opakující maximální hodnotu počtu vlaků za den a je tak vhodná pro zpracování dopravní technologie a trakčních výpočtů.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384

Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
www.szdc.cz

Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Roční průměr denních intenzit je na druhou stranu vhodný např. pro zpracování hlukového zatížení a ekonomického hodnocení. Roční průměr denních intenzit výhledového rozsahu nákladní dopravy lze zjednodušeným způsobem dopočítat podle vztahu:

$$\text{roční průměr denních intenzit} = \frac{\text{maximální variace}}{1{,}35} \qquad [\text{vlaky/den}]$$

Hodnota koeficientu 1,35 je stanovena z poměru maximální variace a ročního průměru denních intenzit v současném stavu na trati 280.

S pozdravem

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

2/2