

ČÍSLO SOUPRAVY:



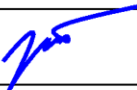

		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	


Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: +420 267 094 305
IDDS: gi4w9x7
e-mail : info@sudopeu.cz

Olšanská 1a
130 80 Praha 3
Česká republika
tel.: +420 267 094 111
IDDS: nd9sqfy
e-mail : praha@sudop.cz

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
IDS: kjee9md
e-mail: moravia@moravia.cz
<http://www.moravia.cz>

OBJEDNATEL	 Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc		
ZHOTOVITEL	SDRUŽENÍ SUDOP PRAHA a.s. - MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.		G. ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.: ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. JIŘÍ MALINA 	VEDOUČÍ TÝMU: ING. PAVEL KUČERA	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	NAVRHL, VYPRACOVAL	EXTERNÍ SUBDODAVATEL	
ING. FRANTIŠEK KOVÁČ 	ING. FRANTIŠEK KOVÁČ 	-	
KRAJ: ZLÍNSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: VSETÍN	OBEC: DLE PŘÍLOH	
„Rekonstrukce žst. Vsetín“		ZAK. ČÍSLO MCO	18 - 060 - 232 - SR
		ÚČEL	DSP
		DATUM	03/2020
		FORMÁT	66 x A4
		MĚŘÍTKO	-
Provozní a dopravní technologie		ČÁST	POŘ.Č.
		B.2	-

Provozní a dopravní technologie

„Rekonstrukce ŽST Vsetín“

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK.....	4
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK	5
1 ÚVOD	6
1.1 Identifikační údaje	6
1.2 Zadání a účel	6
1.3 Projednání dokumentace.....	7
1.4 Místo stavby	7
2 ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU	8
2.1 Vsetín a širší vztahy v dopravě	8
2.2 Popis přilehlých mezistaničních úseků	9
2.2.1 Traťový úsek Jablunka – Vsetín – Valašská Polanka	9
2.2.2 Traťový úsek Vsetín – Velké Karlovice	9
2.2.3 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích ŽST Vsetín	10
2.2.4 Přehled technických normativů hmotnosti nákladních vlaků	10
2.3 Popis stávajícího stavu ŽST Vsetín	11
2.3.1 Provozní charakteristika	11
2.3.2 Staniční koleje	12
2.3.3 Nástupiště	13
2.3.4 Vlečky	14
2.3.5 Zabezpečovací a sdělovací zařízení	15
2.3.6 Silnoproudé technologie	16
2.3.7 Personální obsazení.....	16
2.3.8 Staniční technologie	16
3 ROZSAH DOPRAVY	18
3.1 Stávající rozsah dopravy	18
3.1.1 Osobní doprava	18
3.1.2 Nákladní doprava	19
3.1.3 Pravidelné jízdní doby	20
3.2 Výhledový rozsah dopravy	20
3.2.1 Osobní doprava	21
3.2.2 Nákladní doprava	22
4 NAVRHOVANÝ STAV	24
4.1 Popis navrhovaného stavu	24
4.1.1 Dopravní technologie, kolejové řešení.....	24
4.1.2 Nástupiště	26
4.1.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení	27
4.1.4 Silnoproudé technologie	30
4.1.5 Personální potřeba	31
4.2 Výhledové jízdní doby	32
4.3 Závěr	32
5 STAVEBNÍ POSTUPY	34
5.1 Harmonogram výluk	34
5.2 Koncepce stavebních postupů.....	36
5.3 Stavební postupy.....	38
5.4 Náhradní autobusová doprava a dozorce přechodu	50
5.5 Závěr ke stavebním postupům	51
DOKLADOVÁ ČÁST	52
VÝKRESOVÁ ČÁST	61

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázek 1 - Umístění stavby v rámci sítě SŽDC	7
Obrázek 2 - Širší vztahy v dopravě	8
Obrázek 3 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Vsetín	15
Obrázek 4 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Vsetín	15
Obrázek 5 - Stávající stav ŽST Vsetín - zjednodušená schéma	17
Obrázek 6 - Výsek GVD 2019	18
Obrázek 7 - vývoj výkonů ND v jednotlivých ŽST	19
Obrázek 8 - vývoj výkonů ND v jednotlivých ŽST	20
Obrázek 9 - Linkové vední vlaků osobní dopravy ve výhledovém stavu	21
Obrázek 10 - Navrhovaný stav ŽST Vsetín - zjednodušená schéma.....	33
Tabulka 1 – Základní parametre úseku Jablunka – Vsetín – Valašská Polanka	9
Tabulka 2 - Základní parametre úseku Vsetín – Velké Karlovice.....	9
Tabulka 3 - Normativ vlaků ND, SJŘ 305/305 N.....	11
Tabulka 4 – Normativ vlaků ND, SJŘ 304/313 N.....	11
Tabulka 5 - Přehled staničních kolejí výchozího stavu	13
Tabulka 6 - Stávající systemizace ŽST Vsetín	16
Tabulka 7 - Rozsah pravidelné dopravy	18
Tabulka 8 - Jízdní doby vlaků kategorie Ex, Sp, Os, Nex/Pn, Mn,	20
Tabulka 9 - Přehled staničních kolejí navrhovaného stavu ŽST Vsetín	26
Tabulka 10 – Navrhovaná systemizace ŽST Vsetín	31
Tabulka 11 - Harmonogram výluk	36

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

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

1 ÚVOD

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce ŽST Vsetín
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení
Označení stavby:	Stavba dráhy, veřejná dopravní (dražní)
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město
Zástupce investora:	Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Generální projektant:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
Kraj:	Zlínský kraj
Okres:	Vsetín
Obec s pověřeným OU:	Vsetín
Obec:	Vsetín
Trať dle č. JŘ:	280 Hranice na Moravě – Střelná (- Púchov) 282 Vsetín – Velké Karlovice

1.2 Zadání a účel

Předložená provozní a dopravní technologie stavby „Rekonstrukce ŽST Vsetín“ byla zpracována v jedné variantě a v souladu se zadáním:

- obsahuje popis a zhodnocení stávajícího stavu,
- obsahuje popis a zhodnocení výhledového stavu, včetně stanovení nezbytného rozsahu infrastruktury pro zajištění dopravní špičky v potřebné kvantitě a kvalitě,
- obsahuje graf dynamického průběhu rychlosti na posuzovaném úseku (samostatná část: B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti),
- obsahuje výhledový grafikon vlakové dopravy, včetně plánu obsazení dopravních kolejí (a také nástupních hran),
- navrhuje dopravní opatření k zajištění zachování provozu po dobu vlastní realizace stavby.

Předmětem stavby je odstranění nevyhovujícího stavu železničního svršku a spodku, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu, a zvýšení bezpečnosti a komfortu cestující veřejnosti včetně zajištění bezbariérové přístupnosti nástupních hran, zejména pak v oblasti ŽST Vsetín. Realizací stavby dojde k redukci kolejíště v ŽST Vsetín, a tedy k novému dispozičnímu uspořádání kolejí. Cílem stavby je i umožnění zřízení nového odbavovacího terminálu jak pro dražní dopravu, tak pro autobusovou dopravu – nová výpravní budova – na železniční stanici tak bude

bezprostředně navazovat autobusová stanice vybudována v rámci jiné stavby (stavba města Vsetín).

1.3 Projednání dokumentace

Předložená provozní a dopravní technologie byla konzultována v rámci porad:

- vstupní všeprofesní porada, 30. 01. 2019,
- vstupní profesní porada – dopravní technologie a kolejové řešení, 04. 03. 2019,
- závěreční profesní porada - dopravní technologie a kolejové řešení, 28. 05. 2019,
- závěreční všeprofesní porada, 12. 08. 2019.

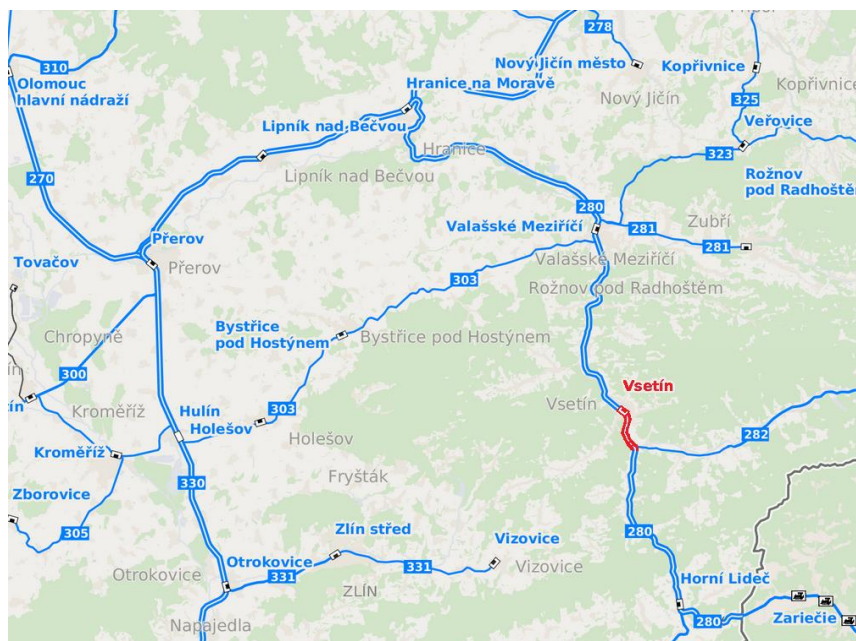
1.4 Místo stavby

Předmětná stavba „Rekonstrukce ŽST Vsetín“ je umístěna v Zlínském kraji, v rámci okresu Vsetín, svou hlavní částí přímo na území města Vsetín s pokračováním kolejových úprav traťového úseku až na katastrální území obce Ústí.

Stavba se nachází na železniční trati KJŘ280 Hranice na Moravě – Horní Lideč, která je páteřní spojnici oblastí Olomouckého, Zlínského a Trenčianského kraja na Slovensku. Trať je z hlediska zákona o drahách dráhou celostátní, o celkové délce 91 kilometrů. V současném stavu je trať v celém úseku dvoukolejná a elektrizovaná.

Železniční trať (Púchov –) Střelná – Hranice na Moravě (v českém jízdním řádu pro cestující je úsek Střelná – Hranice na Moravě označen číslem 280, ve slovenském jízdním řádu pro cestující je úsek Horní Lideč - Púchov označen číslem 125) je dvoukolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV, celostátní trať, zařazená do nákladního koridoru RFC 9. Trať vede z slovenského Púchova přes Horní Lideč, Vsetín a dál pokračuje do Valašského Meziříčí a Hranic na Moravě kde je zaústěna do koridorové tratě Bohumín - Přerov.

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



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

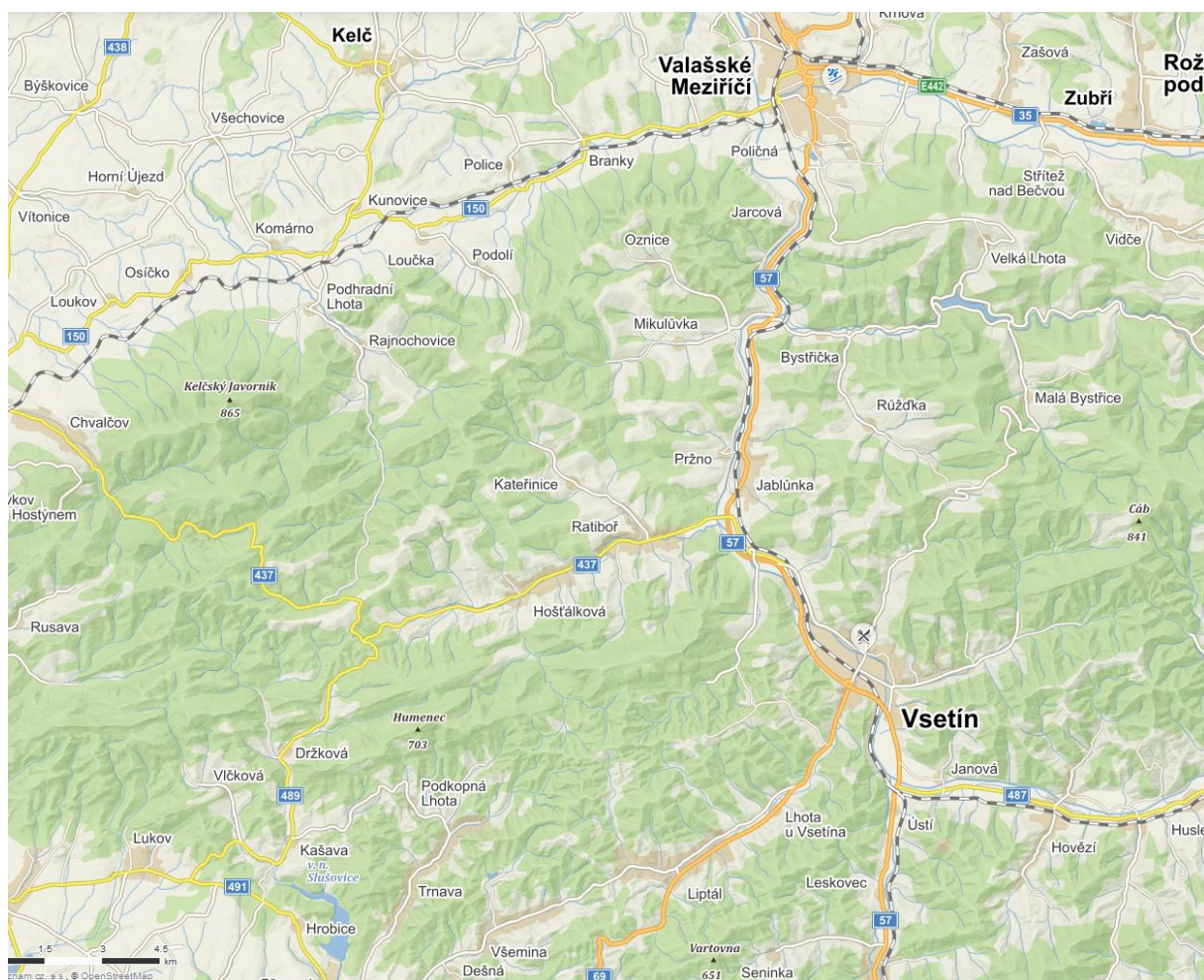
2 ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

2.1 Vsetín a širší vztahy v dopravě

Vsetín je město ve Zlínském kraji na Valašsku, ležící na řece Vsetínská Bečva, 27 km severovýchodně od Zlína a 60 km jihovýchodně od Olomouce. Do roku 2003 byl okresním městem. Má rozlohu 57,61 km² a žije zde přes 26 tisíc obyvatel. Město Vsetín se člení na tři části ležící na třech katastrálních územích – Vsetín, Jasenka a Rokytnice u Vsetína.

Přes Vsetín vede od Valašského Meziříčí železniční trať KJŘ 280, jeden z hlavních tahů překonávajících dále Beskydy a spojujících Česko se Slovenskem, a odbočuje zde regionální trať KJŘ 282 do Velkých Karlovic. Na území města Vsetína má železnice jednu stanici. Ve stejných třech směrech vedou přes Vsetín i silnice: silnice I/57 od Valašského Meziříčí přes Vsetín na Horní Lideč, silnice II/487 směrem na Velké Karlovice, navíc ještě silnice I/69 do Vizovic a další silnice menšího významu. Ve Vsetíně je provozována síť městské autobusové dopravy. V provozu je celkem 12 linek městské dopravy, vedle těchto linek může cestující použít také příměstskou dopravu, obsluhující okolí města Vsetín. Městskou i regionální dopravu zajišťuje především místní dopravní společnost ČSAD Vsetín a. s., člen skupiny ČSAD Invest, která má ve Vsetíně hlavní základnu.

Vlakové nádraží se nachází téměř v centru města, od Horního náměstí je vzdáleno přibližně 1 kilometr jihovýchodně.



Obrázek 2 - Širší vztahy v dopravě, mapy.cz

2.2 Popis přilehlých mezistaničních úseků

2.2.1 Traťový úsek Jablůnka – Vsetín – Valašská Polanka

Začátek trati:	(Lúky pod Makytou ŽSR) – Horní Lideč st.hr. – km 21,110
Konec trati:	Hranice na Moravě – km 221,820
Ozn. dle KJŘ / NJŘ / TTP / PoD	280 / 308 / 308- / 820
Zábrzdna vzdálenost:	1000 metrů
Největší povolená délka vlaku:	683 metrů
• dálkové osobní dopr.:	200 metrů
• regionální osobní dopr.:	140 metrů
• nákladní dopr.:	538 metrů
Provoz:	Pravostranný, organizován a řízen dle předpisu SŽDC D1
Rozchod kolejí:	1435 mm
Trakční napájecí soustava:	stejnoseměrná trakční soustava 3 kV
Traťová třída zatížení:	D4 (22,5t / náprava, 8t / běžný metr)
Sklonové poměry rozhodné pro bezpečné brždění vlaků:	
• od začátku ke konci trati	15 ‰
• od konce k začátku trati	18 ‰
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Horní Lideč - Vsetín	85 km/h
Vsetín - Jablůnka	90 km/h

Tabulka 1 – Základní parametry úseku Jablůnka – Vsetín – Valašská Polanka, TTP 308-, SŽDC s.o.

2.2.2 Traťový úsek Vsetín – Velké Karlovice

Začátek trati:	Velké Karlovice – km 27,453
Konec trati:	Vsetín – 37,986
Ozn. dle KJŘ / NJŘ / TTP / PoD	282 / 304a / 304D / 826
Zábrzdna vzdálenost:	400 metrů (1000 m v úseku odb. Bečva – Vsetín)
Největší povolená délka vlaku:	94 metrů
• dálkové osobní dopr.:	80 metrů
• regionální osobní dopr.:	72 metrů
• nákladní dopr.:	94 metrů
Provoz:	Obousměrný, organizován a řízen dle předpisu SŽDC D3
Rozchod kolejí:	1435 mm
Trakční napájecí soustava:	Bez elektrifikace
Traťová třída zatížení:	B2 (18t / náprava, 6,4t / běžný metr)
Sklonové poměry rozhodné pro bezpečné brždění vlaků:	
• od začátku ke konci trati	19 ‰
• od konce k začátku trati	3 ‰
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Velké Karlovice – odb. Bečva	50 km/h
Odb. Bečva - Vsetín	80 km/h

Tabulka 2 - Základní parametry úseku Vsetín – Velké Karlovice, TTP 304D, SŽDC s.o.

2.2.3 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích ŽST Vsetín

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, úrovně, s pevnou nástupní hranou, výšky 300mm nad temenem kolejnice. Pro přístup k vlakům slouží podchod, který je vzdálený asi 50 m od zastávky. Zastávka není bezbariérově přístupná ani s pomocí zaměstnance dopravce.

Zastávka Ústí u Vsetína:

leží v km 3, 365 mezi dopravnou D3 Hovězí a ŽST Vsetín. Nástupiště v km 3,381–3,297 délky 84 m, je otevřené, panelové, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. Zastávka není bezbariérově přístupná ani s pomocí zaměstnance dopravce.

Zastávka Janová:

leží v km 4, 609 mezi dopravnou D3 Hovězí a ŽST Vsetín. Nástupiště v km 4,673–4,596 délky 77 m je otevřené, panelové, výšky 300 mm nad temenem kolejnice. Zastávka není bezbariérově přístupná ani s pomocí zaměstnance dopravce.

2.2.4 Přehled technických normativů hmotnosti nákladních vlaků

Úsek Jablunka – Vsetín – Valašská Polanka:

Trat': 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, 160 DB	163, 363	183, 7, 188, 189, 193, 383, 388, 1216	363.5	
Horní Lideč – Valašské Meziříčí	T.1600 T.1500 S.1400 U.1100	T.2500 T.2270 S.2100 U.1500	T.2500 T.2270 S.2100 U.1500	T.2500 T.2200 S.2000 U.1500	T.2500 T.2200 S.2000 U.1500	T.2500 T.2270 S.2100 U.1500	T.2600 T.2400 S.2200 U.1800	T.2600 T.2400 S.2200 U.1800	
Valašské Meziříčí – Vsetín	T.1250 T.1230 S.1200 U.800	T.2300 T.2270 S.2000 U.1200	T.2300 T.2270 S.2000 U.1200	T.1750 T.1700 S.1500 U.1000	T.2200 T.2100 S.1950 U.1000	T.2300 T.2270 S.2000 U.1200	T.2350 T.2300 S.2050 U.1250	T.2350 T.2300 S.2050 U.1250	Platí při průjezdu celým úsekem
Valašské Meziříčí – Vsetín	T.1250 T.1230 S.1200 U.800	T.1750 T.1650 S.1600 U.1200	T.1750 T.1650 S.1600 U.1200	T.1270 T.1250 S.1200 U.1000	T.1800 T.1750 S.1600 U.1000	T.1850 T.1800 S.1600 U.1200	T.2000 T.1900 S.1700 U.1200	T.2000 T.1900 S.1700 U.1200	Platí při rozjezdu v ŽST Val. Meziříčí a kdekoliv v úseku
Vsetín – Horní Lideč	T.800* T.580 S.550 U.400	T.1000* T.900 S.800 U.800	T.1000* T.900 S.800 U.800	T.800* T.750 S.700 U.650	T.900* T.850 S.800 U.750	T.1000* T.900 S.800 U.800	T.1100* T.1050 S.900 U.800	T.1100* T.1050 S.900 U.800	* platí při průjezdu celým úsekem
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.2650 T.2550 S.2250 U.1600	T.3000 T.3000 S.3000 U.2000	T.3000 T.3000 S.3000 U.2000	T.3000 T.3000 S.3000 U.2000	T.3000 T.2900 S.2800 U.1800				
Valašské Meziříčí – Vsetín	T.2450 T.2400 S.2100 U.1200	T.3000 T.2900 S.2800 U.2000	T.3000 T.3000 S.3000 U.2000	T.3000 T.3000 S.3000 U.2000	T.3000 T.2900 S.2800 U.1500				Platí při průjezdu celým úsekem
Vsetín – Horní Lideč	T.2200 T.2000 S.1900 U.1200	T.3000 T.2900 S.2800 U.2000	T.3000 T.3000 S.3000 U.2000	T.3000 T.3000 S.3000 U.2000	T.2400 T.2350 S.2300 U.1500				Platí při rozjezdu v ŽST Val. Meziříčí a kdekoliv v úseku
Vsetín – Horní Lideč	T.1350* T.1150 S.1000 U.800	T.1900* T.1700 S.1500 U.1200	T.2100* T.2000 S.1800 U.1500	T.2000* T.1800 S.1600 U.1200	T.1500 T.1400 S.1300 U.1200				* platí při průjezdu celým úsekem

Pokračování tabulky z předchozí strany:

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	781, 2018, BB 475, 223 DB		
Horní Lideč – Hustopeče nad Bečvou	T ₁₅₀₀ T ₁₄₅₀ S ₁₄₀₀ U ₁₀₀₀	T ₁₅₅₀ T ₁₅₀₀ S ₁₄₅₀ U ₁₀₅₀	T ₁₅₀₀ T ₁₄₅₀ S ₁₄₀₀ U ₁₀₀₀	T ₂₂₀₀ T ₂₁₀₀ S ₂₀₀₀ U ₁₀₅₀	T ₂₂₀₀ T ₂₁₀₀ S ₂₀₀₀ U ₁₀₅₀	T ₂₃₀₀ T ₂₃₀₀ S ₂₃₀₀ U ₁₉₀₀	T ₂₃₀₀ T ₂₂₀₀ S ₂₁₀₀ U ₁₅₀₀		
Hranice na M. – Vsetín	T ₁₂₀₀ T ₁₁₅₀ S _{1050*} U ₁₀₀₀	T ₁₃₅₀ T ₁₃₀₀ S _{1250*} U ₁₀₅₀	T ₁₃₀₀ T ₁₂₅₀ S _{1200*} U ₁₀₀₀	T ₁₃₀₀ T ₁₂₅₀ S _{1200*} U ₁₀₅₀	T ₁₃₅₀ T ₁₃₀₀ S _{1250*} U ₁₀₅₀	T ₁₅₅₀ T ₁₅₀₀ S ₁₄₅₀₊ U ₁₁₀₀	T ₁₄₀₀ T ₁₃₅₀ S ₁₃₀₀ U ₁₂₀₀		* Hranice na M. – Odb Skalka, Hustopeče nad B. – Val. Meziříčí platí S ₁₄₀₀ tun + Hranice na M. – Odb Skalka platí S ₂₀₀₀ tun
Vsetín – Horní Lideč	T ₈₅₀ T ₈₀₀ S ₅₅₀ U ₄₀₀	T ₇₀₀ T ₆₈₀ S ₆₀₀ U ₄₅₀	T ₈₅₀ T ₈₀₀ S ₅₅₀ U ₄₀₀	T ₇₀₀ T ₆₈₀ S ₆₀₀ U ₅₅₀	T ₈₀₀ T ₇₅₀ S ₆₅₀ U ₅₅₀	T ₈₅₀ T ₈₃₀ S ₈₀₀ U ₇₀₀	T ₈₀₀ T ₇₅₀ S ₆₅₀ U ₆₀₀		
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 ₃₀₀₀ T ₂₉₀₀ S ₂₈₀₀ U ₂₀₀₀	T ₂₉₀₀ T ₂₈₀₀ S ₂₇₀₀ U ₁₉₀₀	T ₃₀₀₀ T ₃₀₀₀ S ₃₀₀₀ U ₂₀₀₀	T ₃₀₀₀ T ₃₀₀₀ S ₃₀₀₀ U ₂₀₀₀					
Hranice na M. – Vsetín	T ₂₆₀₀ T ₂₅₀₀ S ₂₄₀₀ U ₂₀₀₀	T ₂₅₀₀ T ₂₄₀₀ S ₂₃₀₀ U ₁₉₀₀	T ₂₅₀₀ T ₂₄₀₀ S ₂₃₀₀ U ₂₀₀₀	T ₂₆₀₀ T ₂₅₀₀ S ₂₄₀₀ U ₂₀₀₀					
Vsetín – Horní Lideč	T ₁₃₀₀ T ₁₂₈₀ S ₁₁₀₀ U ₈₀₀	T ₁₂₀₀ T ₁₂₀₀ S ₁₀₀₀ U ₇₀₀	T ₁₃₀₀ T ₁₂₈₀ S ₁₁₀₀ U ₁₀₀₀	T ₁₆₀₀ T ₁₄₀₀ S ₁₂₀₀ U ₁₂₀₀					

Tabulka 3 – Normativ vlaků ND, SJŘ 305/305 N, SŽDC s.o.

Úsek Vsetín – Velké Karlovice:

Vlaky Mn, Vleč

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady			Poznámka
	730, 731	740, 741, 742	749 – 754	
Velké Karlovice – Halenkov	S 500	S 500	S 600	
Halenkov – Vsetín	S 900	S 900	S 1000	
Vsetín – Halenkov	S 500	S 700	S 700	
Halenkov – Velké Karlovice	S 400	S 450	S 450	

Tabulka 4 – Normativ vlaků ND, SJŘ 304/313 N, SŽDC s.o.

2.3 Popis stávajícího stavu ŽST Vsetín

2.3.1 Provozní charakteristika

Železniční stanice Vsetín leží v km 37,968 celostátní dráhy Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě (v ŽST je změna kilometráže trati na začátku výhybky č. 53, km 38,378 = km 43,433), která je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná. Stanice Vsetín je rovněž stanicí odbočnou pro jednokolejnou trať Velké Karlovice - Vsetín.

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

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, SŽDC, s.o.

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.

2.3.2 Staniční koleje

Ve stávajícím stavu se v ŽST Vsetín nachází celkem 11 dopravních kolejí, 19 manipulačních kolejí, 2 koleje odvrtné a 1 kolej spojovací:

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

Pokračování tabulky z předchozí strany:

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 5 - Přehled staničních kolejí výchozího stavu, SR ŽST Vsetín, SŽDC s.o.

V stávajícím stavu jsou zatrolejovány všechny dopravní koleje ŽST Vsetín, a také vybrané manipulační koleje (sekce kolej č. 1 + č. 3, sekce kolej č. 2 + č. 4, sekce kolej č. 5 + č. 7 + č. 9 + č. 11 (částečně), sekce kolej č. 6 + č. 8, sekce kolej č. 13 + č. 15 + č. 17). Z celkem 53 výhybek nacházejících se v ŽST Vsetín je elektrickým ohřevem výměn vybaveno 30 výhybek (konkrétně výhybky vybavené elektrickým ohřevem výměny č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, M1).

2.3.3 Nástupiště

Pro nástup a výstup cestujících veřejnosti je v ŽST Vsetín zřízeno pět otevřených jednostranných úrovnových nástupišť s pevnou nástupní hranou (nástupní hrana tvořena betonovými deskami):

- 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 úrovněvé 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 v rámci stanice umožněn 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. Frekvence cestujících pouze z pohledu provozu na trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je v ŽST Vsetín však nižší než v ŽST Valašské Meziříčí.

Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejich chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvencí cestujících veřejnosti v ŽST Vsetín jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

2.3.4 Vlečky

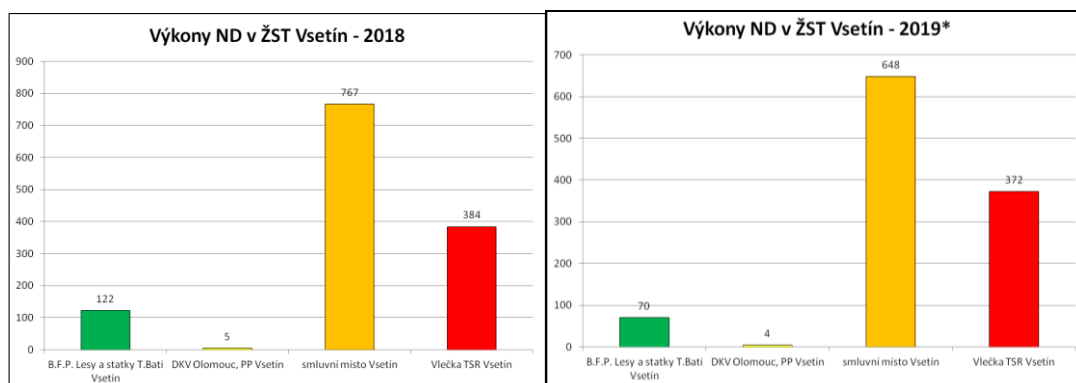
V ŽST Vsetín se v stávajícím stavu nachází tři železniční vlečky:

- 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).

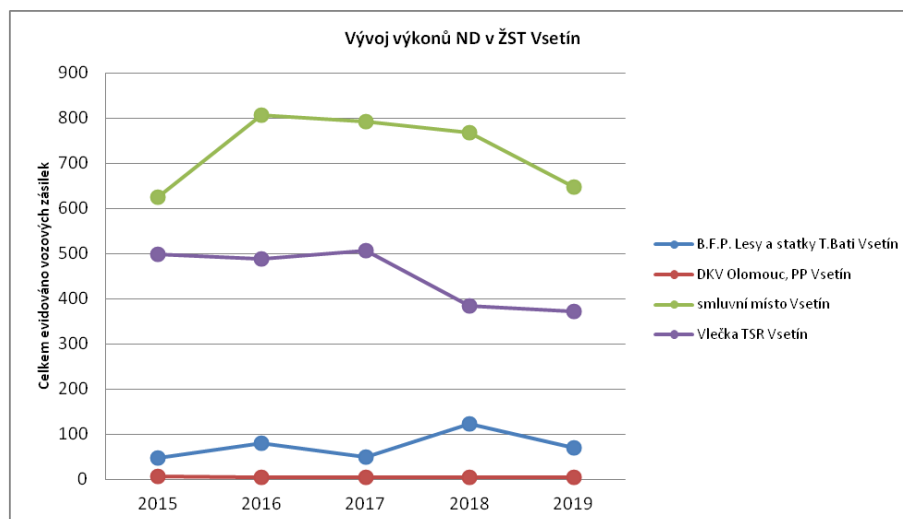
Provozní hranice drah (styk kolejíště SŽDC – kolejíště vlečka – kolejíště vlečka):

- 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 3 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Vsetín v letech 2018 a 2019*
* odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019



Obrázek 4 - Vývoj počtu evidovaných vozových zásilek ŽST Vsetín v letech 2015 – 2019*
* odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019

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

2.3.5 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

ŽST Vsetín je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: reléové zabezpečovací zařízení cestového systému s číslicovou volbou vlakových a posunových cest, typ AŽD 71. Staniční zabezpečovací zařízení je ve stávajícím stavu ovládáno místně z dopravní kanceláře a pro místní obsluhu výhybek a výkolejek je ve stanici zřízeno celkem jedenáct pomocných stavědel.

Přílehlý mezistaniční úsek Jablunka – Vsetín a také Vsetín – Valašské Meziříčí jsou vybaveny shodným traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie: trojznakový automatický blok (AB3 – 82A -S). V obou mezistaničních úsecích je zajištěn přenos návěstních znaků vlakového zabezpečovače v obou směrech jízdy.

V přilehlém mezistaničním úseku (prostorovém oddílu) Vsetín - dopravna D3 Hovězí je drážní doprava organizována a řízena podle předpisu SŽDC D3, sídlem dirigujícího dispečera je ŽST Halenkov.

V železniční stanici Vsetín se nachází také přejezdová zabezpečovací zařízení:

- 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.

Stanice je vybavena sdělovacím zařízením pro účely informovanosti cestujících veřejnosti.

2.3.6 Silnoproudé technologie

Trakční soustava v přilehlých mezistaničních úsecích a ve stanici je stejnosměrná, 3 kV. V stávajícím stavu jsou zatrolejovány všechny dopravní koleje ŽST Vsetín, a také vybrané manipulační koleje (sekce kolej č. 1 + č. 3, sekce kolej č. 2 + č. 4, sekce kolej č. 5 + č. 7 + č. 9 + č. 11 (částečně), sekce kolej č. 6 + č. 8, sekce kolej č. 13 + č. 15 + č. 17).

Stanice je vybavena elektrickým ohřevem některých výměn, z celkem 53 výhybek nacházejících se v ŽST Vsetín je elektrickým ohřevem výměn vybaveno 30 výhybek. Konkrétně výhybky vybavené elektrickým ohřevem výměny: č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, M1.

V kolejišti se nachází stojany pro elektrické předtápění souprav osobních vlaků, 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.

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostoru, který je přístupný cestujícím veřejnosti je celkové, pro doplňkové osvětlení se v kolejišti nachází 4 zásuvkové stojany.

2.3.7 Personální obsazení

Ve stávajícím stavu se v ŽST Vsetín nachází čtyři pracovní pozice podílející se na organizování a řízení dopravy. Kromě těchto pracovních pozic se ve stanici nenachází žádné další pracovní pozice spojeny s oblastí řízení provozu.

Dispoziční výpravčí	5,451
Výpravčí vnější služby	4,775
Dozorce výhybek	2,436
Operátor železniční dopravy	2,132
součet	14,794

Tabulka 6 - Stávající systemizace ŽST Vsetín, OR Olomouc, SŽDC s.o.

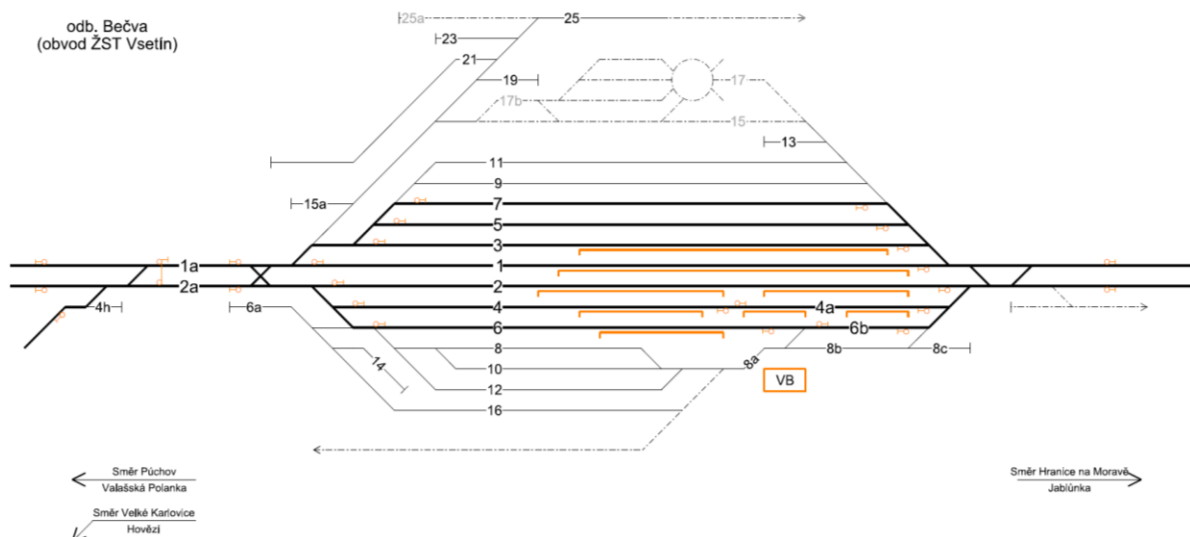
2.3.8 Staniční technologie

Staniční technologie ŽST Vsetín je spjata s především osobní dopravou, a to jak dálkovou tak regionální. Nákladní doprava je zastoupena především tranzitní dopravou, místní práce se tedy v ŽST Vsetín odehrává pouze v menší míře.

V ŽST Vsetín zastavují všechny vlaky osobní dopravy, regionální i dálkové (dálkové v pravidelném taktu 120 minut), 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 stanicí a dochází zde k ukončování vybraných linek osobní dopravy, tedy ŽST Vsetín je pro vybrané vlaky stanicí končící/výchozí. V ranních hodinách odsud vyjíždí 2 páry expresních vlaků, ve večerních hodinách zde pak končí, ŽST Vsetín je tak částečně pásmovou stanicí 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. Vlaky dálkové osobní dopravy jsou v základním stavu primárně vedeny po hlavních staničních kolejích, regionální vlaky jsou vedeny na dopravní kolej dle aktuální dopravní situace – vlaky nemají striktně určenou pravidelnou dopravní kolej. Dálkové osobní vlaky jsou vedeny klasickými soupravami s elektrickou lokomotivou a 5 – 7 vozy, regionální osobní vlaky pak elektrickými jednotkami, klasickými soupravami s elektrickou lokomotivou, případně motorovými vozy v době přepravního sedla. Odbočná trať směr Velké Karlovice je obsluhována výhradně motorovými jednotkami řady 814 nebo motorovými vozy řady 810. Dvě soupravy expresních vlaků jsou po příjezdu do ŽST Vsetín odstaveny v rámci ŽST Vsetín po celou noční dobu, na co následuje odjezd obou souprav ve včasných ranních hodinách směr Praha – vlaky tak nejsou vedeny směr Horní Lideč a dále na Slovensko. Zbrojení souprav regionálních osobních vlaku se odehrává v místním areálu DKV, kam jsou dle potřeby po svém příjezdu odstavovány.

Stanice má z pohledu nákladní dopravy výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě navzdory tomu je většina nákladních vlaků přes ŽST Vsetín vedených jako tranzitních (vybrané ŽST Vsetín také manipulují) – s mírnou převahou trasování nákladních vlaků během nočních hodin (uvolněná kapacita koridorové tratě v ŽST Hranice na Moravě). Tranzitní nákladní vlaky vyšší kategorie jsou z pravidla vedeny jednou, případně dvěma elektrickými lokomotivami, v úseku Valašské Meziříčí – Púchov (ŽSR) je dle potřeby doplňována postrková lokomotiva. V rámci stanice ale dochází také k pravidelné výměně zátěže mezi jednotlivými manipulačními vlaky, a také k obsluze manipulačních míst, tedy je stanice pravidelně zatěžována také místní prací, i když v menším rozsahu. Ve stanici dochází také k výměně zátěže mezi nákladními vlaky hlavní tratě a nákladními vlaky tratě odbočné: místní zátěž pro stanici je dopravována manipulačními vlaky (vedeny dieselovými lokomotivami) 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.



Obrázek 5 - Stávající stav ŽST Vsetín - zjednodušená schéma

5 – 7 osobních vozů. Ve vlaku je řazen vůz první třídy, jídelní vůz, vůz pro imobilní cestující / cestující s jízdními kolami a další vozy druhé třídy, které jsou přidávány dle přepravní špičky.

3.1.1.2 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 vedena 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 (vybrané osobní vlaky vedeny jako pásmové spěšné vlaky vedeny do ŽST Olomouc). Tyto spoje bývají zajištěny elektrickými jednotkami řady 460. Veškerá regionální osobní doprava je v objednavce Zlínského kraje a Olomouckého kraje. ŽST Vsetín je tak z pohledu provozu na hlavní trati do jisté míry pásmovou stanicí.

V regionální osobní dopravě na odbočné trati směr Velké Karlovice jsou provozovány osobní vlaky s intervalem 120 minut, a vlaky jsou vedeny hlavně motorovými jednotkami řady 810.

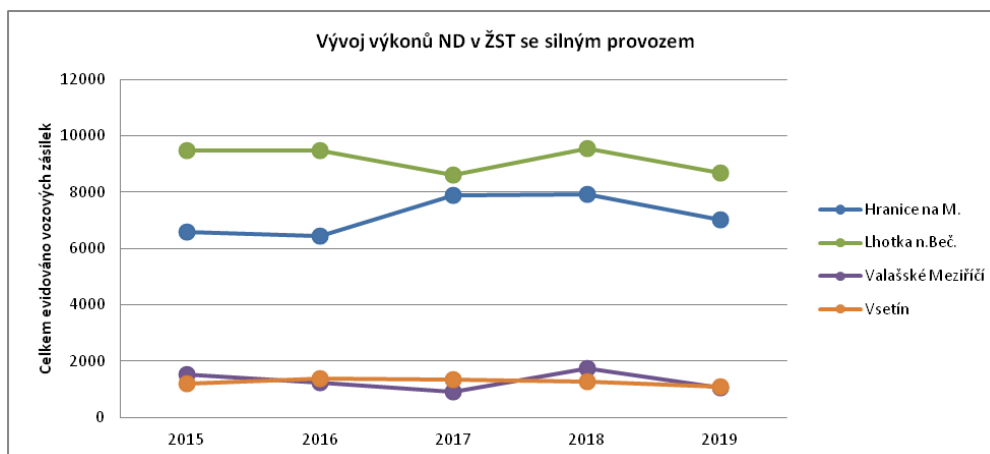
3.1.1.3 Frekvence cestujících v osobní dopravě

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. Frekvence cestujících pouze z pohledu provozu na trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je v ŽST Vsetín však nižší než v ŽST Valašské Meziříčí.

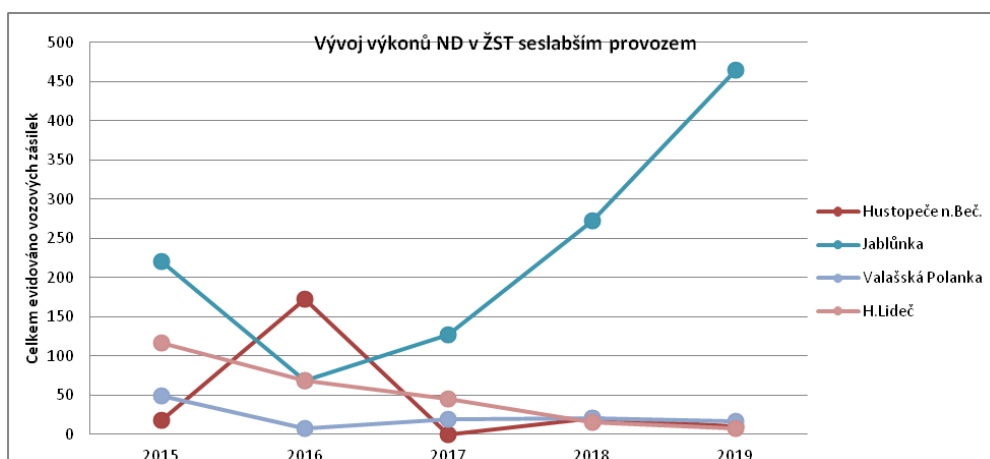
Konkrétní údaje o frekvenci cestujících, získaná od společnosti České dráhy a.s. jsou však jejich chráněnou informací a nejsou proto v dokumentaci uváděny. Data spojená s frekvencí cestujících veřejnosti v ŽST Vsetín jsou k nahlédnutí v pracovním archivu zpracovatele provozní a dopravní technologie této dokumentace.

3.1.2 Nákladní doprava

Trať Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je využívána taktéž nákladní železniční dopravou – to převážně tranzitní nákladní 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 seřadovací stanice Valašského Meziříčí. Přes ŽST Vsetín je tak vedeno celkem 10 párů vlaku kategorie Nex, 2 páry vlaků kategorie Pn a 3 páry vlaku nejnižší kategorie Mn (případně Lv). Z pohledu výkonů nákladní dopravy na celé hlavní trati je ŽST Vsetín středně vytíženou stanicí.



Obrázek 7 - 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 8 - vývoj výkonů ND v jednotlivých ŽST s nižším počtem evidovaných vozových zásilek v letech 2015-2019*
* odhadovaný výkon ND na základě prvního pololetí 2019

Nákladní doprava na regionální odbočné trati směr Velké Karlovice je zastoupená jedním párem pravidelných manipulačních vlaků, doplněné o 2 páry manipulačních vlaků jezdících podle potřeby.

3.1.3 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.

	Ex	Sp	Os	Nex/Pn	Mn
Valašská Polanka → Vsetín	8,5	10	10	9	13
Vsetín → Jablůnka	5	5,5	5,5	6	10
Hovězí → Vsetín	-	-	10	-	14
	Ex	Sp	Os	Nex/Pn	Mn
Jablůnka → Vsetín	5	6	6	6	14
Vsetín → Valašská Polanka	9	10	10	10	15
Vsetín → Hovězí	-	-	10	-	14

Tabulka 8 - Jízdní doby vlaků kategorie Ex, Sp, Os, Nex/Pn, Mn, NJŘ 304a+308, SŽDC s.o.

3.2 Výhledový rozsah dopravy

Výhledový rozsah dopravy 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.

Přes ŽST Vsetín bude obdobně jak ve stávajícím stavu vedena nákladní doprava (převážně tranzitní) a také osobní doprava, dálková a také regionální – vedení vlaků osobní dopravy je zpracováno do přehledného linkového vedení:



Obrázek 9 - Linkové vedení vlaků osobní dopravy ve výhledovém stavu

3.2.1 Osobní doprava

Výhledový rozsah osobní dopravy je převzat z aktualizace studie proveditelnosti tratě Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, a to včetně skladby typových jízdních souprav.

Výhledový rozsah osobní dopravy je zpracován jako podrobný popis jednotlivých linek osobní dopravy vedených přes ŽST Vsetín (jak dálkové tak regionální osobní dopravy), včetně základního popisu uvažovaných jízdních souprav osobních vlaků dle jednotlivých linek.

3.2.1.1 Dálková osobní doprava

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,
- pozn.: v objednávce MD ČR.

3.2.1.2 Regionální osobní doprava

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

- 15 párů vlaků,
- interval 120 minut posílen na 60 minut,
- vozba třívozová EMU, max. cca 85 m, 160 km/h, ekvivalent řady 640, 250 míst,
- 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),

- základní interval 120 minut, posílen na 60 minut pouze v úseku Vsetín – Horní Lideč - Bylnice,
- vlaky posilového taktu ukončeny v ŽST Vsetín - 6 párů,
- vozba motorovou jednotkou ř. 845 (46m) a ekvivalent, 80 míst, ve výhledu vozba EMU/BEMU, 80 metrů, 250 míst,
- pozn.: v objednávce Zlínského kraje.

Os: Vsetín - Střelná (KJŘ280):

- 5 párů vlaků,
- pouze posilové spoje během pracovních dnů, v krátkém taktu 60 minut,
- vozba motorovou jednotkou ř. 845 (46m) a ekvivalent, kapacita 80 osob,
- 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 dokumentace neuvažováno),
- vozba motorovou jednotkou ř. 845 (46m), 80 míst, možnost zdvojení (100 metrů) 160 míst, ve výhledu vozba EMU/BEMU, 42-80 metrů, 120-250 míst,
- pozn.: posílení intervalu v úseku Vsetín - Halenkov na 30 minut je možné v případě realizaci nezbytných úprav trati KJŘ 282 - umožnění křížování v ŽST Hovězí a možnost ukončení vlaků na zastávce Halenkov zastávka (pouze dlouhodobý výhled v rámci dokumentace neuvažováno),
- pozn.: v objednávce Zlínského kraje.

3.2.2 Nákladní doprava

Výhledový rozsah nákladní dopravy je převzat z aktualizace studie proveditelnosti tratě Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, a to včetně skladby typových jízdních souprav a včetně navržených normativů hmotnosti a délky nákladních vlaků.

Rozbor výhledového rozsahu nákladní dopravy na hlavní trati Horní Lideč – Hranice na Moravě je uveden v následující části, výhledový rozsah nákladní dopravy na odbočné trati směr Velké Karlovice je uvažován plně dle stávajícího stavu.

V současné době nákladní doprava na hlavní trati Horní Lideč – Hranice na Moravě zažívá pokles výkonů, a to již přibližně od roku 2015. Tento pokles je dán především rozdílnou trakční soustavou na Slovensku, kdy ŽST Púchov (ŽSR) je od roku 2015 elektrizována střídavou trakční soustavou. Nejednotná trakční soustava na tranzitní trati nutí nákladní dopravce využívat dvousystémová hnací vozidla a tedy navyšovat jejich náklady. Dopravci od poloviny roku 2015, kdy k přepnutí na střídavou trakci v ŽST Púchov (ŽSR) došlo, volí raději trasu přes oblast Ostravska a Čadcu na Slovensku. V současnosti je na Slovensku plánované navázání střídavé napájecí soustavy na ŽST Púchov (ŽSR), tedy přepnutí ze stejnosměrné trakční soustavy na střídavou v rámci celého úseku od Púchova až po státní hranici. Na přepínání napájecí soustavy mezi ŽST Púchov (ŽSR) a státní hranici naváže přepínání napájecí soustavy na území České republiky, v úseku státní hranice – ŽST Vsetín (mimo). Stávající styk trakčních napájecích soustav se tak v blízké době posune z oblasti ŽST Púchov (ŽSR) do oblasti před ŽST Vsetín (ve směru ze Slovenska), tak by styk soustav nevzniknul v blízkosti státní hranice – oblasti s nepříznivými sklonovými poměry. Je však zřejmé, že dříve či později dojde k přepnutí napájecí soustavy celé tratě Horní Lideč – Hranice na Moravě včetně ŽST Hranice na Moravě, vývoj je však prozatím nejistý. Jednotnou trakční napájecí soustavou na celé tranzitní trati v kombinaci s nediskriminačním postrkem v oblasti státní hranice lze očekávat nárůst přeprav – především pak tranzitních.

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

- 15 párů tranzitních Nex/Pn vlaků (vlaky svou skladbou a charakterem téměř shodné),
- 1 pár obsluhujících Mn vlaků pro úsek Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí - Vsetín - Horní Lideč, v úseku Hranice na Moravě - Vsetín jezdící pravidelně v pracovní dny, v úseku Vsetín - Horní Lideč jezdící podle potřeby, cca každý druhý pracovní den.

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. Hmotnosti zátěže typových souprav nákladních vlaků představují navrhovaný normativ hmotnosti pro nákladný vlak veden HDV o výkonu 6,4 MW (případně jejich kombinace) – navrhovaný normativ hmotnosti je shodný s výhledovou celotratovou technologií.

Pozn.: Normativ délky nákladního vlaku zachován dle stávajícího stavu (550 metrů), největší povolená délka nákladního vlaku uvažována 740 metrů (760 metrů včetně postrkové lokomotivy) – navrhovaný normativ délky je shodný s výhledovou celotratovou technologií.

Pozn.: ŽST Vsetín v navrhovaném stavu nebude stanici schopnou odbavit dlouhý nákladní vlak o celkové délce 740 metrů.

4 NAVRHOVANÝ STAV

4.1 Popis navrhovaného stavu

Primárním cílem stavby je komplexní rekonstrukce železniční stanice Vsetín, s cílem zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících veřejnosti včetně zabezpečení bezbariérového přístupu, a také zlepšení neuspokojivého stavu zařízení dráhy.

Navrhovaný stav ŽST Vsetín vychází ze zpracovaného předchozího stupně dokumentace, který byl upraven dle skutečností, které v době zpracování předchozího stupně dokumentace nebyly známy. Jedná se především o změny spojené s novým provozním konceptem osobní regionální dopravy v oblasti Valašska, a to hlavně v podobě doplnění nové nástupní hrany u staniční koleje č. 9 (včetně zdopravnění staniční koleje č. 9 a č. 7) a vybavenosti ŽST Vsetín z pohledu budoucího zázemí osobních dopravců. Stávající poloha ŽST Vsetín v rámci hlavní a odbočné tratě se s ukončením stavby nemění, dojde ale k výrazným úpravám konfigurace kolejíště.

4.1.1 Dopravní technologie, kolejové řešení

V rámci předmětné 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, část osobní dopravy 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). Stanice bude v rámci navrhovaného stavu tvořena dvěma obvody, a to obvodem Vsetín a obvodem Bečva. Součástí stanice je tak také obvod Bečva, který netvoří samostatný dopravní bod ale je součástí ŽST Vsetín - hranicí mezi obvody jsou návěstidla S1a, S2a (km 35,714).

Stanice je z pohledu základních prvků dále vybavena celkem pěti nástupními hranami (jedna nástupní hrana dělena cestovými návěstidly), hlavní staniční koleje č. 1 a č. 2 jsou vybaveny nástupními hranami primárně pro dálkovou osobní dopravu, předjízdna dopravní kolej č. 4/4b, kolej č. 9 a kusá dopravní kolej č. 6 jsou vybaveny celkem čtyřmi nástupními hranami pro regionální osobní dopravu (u předjízdny dopravní koleje hrana dělena cestovými návěstidly). Nástupní hrany jsou bezbariérově přístupné, ostrovní nástupiště mezi hlavními kolejemi a vnější nástupiště u koleje č. 9 podchodem.

Délky jednotlivých staničních kolejí jsou zřejmé z dopravního schématu, který je doložen v plné velikosti v přílohové části – ŽST Vsetín nebude stanici schopnou odbavit dlouhý nákladní vlak o celkové délce 740 metrů. 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 funkcionality však nebude využívána. Hlavní staniční koleje č. 1 a č. 2 tak budou v základním stavu využívány dálkovými expresními vlaky a průjezdnými vlaky Býlnice – Rožnov pod Radhoštěm. Předjízdna kolej č. 4/4b s dvojicí nástupních hran (kolej a nástupní hrana dělena cestovými návěstidly) je určena pro vlaky, které budou v ŽST Vsetín ukončeny, a bude zde docházet k jejím krátkým obrátům (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 (nástupní hrana u koleje č. 4 pro směr Horní Lideč, nástupní hrana u koleje č. 4b pro směr Valašské Meziříčí). Kusá dopravní kolej č. 6 je určena pro vlaky ze směru Velké Karlovice, které budou v ŽST Vsetín ukončeny, s navazujícím obrátem. Průjezdná dopravní kolej č. 9 je určena pro

dopravu osobních vlaků doplňujícího taktu Bynice – Rožnov pod Radhoštěm, které budou v ŽST Vsetín ukončeny s následným obratem a delším pobytem (cca 50 minut) - k obsazení nástupní hrany tedy bude docházet pravidelně, celkem šestkrát v běžný den výhledového stavu. Navzdory tomu bude nástupní hrana u staniční koleje č. 9 plnit funkci také výlukové nebo rezervní nástupní hrany využívané v případě variantního vedení vlaků regionální osobní dopravy během mimořádností – délka této nástupní hrany je tak navrhována na úroveň nejdelší výhledové soupravy regionálního osobního vlaku – 160 metrů. 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 jejich čistění a zbrojení. V oblasti kolejí č. 7 a č. 9 se tak budou nacházet stojany pro uzamykatelné kovové podložky zabezpečující odstavené soupravy dálkových osobních vlaků proti samovolnému pohybu. Manipulační koleje č. 10, 12, 14, 16 jsou určené jako účelové koleje pro správu tratě - OŘ Olomouc, ST Zlín, SŽDC s.o. (areál bude od dráhy celostátní oddělen seřaďovacím návěstidlem a výkolejkou. výhybky v areálu ST Zlín budou ručně stavěné), kolej č. 11 a 13 jako všeobecně nakládkové vykládkové koleje vybaveny manipulační plochou (která je přístupná cestným nákladním vozidlům), kolej č. 7a jako kolej výtazná. Zbývá manipulační kolej č. 8 je určena pro jízdy posunových dílů z/na kolejiště vlečky. Kolejiště depa ve vlastnictví ČD a.s. bude do jisté míry zredukováno, dojde k odstranění nevyužitých točny a nově budou v rámci areálu depa 3 vlečkové koleje: dvě koleje kusé a jedna kolej průjezdná. Areál depa bude vybaven garáží (přes všechny tři vlečkové koleje, jedna kolej s prohlídkovou jámou), čerpací stanici u průjezdné koleje, přípravou pro odsávací stojan a vodovodní přípojku, a potřebnou technologii silnoproudu. Jelikož se jedná o uzlovou stanici z pohledu osobní regionální dopravy, případné odstavování souprav regionálních osobních vlaků je možné na dopravních kolejích 4/4b a 6, včetně kolejiště depa (vlastníkem depa je ČD a.s., proto nelze zaručit přístupnost depa všem dopravcům). Stanice bude navíc vybavena vodovodními stojany pro účely doplňování souprav vodou mezi kolejemi č. 7 a č. 9, v celkovém počtu 5 kusů, a již zmiňovanou přípravou na instalaci odsávacího zařízení ve formě přívodu vody a kanalizace mezi koleji č. 9 a koleji vlečky DKV mimo doplněnou nástupní hranu č. 5.

Pozn: V souvislosti s nočním odstavováním souprav osobních vlaků projektant upozorňuje, že chystané provozní zázemí soukromého dopravce ARRIVA (plánované odstavování až sedmi jednotek osobních vlaků) není možné zřídit na staničních kolejích ŽST Vsetín. Možnosti odstavování souprav osobních vlaků během nočních hodin v ŽST Vsetín jsou omezeny maximálně na kolej č. 6, kolej č. 4, kolej č. 4b, kolej č. 7 a kolej č. 9 (koleje č. 7 a 9 obsazovány soupravami dálkových osobních vlaků), žádné další staniční koleje nejsou pro dlouhodobější odstavování vhodné. Vhodným prostorem tak zůstává vlečkové kolejiště DKV – ŽST Vsetín v majetku ČD a.s., které je pro tenhle účel upravováno, nelze ale zaručit jeho přístupnost všem dopravcům.

V rámci obvodu Bečva, který bude součástí ŽST Vsetín, bude v rámci stavby doplněna jedna kolejová spojka, celkově bude tedy obvod Bečva vybaven dvěma kolejovými spojkami s opačnou orientací – bude se tak jednat o plnohodnotné propojení staničních kolejí (obě koleje jsou pokračováním traťových kolejí) využitelné zejména v případě mimořádností a výlukových stavů. Obvod Bečva dle stávajícího stavu zůstává vybaven odvratnou kolejí (boční ochrana hlavních staničních kolejí) – nově značenou jako lokej č. 4a. ŽST Vsetín tedy bude v cílovém stavu dělena na dva obvody a to obvod Bečva a obvod Vsetín - hranicí mezi obvody tvoří návěstidla S1a, S2a (km 35,714).

Přehled staničních kolejí ŽST Vsetín je zpracován do následující tabulky.

ŽST Vsetín				
Kolej číslo	Užitečná délka m	Rychlost km/h	Vybavení	Účel použití
obvod Vsetín				
Dopravní koleje				
1	728	95	nást., TV	hlavní dopravní tranzitní kolej, OsD/ND všechny směry
2	584	95	nást., TV	hlavní dopravní tranzitní kolej, OsD/ND všechny směry
3	710	60/50	TV	předjízdňá dopravní tranzitní kolej, ND všechny směry
4/4b	565	80	TV	předjízdňá dopravní tranzitní kolej, OsD/ND všechny směry
4	353	80	nást., TV	OsD směr Horní Lideč
4b	169	80	nást., TV	OsD směr Hranice na Moravě
5	635	50	TV	ND všechny směry
6	147	50	nást., TV	OsD směr Velké Karlovice, bez ND
7	410	50	TV	ND všechny směry + místní práce, OsD odstavní
9	336	50	nást., TV	ND všechny směry + místní práce, OsD odstavní, výluková
Manipulační koleje				
7a	112	40	bez TV	výtažná
8	82	40	bez TV	
11	193	40	bez TV	VNVK
13	185	40	bez TV	VNVK
staniční kolejiště doplňuje vlečkové kolejiště depa ČD (koleje č. 201, 202, 203), a kolejiště zaústěných železničních vlečků dle stávajícího stavu				
obvod Bečva				
4a	60	40	bez TV	odvratná

Tabulka 9 - Přehled staničních kolejí navrhovaného stavu ŽST Vsetín

4.1.2 Nástupiště

Stanice je v navrhovaném stavu vybavena celkem pěti nástupními hranami (jedna nástupní hrana dělena cestovými návěstidly), hlavní staniční koleje č. 1 a č. 2 jsou vybaveny nástupními hranami primárně pro dálkovou osobní dopravu, předjízdňá dopravní kolej č. 4/4b, kolej č. 9 kusá dopravní kolej č. 6 celkem čtyřmi nástupními hranami pro regionální osobní dopravu (u předjízdňé dopravní koleje hrana dělena cestovými návěstidly). Nástupní hrany jsou bezbariérově přístupné, ostrovní nástupiště mezi hlavními kolejemi a vnější nástupiště u koleje č. 9 podchodem (ostrovní nástupiště pro účely bezbariérovosti navíc vybaveno výtahem (spolu s nouzovým přejezdem pro vozíky zajišťujícím bezbariérový přístup v případě poruchy výtahu), a vnější nástupiště u koleje č. 9 pro účely bezbariérovosti navíc vybaveno šikmou rampou).

- Nástupní hrana č. 1 – u staniční koleje č. 6, vnější nástupiště délka 100 metrů (zdvojená jednotka o délce cca 45+45 metrů), bezbariérový přístup přímo od výpravní budovy,
- nástupní hrana č. 2 – dělená nástupní hrana cestovými návěstidly:
 - u staniční koleje č. 4, vnější nástupiště délka 160 metrů (zdvojená jednotka o délce cca 80+80 metrů), bezbariérový přístup přímo od výpravní budovy,
 - u staniční koleje č. 4b, vnější nástupiště délka 140 metrů (zdvojená jednotka o délce cca 80+55 metrů), bezbariérový přístup přímo od výpravní budovy,
- nástupní hrana č. 3 – u hlavní staniční koleje č. 2, ostrovní nástupiště délka 350 metrů (HDV + 12 osobních vozů během dopravní špičky), bezbariérový přístup podchodem a výtahem (navíc nouzovým přejezdem pro vozíky zajišťujícím bezbariérový přístup v případě poruchy výtahu),

- nástupní hrana č. 4 – u hlavní staniční koleje č. 1, ostrovní nástupiště délka 350 metrů (HDV + 12 osobních vozů během dopravní špičky), bezbariérový přístup podchodem a výtahem (navíc nouzovým přejezd pro vozíky zajišťující bezbariérový přístup v případě poruchy výtahu),
- nástupní hrana č. 5 – u staniční koleje č. 9, vnější nástupiště délka 160 metrů (nejdelší vlak regionální osobní dopravy, zdvojená jednotka o délce cca 80+80 metrů), bezbariérový přístup podchodem a šikmou rampou.

Na nástupiště, podchod a dopravní terminál (výpravní budovu) bude v oblasti přednádraží přímo navazovat nové autobusové nádraží, kde součástí budou kromě stanovišť veřejné autobusové dopravy také stanoviště náhradní autobusové dopravy. V době výlukových stavů a mimořádností, kdy z jakéhokoli důvodu bude přes ŽST Vsetín zavedena náhradní autobusová doprava místo pravidelné vlakové dopravy, budou pro účely odstavení autobusů náhradní dopravy, a tedy pro účely obsluhy cestující veřejnosti, vyhrazeny celkem tři autobusové stání – první tři stání podél manipulační koleje č. 8, ve směru jízdy obslužné komunikace.

Pozn: Délky všech nástupních hran odpovídají nejdelším možným soupravám, které budou ve výhledovém stavu na dané lince provozovány, výška všech nástupních hran bude standardních 550 milimetrů nad temenem kolejnice a každá nástupní hrana bude vybavena mobiliářem v podobě laviček a odpadkových košů.

Pozn: V případě poruchy výtahu bude nástupiště bezbariérově přístupné pomocí nouzového „přejezdu pro vozíky“ – přejezd se stavebními parametry úrovněového přechodu, který bude kontrolován kamerovým systémem (kamera na každém konci nouzového „přejezdu pro vozíky“, kamery nasměrovány proti sobě tak aby byl duplicitně snímán 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 pro cestující veřejnost. U branek budou komunikátory na výpravčího / dispečera CDP Přerov, který 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 (využití zaměstnanců dopravců je výrazně omezené), 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.

4.1.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Stanice bude vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo, s možností řízení dopravy v celé ŽST Vsetín, tedy obvodu Vsetín a také obvodu Bečva. Obvod Bečva bude součástí ŽST Vsetín - hranicí mezi obvody jsou návěstidla S1a, S2a (km 35,714).

V ŽST budou zřízena tři pomocná stavědla – PSt1, Pst2 a Pst3. PSt1 je určeno pro řízení jízd posunových dílů na/z koleje č. 7a, 7, 11, 13, tedy při obsluze VNVK kolejí přes výtažnou kolej, PSt2 je určeno pro řízení jízd posunových dílů na/z koleje 7a, 7, 11, 13 a navíc dopravní koleje č. 9, tedy při obsluze VNVK kolejí přes výtažnou kolej navíc s rozšířenou působností vůči PSt1 na dopravní kolej č. 9, PSt3 je určeno pro řízení jízd posunových dílů na/z koleje 7a, 201, 202, 203, tedy posun mezi kolejemi depa přes výtažnou kolej. Pomocné stavědlo PSt3 je pouze softwarovým stavědlem bez kolony v kolejišti.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude umožňovat výhledové dálkové řízení dopravy z CDP Přerov, a také výhledovou implementaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS, vzhledem k tomu je uvažováno s rozsahem zabezpečení a polohou jednotlivých návěstidel. Zavedení výhledového dálkového řízení dopravy z CDP Přerov, a rovněž výhledového nasazení evropského vlakového zabezpečovače ETCS bude předmětem dalších navazujících staveb a nejsou součástí předmětné stavby. Předmětná stavba navrhuje pouze přípravu pro výhledový stav a neznemožňuje ho.

Z pohledu problematiky aplikace evropského vlakového zabezpečovače ETCS bude ŽST Vsetín v rámci předmětné stavby tedy pouze připravována, tak aby výhledové nasazení ETCS neznemožňovala: v ŽST Vsetín nebudou vzhledem ke konfiguraci kolejiště zřízeny uvolňovací rychlosti (u omezujících hlavních návěstidel) a bude uvažováno s nepřesností zastavení vlaku v rámci dopravní staniční koleje – omezující především v případě provozu vlaků nákladní dopravy (ŽST Vsetín však nebude dopravnou vhodnou pro odstavení dlouhého nákladního vlaku – délka soupravy vlaku 740 metrů, a to ani pouze z dopravních důvodů). Vzhledem na aplikaci nulové uvolňovací rychlosti budou hlavní odjezdová návěstidla umísťována co nejbližší omezujícího prvku (námezíku/hrotu omezující výhybky) dle koncepce ZABZAŘ, včetně možnosti využití dodatečných opatření v podobě vložení dodatečných balízových skupin s cílem zpřesnění odometrie systému a tedy eliminaci nepřesnosti zastavení vlaku v rámci dopravní staniční koleje, tak aby bylo umožněno zastavení co nejdelšího vlaku na kterékoli staniční dopravní koleji:

- číslo SK : délka SK – délka odstaveného vlaku bez / včetně dodatečných opatření
- SK 1 : 728m – 645m / 698m,
- SK 2 : 548m – 515m / 554m,
- SK 3 : 710m – 629m / 680m,
- SK 4 + SK 4b : 677m – 599m / 647m:
 - SK 4 : 353m – 305m / 320m,
 - SK 4b : 169m – 142m / 149m,
- SK 5 : 635m – 561m / 605m,
- SK 6 : 147m – 122m / 127m ,
- SK 7 : 410m – 359m / 380m,
- SK 9 : 336m – 292m / 306m.

Z pohledu dopravní technologie je důležité sledovat maximální užitečnou délku koleje (a tedy také maximální možnou délku odstavované soupravy vlaku) především v staničních dopravních kolejích č. 3, č. 4+4b, č. 5 a případně č. 7 – tedy v dopravních kolejích přímo určených pro provoz nákladní dopravy (tranzit a s tím spojené ostavování nákladních vlaků z dopravních důvodů jako např. předjíždění). Z pohledu dopravní technologie je tedy v rámci staničních dopravních kolejí č. 3, č. 4+4b, č. 5 doporučeno využití také dodatečných opatření nad rámec základních požadavků aplikace ETCS, s cílem umožnění odstavení co nejdelšího vlaku nákladní dopravy. Koleje určené pro místní práci v nákladní dopravě, koleje č. 7 a č. 9,

maximalizace užitečné délky za cenu enormního navyšování investičních nákladů vysloveně nevyžadují, rovněž koleje určené pro provoz osobní dopravy – kolej č. 6, samostatní koleje č. 4 a 4b, a také kolej č. 9.

Pozn.: Uvedené očekávané maximální možné délky odstavovaných souprav vlaků na jednotlivých staničních dopravních kolejích přímo vycházejí z podkladů technologie ZABZAR a očekávaného vývoje problematiky aplikace evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

Uvolňovací rychlosti hlavních návěstidel z pohledu problematiky ETCS:

- L1 - 0 km/h, s možností využití uvolňovací rychlosti 20 km/h,
- Sc1 - 0 km/h, s možností využití uvolňovací rychlosti 20 km/h,
- L2 - 0 km/h, s možností využití uvolňovací rychlosti 20 km/h za podmínky vzájemné výluky současných vlakových cest na kolej č. 2 a č. 4b,
- Sc2 - 0 km/h,
- L3 - 10 km/h, s možností využití uvolňovací rychlosti 20 km/h,
- Sc3 - 10 km/h, funkcionality předsazení konce oprávnění k jízdě EOA,
- Lc4 - 10 km/h, funkcionality předsazení konce oprávnění k jízdě EOA,
- Sc4 - 10 km/h, funkcionality předsazení konce oprávnění k jízdě EOA,
- L4b - 0 km/h, s možností využití uvolňovací rychlosti 20 km/h za podmínky vzájemné výluky současných vlakových cest na kolej č. 4b a č. 2,
- Sc4b - 10 km/h, funkcionality předsazení konce oprávnění k jízdě EOA,
- L5 - 20 km/h,
- Sc5 - 20 km/h,
- Sc6 - 20 km/h,
- L7 - 20 km/h,
- Sc7 - 20 km/h,
- L9 - 20 km/h,
- Sc9 - 20 km/h.

Z pohledu výhledového organizování dopravy (po době nasazení evropského vlakového zabezpečovače ETCS) je omezující především využití uvolňovací rychlosti o hodnotě 0 km/h – obzvláště pak v případě předjízdných kolejí. Dle aktuálního poznání využití uvolňovací rychlosti o hodnotě 0 km/h má za následek nedojetí vlaků do těsné blízkosti odjezdového návěstidla (těsná blízkost = čelo vlaku vzdálené 10 metrů před návěstidlem), a tedy nevyužití plné užitečné délky dopravní koleje, navíc pouze omezenou rychlostí tedy s dopadem na jízdní doby a provozní intervaly – omezující prvek především v případě vozby nákladních vlaků. Proto je z pohledu provozní a dopravní technologie doporučeno během výhledové aplikace ETCS sledovat nenulovou uvolňovací rychlost především v předjízdných kolejích (bodování ochranných drah ETCS, a tedy nejvhodnější možnost dosažení aplikace nenulové uvolňovací rychlosti kolejové řešení ŽST Vsetín neumožňuje). Hlavní staniční koleje jsou akceptovatelné také s nulovou uvolňovací rychlostí, zde pravidelné odstavování dlouhých nákladních vlaků nelze předpokládat a osobní vlaky jsou zastavovány strojvedoucím (případně AVV) u hrany nástupiště, mimo konce oprávnění k jízdě EOA. U předjízdné

staniční koleje č. 3 je dojetí nákladního vlaku do těsné blízkosti odjezdového návěstidla ostřeno aplikací nenulové uvolňovací rychlosti, bez nároků na výluky současných vlakových cest po sousedních kolejích. U předjízdny staniční koleje č. 4/4b je situace obdobná na lidečském zhlaví, odlišná však na hranickém zhlaví kdy pro těsné dojetí nákladního vlaku k odjezdovému návěstidlu je nutná aplikace výluky současné vlakové cesty po hlavní staniční koleji č. 2 (využití funkcionality VCP – vlaková cesta prodloužena (využití softwarové ochranné dráhy do koleje č. 2), výluka současných vlakových cest zavedena pouze v případě nutnosti zastavení dlouhého nákladního vlaku). Předjízdny staniční kolej je určena primárně pro osobní dopravu, která bude vedena ke konci nástupiště (mimo konce oprávnění k jízdě EOA) strojvedoucím (případně AVV), tedy bez nutnosti zavádění výluky současných vlakových cest po koleji č. 2. V případě cestových Lc4/Sc4b návěstidel uprostřed nástupiště bude využito předsazení konce oprávnění k jízdě EOA, tak aby bylo možné vlakem osobní dopravy využít celou délku nástupní hrany. Zbylé dopravní koleje jsou vždy uvažovány s využitím nenulové uvolňovací rychlosti (bez nutnosti zavádění výluk současných vlakových cest) z důvodu, že v jejich pokračování do vzdálenosti 100 metrů nejsou žádné další ohrožené vlakové cesty s rychlosti vyšší než 60 km/h.

Traťové zabezpečovací zařízení směr ŽST Jablunka a také ŽST Valašská Polanka zůstává beze změn. Odbočná trať směr doprava D3 Hovězí zůstává beze změn organizována a řízena dle předpisu SŽDC D3, prostřednictvím pokynů dirigujícího dispečera.

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

4.1.4 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 koleje č. 1 + č. 3,
- sekce kolej č. 2,
- sekce kolej č. 4/4b,
- sekce koleje č. 6 + č. 8,
- sekce koleje č. 5 + 7,
- sekce kolej č. 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 navrhovaného stavu označených kroužkem kolem čísla výhybky.

Z důvodů nočního odstavování souprav osobních vlaků bude ŽST Vsetín vybavena celkem čtyřmi elektrickými předtápěcími stojany (odstavování klasických souprav dálkových vlaků) v oblasti mezi kolejemi č. 7 a č. 9, a celkem devíti zásuvkovými stojany pro potřeby dopravců (převážně odstavování motorových jednotek). Počet zásuvkových stojanů byl navýšen vůči předchozímu stupni dokumentace z důvodu plánovaného odstavování velkého počtu souprav osobních vlaků různými dopravci. Počet a situování jednotlivých elektrických předtápěcích stojanů a zásuvkových stojanů pro potřeby dopravců je zřejmý z přiloženého dopravního schématu, a to dle zásad umístění EPZ a ZS:

- EPZ1 - mezi SK7 a SK9, cca 25 metrů od hlavního návěstidla,
- EPZ2 - mezi SK7 a SK9, cca v úrovni čela/konce hrany nástupiště,
- EPZ3 - mezi SK7 a SK9, cca v úrovni čela/konce hrany nástupiště,
- EPZ4 - mezi SK7 a SK9, cca 25 metrů od hlavního návěstidla,

- ZS1 - mezi SK6 a SK8, cca 15 metrů od přechodu,
- ZS2 - mezi SK6 a SK8, cca 15 metrů od začátku zarážedla na SK6,
- ZS3 - mezi SK2 a SK4, cca 25 metrů od hlavního návěstidla,
- ZS4 - mezi SK2 a SK4, cca 25 metrů od přechodu,
- ZS5 - mezi SK2 a SK4, cca 15 metrů od přechodu,
- ZS6 - mezi SK2 a SK4, cca 25 metrů od hlavního návěstidla,
- ZS7 - mezi SK2 a SK4b, cca 25 metrů od hlavního návěstidla,
- ZS8 - mezi SK7 a SK9, cca mezi hlavním návěstidlem a čelem/koncem hrany nást,
- ZS9 - zásuvkový stojan pro případné manipulace a traťovou službu u SK11.

Všechny stojany elektrického předtápění jsou dimenzovány na předtápění maximálně 14 osobních vozů v jednu dobu (dvě soupravy po 5-7 vozů předtápěny současně), příkon na jeden osobní vůz cca 40kW, celkem tedy 560W - zachování stávajícího stavu z pohledu silnoproudé technologie. Zásuvkové stojany jsou navrženy s parametry pro jeden stojan 230V/16A a dvě zásuvky, celkem na všechny zásuvkové stojany možno připojit maximálně osm jednotek osobních vlaků v jednu dobu. ŽST Vsetín tak bude jako uzlová stanice velkého významu připravena na noční odstavení dvou klasických souprav expresních vlaků v liché kolejové skupině (včetně rezervy na další soupravu osobního regionálního vlaku), a také šest - sedm souprav jednotek osobních vlaků v sudé kolejové skupině.

Pozn: V souvislosti s nočním odstavením souprav osobních vlaků projektant upozorňuje, že chystané provozní zázemí soukromého dopravce ARRIVA (plánované odstavení až sedmi jednotek osobních vlaků) není možné zřídit na staničních kolejích ŽST Vsetín. Možnosti odstavení souprav osobních vlaků během nočních hodin v ŽST Vsetín jsou omezeny maximálně na kolej č. 6, kolej č. 4, kolej č. 4b, kolej č. 7 a kolej č. 9 (koleje č. 7 a 9 obsazovány soupravami dálkových osobních vlaků), žádné další staniční koleje nejsou pro dlouhodobější odstavení vhodné. Vhodným prostorem tak zůstává vlečkové kolejiště DKV – ŽST Vsetín v majetku ČD a.s., které je pro tenhle účel upravováno, nelze ale zaručit jeho přístupnost všem dopravcům.

4.1.5 Personální potřeba

Po aktivaci nového staničního zabezpečovacího zařízení bude stanice nadále obsazena dispozičním výpravčím, výpravčím vnější služby a operátorem železniční dopravy. Výhledově bude ŽST Vsetín dálkově řízena z CDP Přerov (samostatná navazující stavba).

Dispoziční výpravčí	5,451
Výpravčí vnější služby	4,775
Dozorce výhybek	2,436
Operátor železniční dopravy	2,132
součet	12,358

Tabulka 10 – Navrhovaná systemizace ŽST Vsetín

Činnosti zaměstnanců řízení provozu:

- Dispoziční výpravčí: odborně způsobilý zaměstnanec provozovatele dráhy, s pravomoci organizování drážní dopravy (včetně organizování drážní dopravy během mimořádných událostí) v rámci ŽST Vsetín a přilehlých oblastí, do doby zavedení dálkového řízení dopravy z CDP Přerov,

- Výpravčí vnější služby: odborně způsobilý zaměstnanec provozovatele dráhy, který dle pokynů dispozičního výpravčího sleduje a řídí drážní dopravu v rámci ŽST Vsetín (přijímání a výprava vlaků, koordinace práci posunových čet, vlakového personálu, ...), do doby zavedení dálkového řízení dopravy z CDP Přerov,
- Operátor železniční dopravy: odborně způsobilý zaměstnanec provozovatele dráhy, který zajišťuje vedení operativní dopravní evidence a dokumentace o pohybu vlaků a hnacích vozidel, a obsluhu sdělovacích zařízení (informování cestujících veřejnosti) v rámci ŽST Vsetín a přilehlých oblastí, do doby zavedení dálkového řízení dopravy z CDP Přerov.

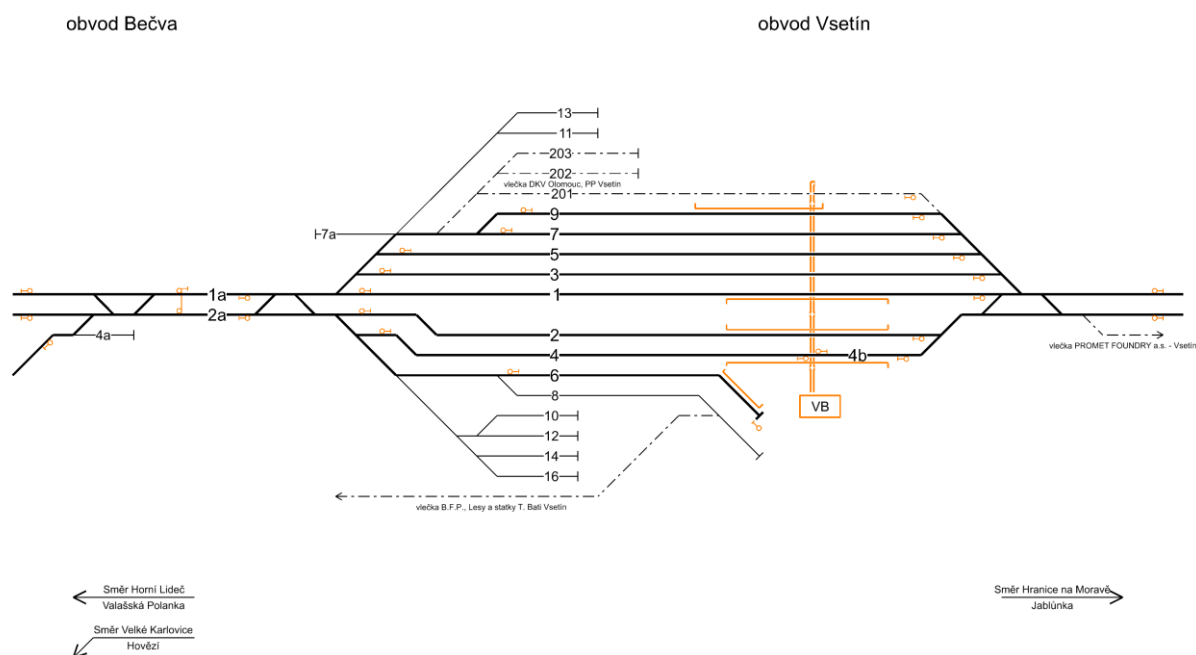
4.2 Výhledové jízdní doby

Jelikož je rekonstruována pouze železniční stanice, je výhledová úspora jízdních dob pouze minimální (v jednotkách vteřin) a pohybuje se maximálně do 0,5 minuty. V úseku Valašská Polanka – Vsetín díky provedené rekonstrukci (zhlaví a pokračování traťových kolejí po obvod Bečva) dojde ke zkrácení jízdních dob vlaků Ex (380 + 450 tun) a Os (jednotka 440) o pouze 0,5 minuty. V úseku Vsetín - Jablunka dochází ke zkrácení jízdních dob u vlaků, vedených na/z staniční kolej č. 4 ŽST Vsetín (pouze rekonstrukce zhlaví), kdy tato úspora činí rovněž pouze 0,5 min. Lze tedy prohlásit, že výhledové jízdní doby ukončením stavby nedoznají výrazných změn.

4.3 Závěr

Realizace rekonstrukce ŽST Vsetín představuje výrazný koncepční posun pro celou spádovou oblast stanice, zvýší se bezpečnost a komfort cestujících veřejnosti nejen z města Vsetín, ale také z blízkého okolí. Nové uspořádání kolejíště stanice, nová konfigurace nástupních hran a především vybudování nového moderního podchodu včetně zajištění bezbariérového přístupu budou mít nemalý dopad na komfort a bezpečnost. Bezpečnost dále zvyšuje také instalace nového moderního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Navržená konfigurace ŽST Vsetín kromě oblasti bezpečnosti a komfortu přinese posun také z pohledu řízení dopravy, úspory dopravních zaměstnanců, a možnosti realizace dnešních i výhledových provozních konceptů osobní a nákladní dopravy.

ŽST Vsetín - navrhovaný stav



Obrázek 10 - Navrhovaný stav ŽST Vsetín - zjednodušená schéma

5 STAVEBNÍ POSTUPY

5.1 Harmonogram výluk

Rok 2020, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.0, přípravné práce	01.10.20	79	18.12.20
ŽST Vsetín, koleje č.1, 3 na 7x8 hod	01.10.20	7	07.10.20
ŽST Vsetín, koleje č.11, 15 na 4x8 hod	01.10.20	4	04.10.20
ŽST Vsetín, kolej č.6 na 11x8 hod	05.10.20	11	15.10.20
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4 na 3x8 hod	16.10.20	3	18.10.20
ŽST Vsetín, kolej č.9 na 2x8 hod	19.10.20	2	20.10.20
ŽST Vsetín, kolej č.6 na 2x8 hod	21.10.20	2	22.10.20
ŽST Vsetín, koleje č.3, 5 na 1x3 hod	19.10.20	1	19.10.20
ŽST Vsetín, koleje č.1, 2 na 1x3 hod	20.10.20	1	20.10.20
ŽST Vsetín, koleje č.4, 6 na 1x3 hod	21.10.20	1	21.10.20
Traťová kolej č.1 a 2 Vsetín-Valašská Polanka na 4x3 hod	19.10.20	4	22.10.20
ŽST Vsetín, koleje č.1, 3 nepřetržitě (kabelovod, podpěry TV)	23.10.20	4	26.10.20
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4 nepřetržitě (kabelovod)	27.10.20	4	30.10.20
ŽST Vsetín, koleje č.6, 8 nepřetržitě (kabelovod)	31.10.20	4	03.11.20
ŽST Vsetín, koleje č.10, 12, 16 nepřetržitě (kabelovod)	31.10.20	10	09.11.20
ŽST Vsetín, koleje č.1, 3 na 10x1 hod	10.11.20	10	19.11.20
ŽST Vsetín, kolej č.11 na 1x1 hod	10.11.20	1	10.11.20
ŽST Vsetín, kolej č.15 na 4x1 hod	11.11.20	4	14.11.20
ŽST Vsetín, kolej č.2 na 3x1 hod	15.11.20	3	17.11.20
ŽST Vsetín, kolej č.4 na 2x1 hod	18.11.20	2	19.11.20
ŽST Vsetín, kolej č.6 na 15x1 hod	20.11.20	15	04.12.20
ŽST Vsetín, kolej č.9 na 2x1 hod	05.12.20	2	06.12.20
ŽST Vsetín, kolej č.6 na 2x1 hod	07.12.20	2	08.12.20
ŽST Vsetín, kolej č.1 na 2x1 hod	09.12.20	2	10.12.20
ŽST Vsetín, koleje č.1, 3, 5, 7, 9 na 2x1 hod (brány)	07.12.20	2	08.12.20
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4, 6 na 2x1 hod (brány)	09.12.20	2	10.12.20
ŽST Vsetín, koleje č.1, 3, 5, 7, 9 na 2x5 hod	11.12.20	2	12.12.20
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4, 6 na 2x4 hod	13.12.20	2	14.12.20
ŽST Vsetín, celá stanice na 1x3 hod	15.12.20	1	15.12.20
ŽST Vsetín, koleje č.11, 15 na 1x2 hod	15.12.20	1	15.12.20
ŽST Vsetín, kolej č.6 na 1x1 hod	16.12.20	1	16.12.20
ŽST Vsetín, kolej č.2 na 2x1 hod	17.12.20	2	18.12.20
Rok 2021, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.1, ŽST Vsetín-obvod Bečva	01.03.21	119	27.06.21
ŽST Vsetín, s.k.č.1 mezi výhybkami č.5 a 4 nepřetržitě	01.03.21	119	27.06.21
Traťová kolej č.1 Vsetín-Valašská Polanka nepřetržitě	01.03.21	119	27.06.21

T.k.č.2 Vsetín-Valašská Polanka 42x8 hodin s umožněním jízdy vybraných vlaků v nezávislé trakci (<i>obsluha stavby</i>)	08.03.21	42	18.04.21
T.k.č.2 Vsetín-Valašská Polanka 1x1 hodina (<i>brána</i>)	05.06.21	1	05.06.21
Stavební postup č.2, ŽST Vsetín-obvod Bečva	28.06.21	168	12.12.21
ŽST Vsetín, s.k.č.2 mezi výhybkami č.6 a 1 nepřetržitě	28.06.21	168	12.12.21
Traťová kolej č.2 Vsetín-Valašská Polanka nepřetržitě	28.06.21	168	12.12.21
T.k.č.1 Vsetín-Valašská Polanka 42x8 hodin s umožněním jízdy vybraných vlaků v nezávislé trakci (<i>obsluha stavby</i>)	05.07.21	42	15.08.21
T.k. Vsetín-Hovězí nepřetržitě	28.06.21	96	01.10.21
ŽST Vsetín, sudá kolejová skupina 1x2 hod	01.07.21	2	02.07.21
ŽST Vsetín, kolej č.6 na 4x8 hod	13.11.21	4	16.11.21
ŽST Vsetín, kolej č.2 jablůnské zhlaví na 1x8 hod	17.11.21	1	17.11.21
ŽST Vsetín, kolej č.6 na 10x0,5 hod	05.12.21	2	06.12.21
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4, 6 na 9x1 hod (brány)	07.12.21	4	10.12.21
ŽST Vsetín, koleje č.1, 2, 4, 6 na 4x1 hod (brány)	11.12.21	2	12.12.21
T.k.č.1 Vsetín-Valašská Polanka 2x2 hodina (<i>sestavy</i>)	17.11.21	2	18.11.21
Rok 2022, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.3, lichá kolejová skupina ŽST Vsetín	15.02.22	161	25.07.22
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4, 6 na 1x3 hod	15.02.22	1	15.02.22
ŽST Vsetín, lichá kolejová skupina nepřetržitě	15.02.22	161	25.07.22
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4, 6 na 12x5 hod	16.04.22	12	27.04.22
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4, 6 na 4x3 hod	16.05.22	12	27.05.22
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4, 6 na 4x1 hod	25.06.22	12	06.07.22
Traťová kolej č.1 Jablůnka-Vsetín nepřetržitě	12.07.22	14	25.07.22
ŽST Vsetín, koleje č.2, 4 na jablůnském zhlaví na 8x4 hod	15.02.22	8	22.02.22
T.k.č.2 Jablůnka-Vsetín na 8x4 hod	15.02.22	8	22.02.22
Stavební postup č.4, sudá kolejová skupina ŽST Vsetín	26.07.22	145	17.12.22
ŽST Vsetín, kolej č.2 <u>stávající</u> od km 38 po výhybku č.49 (<i>mimo</i>) nepřetržitě	26.07.22	3	28.07.22
ŽST Vsetín, kolej č.1 <u>nová</u> od km 38 po výhybku č.49 (<i>mimo</i>) nepřetržitě	26.07.22	3	28.07.22
ŽST Vsetín, sudá kolejová skupina nepřetržitě	29.07.22	142	17.12.22
ŽST Vsetín, koleje č.1, 3, 5 na 2x1 hod	25.08.22	2	26.08.22
ŽST Vsetín, Vlečka B.F.P. Lesy a statky T. Bati Vsetín	29.07.22	91	27.10.22
Rok 2023, stavební postupy / výluky	od	dny	do
Stavební postup č.5, dokončení zhlaví směrem na Jablůnku	15.03.23	105	27.06.23
Traťová kolej č.2 Jablůnka-Vsetín nepřetržitě	15.03.23	105	27.06.23
ŽST Vsetín, staniční kolej č.1 na jabl.zhlaví nepřetržitě	15.03.23	105	27.06.23
ŽST Vsetín, staniční koleje č.2, 4 na jabl.zhlaví nepřetržitě	15.03.23	105	27.06.23
ŽST Vsetín, koleje č.1 na 2x0,5 hod	12.04.23	2	13.04.23
ŽST Vsetín, koleje č.2 na 3x8 hod	16.04.23	2	17.04.23
ŽST Vsetín, vlečky za výhybkou č.M1 nepřetržitě	12.04.23	7	18.04.23

Stavební postup č.6, dokončení zhlaví směrem na Jablůnku	27.06.23	42	07.08.23
<i>Traťová kolej č.1 Jablůnka-Vsetín nepřetržitě</i>	27.06.23	42	07.08.23
<i>ŽST Vsetín, staniční koleje č.3 až 9 na jabl.zhlaví nepřetržitě</i>	27.06.23	7	03.07.23
<i>ŽST Vsetín, koleje č.2 na 1x0,5 hod</i>	27.07.23	1	27.07.23
<i>ŽST Vsetín, koleje č.1 na 3x8 hod</i>	24.07.23	3	26.07.23
<i>ŽST Vsetín, koleje č.1, 2 na 4x2 hod</i>	26.07.23	4	29.07.23
<i>ŽST Vsetín, koleje č.1, 3, 5, 7 na 1x1 hod</i>	28.07.23	1	28.07.23
Stavební postup č.7, kolej č.1 mezi novými výhybkami č.9 a 7	07.08.23	121	05.12.23
<i>ŽST Vsetín, staniční kolej mezi výhybkami č.9 a 7 nepřetržitě</i>	07.08.23	63	08.10.23
<i>ŽST Vsetín, lichá kolejová skupina na valašskopolanském zhlaví nepřetržitě</i>	07.08.23	63	08.10.23
<i>ŽST Vsetín, koleje č.1 na 1x8 hod</i>	05.11.23	1	05.11.23

Tabulka 11 - Harmonogram výluk

5.2 Koncepce stavebních postupů

Obsahem stavby je komplexní rekonstrukce železniční stanice Vsetín, je navrženo přeřazení konfigurace kolejiště včetně výběhů staničních do traťových kolejí a peronizace, výstavba podchodu pod celým kolejištěm, nového dopravního terminálu s vazbou na autobusovou dopravu, nové výpravní budovy, nových technologických objektů, jako jsou například hala MVTV, technologický objekt pro silnoproudá zařízení, tankovací stanice, oplocení apod. Také bude stavebně upravena stávající budova RZZ pro následnou instalaci technologie, rekonstruovány mostní objekty a propustky pod kolejištěm, proběhnou práce na trakčním vedení a technologickém zařízení, apod. V období 05/2020-10/2021 je uvažováno s realizací související stavby „Město Vsetín – přednádražní prostor“. Tato zahrnuje nová autobusová nástupiště, nové uspořádání prostoru před nádražím včetně nové okružní křižovatky a ulice Nádražní. Je žádoucí, aby obě stavby probíhaly v souběhu a v přísné koordinaci.

Koncepce stavebních postupů vychází ze skutečnosti, že jde o dopravně traťovou železniční stanici a přilehlé traťové úseky. Celá stavba je rozvržena do níže uvedených let a stavebních postupů. Stavba je předběžně uvažována k realizaci v období 10/2020-10/2023 pro hlavní práce, dokončovací práce do 05/2024. Tento termín může být dodatečně upřesněn. Je rozdělena do následujících let a stavebních postupů:

Práce v roce 2020:

Stavební postup č.0 (v trvání 79 dnů) je určen pro přípravné práce, zajištění zázemí stavby, vytyčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, předzásobení stavby materiálem, zahájení práce na nových kabelových trasách a stavebních úpravách pozemních objektů, zajištění provizorních stavů technologických zařízení, výstavbu nových trakčních podpěr v místě, kde to dovolí poloha stávajících kolejí, zahájení prací na realizační a výrobní dokumentaci, zahájení výroby komponentů technologických zařízení apod. V tomto stavebním postupu budou sneseny kusá kolej č.6a tak, aby za výhybkou č.12 zůstala její část v délce 100 m, kusá kolej č.19, kusá kolej č.14, kusá kolej č.8c za výhybkou č.41, výhybka č.41, koleje č.8b, 8a, výhybky č.34, 33, 32 a koleje č.8 a 10 od uvedených výhybek po výhybku č.25 včetně snesení výhybky č.27. Součástí prací tohoto stavebního postupu je také demolice východní části výpravní budovy a tím uvolnění prostoru pro zahájení výstavby nového terminálu, zahájení výstavby terminálu, nového technologického objektu, stavebních úprav budovy RZZ, výstavby nové tankovací stanice s demolicí točny, provádění přípravných prací na přeložce ulice Nemocniční bez omezení silničního provozu, zahájení výstavby nových příjezdových komunikací od ulice Na Lapači do prostoru ŽST Vsetín včetně mostu

přes náhon, od ulice Štěpánská po ulici U Křivačárny včetně mostu přes Rokytenku. Dále také propojení území mezi I/69 a Na Lapači.

Práce v roce 2021:

Stavební postup č.1 (v trvání 119 dnů) a stavební postup č.2 (v trvání 168 dnů) jsou určeny na postupné práce v ŽST Vsetín-obvod Bečva a části kolejí č.1 a 2 od stávajících výhybek č.5 a 6, části traťových kolejí č.1 a 2 Vsetín-Valašská Polanka a traťové koleje Vsetín-Velké Karlovice, součástí stavebního postupu je i pět propustků a mostní objekty na tomto úseku. Na konci stavebního postupu č.2 bude ŽST Vsetín-obvod Bečva plně funkční v novém stavu, jakož i nový technologický objekt.

Práce v roce 2022:

Stavební postup č.3 (v trvání 161 dnů) je určen pro práce v liché kolejové skupině ŽST Vsetín s částečným zásahem do příslušných částí obou zhlaví. Položena bude provizorní výhybka č.30XA a kolejové pole na zhlaví směrem na Jablůnku propojující traťovou kolej, novou staniční kolej č.3 a novou výhybku č.28. Součástí prací tohoto stavebního postupu jsou i práce na mostních objektech (náhon, Rokytenka), podchodech a části nástupiště č.2, kterou je vzhledem ke značným změnám v kolejišti provést. Pro dopravu budou zprovozněny koleje č.3, 5, 7 v novém stavu, přičemž u kolejí č.5, 7 budou zřízena provizorní nástupiště. Dále bude zřízen provizorní přechod od stávající VB přes stávající provozované koleje č.2, 4, 6 a ze strany zhotovitele zajištění dozorce přechodu. Tento provizorní přechod spolu s částí nového podchodu pod lichou kolejovou skupinou musí být funkční před zrušením přechodu P8059. Stavební postup č.3 také znamená, že po dobu cca 3 až 4 měsíců nebude v provozu tankovací stanice, tankování bude muset po tuto dobu probíhat jiným způsobem.

Ve stavebním postupu č.4 (v trvání 145 dnů) je uvažována rekonstrukce sudé kolejové skupiny, kdy bude dokončen centrální podchod, dokončeno nástupiště č.2, zcela zřízeno nástupiště č.1 a položeny koleje č.2, 4, 6, 8, které budou zprovozněny. Kolej č.1 provizorně napojena na stávající výhybku č.49. Před zásahem do sudé kolejové skupiny potřeba zřídit provizorní propojení nové staniční koleje č.1 do výhybky č.49 s tím, že tato výhybka musí zůstat v provozu (z důvodu zachování možnosti obsluhy železničních vleček za výhybkou č.M1). Součástí prací tohoto stavebního postupu je zahájení stavebních prací na parkovacím domě a na provozně technickém objektu (resp. nové VB).

Práce v roce 2023:

Stavební postup č.5 (v trvání 42 dnů) a stavební postup č.6 (v trvání 42 dnů) jsou uvažovány na postupném dokončení zhlaví směrem na Jablůnku.

Ve stavebním postupu č.7 (v trvání 121 dnů) bude dokončena kolej č.1 mezi novými výhybkami č.9 a 7 včetně prací na mostním objektu v km 37,349.

Po dobu uvedených stavebních postupů je nutné, aby postupně probíhaly práce na budově terminálu, RZZ a ostatních technologických zařízeních.

Práce v roce 2024:

V období 02-05/2024 jsou předpokládány dokončovací práce, třetí směrová a výšková úprava koleje, zpracování DSPS, apod.

Návrh stavebních postupů respektuje:

- Skutečnost, že při rekonstrukci kolejí bude nutné při volbě pořadí provádění úseků nebo jejich částí respektovat boční posuny kolejí, resp. jejich novou geometrickou polohu.
- Požadavek vlečkařů za výhybkou č.M1 (PROMET FOUNDRY a.s. Vsetín, TSR Vsetín) na délku výluky maximálně na 5 všedních dnů. Toto se dotkne stavebních postupů na jablůnském zhlaví.
- Koordinaci se související stavbou „Město Vsetín – přednádražní prostor“, který zpracovává společnost HBH Projekt, spol. s r.o.

5.3 Stavební postupy

Stavební postup č.0 (01.10.2020-18.12.2020, 79 dní)

Přípravné práce, výstavba základových konstrukcí trakčních stožárů a případně jejich montáž. Příčný přechod kabelovodu pod kolejemi č.3 až 16 v km cca 37,610.

1. Rozsah prací

- a) Provádění přípravných prací, rekognoskace předmětné lokality, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, provedení potřebných přeložek inženýrských sítí, provedení ochrany stávajících kabelů proti poškození, kácení (dle možností mimo vegetační období a mimo období hnízdění ptactva), zahájení prací na realizační a dílenské dokumentaci. Zahájení výroby komponentů nových technologických zařízení a jejich sestavování.
- b) Odstranění nástupiště mezi kolejemi č.1, 2. Výstavba základů trakčních stožárů v místech, kde to umožní poloha stávajících kolejí. Postup stavebních prací na trakčním vedení je podrobně popsán ve stavebních objektech v části D.2.3.1
- c) Zřízení pažení mezi staničními kolejemi č.3, 5, mezi kolejemi č.1, 2 a mezi kolejemi č.4, 6 v místě příčného přechodu kabelovodu v km cca 37,610.
- d) Výstavba části příčného přechodu **kabelovodu** v km cca 37,610 od šachty š1 (mimo) po novou technologickou budovu. Práce proběhnou postupně v otevřeném výkopu, to znamená snesení kolejového pole, výkopové práce s pažením, zřízení příslušné části kabelovodu, betonáž, zásyp, hutnění, zřízení železničního spodku a svršku, pokládka kolejového pole a jeho svaření, směrová a výšková úprava koleje a zprovoznění. Fáze výstavby této části kabelovodu: Pod kolejemi č.1, 3, následně pod kolejemi č.2, 4 a následně pod kolejemi č.6, 8, 10, 12, 16 s **přednostním zprovozněním** kolejí č.8, 10. Výstavba **kabelovodu** podél budovy RZZ mezi šachtami š2a, š49, š8. Před tím provedeno pažení pro zajištění koleje.
- e) Zřízení pažení mezi traťovými kolejemi č.1, 2 Vsetín-Valašská Polanka v místě mostního objektu v km 35,370 a propustků v km 35,743 až km 36,850.
- f) Výstavba **nových příjezdových komunikací** od ulice Na Lapači do prostoru ŽST Vsetín včetně mostu přes náhon, od ulice Štěpánská po ulici U Křivačárny včetně mostu přes Rokytenku.
- g) Snesení kusé koleje č.8c za výhybkou č.41, výhybky č.41, koleje č.8b, 8a, výhybky č.34, 33, 32 a kolejí č.8 a 10 od uvedených výhybek po výhybku č.25 včetně snesení výhybky č.27.
- h) Práce na zabezpečovacím zařízení: Dochází k úpravě stávajícího SZZ vlivem redukce kolejiště a zahajuje se zpracování RDS SZZ.
- i) Práce na trakčním vedení: Zřízení podpěr TV na záhlaví a v úseku Vsetín-Vsetín Bečva.
- j) Zahájení demolice východní části stávající výpravní budovy (hranici mezi západní a východní částí tvoří zastřešený průchod od kolejiště do ulice Nádražní). To pro uvolnění prostoru pro následné **budování nového terminálu včetně části podchodu**. V předstihu provedení pažení na obou stranách terminálu v místech vyústění podchodu z pod budovy. Čekárna a prodejna jízdenek v provozu.

- k) Snesení částí kolejí DKV v místě stávající točny a zřízení nových zarážedel, **demolice točny**, příprava terénu pro následné zahájení výstavby nové **tankovací stanice**. Výstavba tankovací stanice bude v místě budoucí koleje č.9 dokončena až ve stavebním postupu č.3. Vymístění a následná demolice budovy parc.č.3342.
- l) Zahájení prací na **stavebních úpravách budovy RZZ**, na **nové VB**, **technologickém objektu**.
- m) Zahájení prací na propojení území mezi I/69 a Na Lapači. Nová okružní křižovatka v ulici Rokytnice a její napojení na silnici I/57 není součástí této stavby, koordinace však bude nutná.
- n) Práce na návěstním krakorci v km 35,715.

2. Délka stavebního postupu

79 dnů, z toho 6 dnů začátkem stavebního postupu výhradně pro práce na zabezpečovacím zařízení.

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Vsetín, staniční koleje č.3, 5 krátkodobě na 3 hodiny, pro práce dle bodu 1c).
- b) ŽST Vsetín, staniční koleje č.1, 2 krátkodobě na 3 hodiny, pro práce dle bodu 1c).
- c) ŽST Vsetín, staniční koleje č.4, 6 krátkodobě na 3 hodiny, pro práce dle bodu 1c).

Pozn. Výluky dle bodů 3a) až 3c) proběhnou postupně.

- d) Traťové koleje č.1, 2 Vsetín-Valašská Polanka krátkodobě na 4x3 hod, pro práce dle bodu 1e).
- e) ŽST Vsetín, staniční koleje č.1, 3 nepřetržitě na 4 dny, pro práce dle bodu 1d).
- f) ŽST Vsetín, staniční koleje č.2, 4 nepřetržitě na 4 dny, pro práce dle bodu 1d).
- g) ŽST Vsetín, staniční koleje č.6, 8 nepřetržitě na 4 dny a současně staniční koleje č.10, 12, 16 nepřetržitě na 10 dnů, pro práce dle bodu 1d), staniční koleje č.8 a 10 budou přednostně zprovozněny.

Pozn.: Výluky dle bodů 3e), 3f) a 3g) proběhnou postupně.

4. Výluky TV

- a) Popsáno v tabulce dle bodu A. výše, podrobněji ve stavebních objektech části D.2.3.1.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod ve stanici, $V=\max 50$ km/h v širé trati.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti stávající SZZ, které se na konci postupu upravuje vlivem redukce kolejiště. Popsáno v PS 01-28-01.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možná jízda na koleje č. 3, 5.
- b) Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda na koleje č. 1, 2.
- c) Při výluce dle bodu 3c) nebude možná jízda na koleje č. 4, 6.
- d) Při výluce dle bodu 3d) nebude možná po 1. a 2. traťové koleji v úseku Vsetín – Valašská Polanka.
- e) Při výluce dle bodu 3e) nebude možná jízda na koleje č. 1, 3.
- f) Při výluce dle bodu 3f) nebude možná jízda na koleje č. 2, 4.
- g) Při výluce dle bodu 3g) nebude možná jízda na koleje č. 6, 8.

8. Dopravní opatření

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možná jízda na koleje č. 3, 5. Vlaky budou vedeny po jiných, vhodných, kolejích.
- b) Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda na koleje č. 1, 2. Vlaky budou vedeny po jiných, vhodných, kolejích.
- c) Při výluce dle bodu 3c) nebude možná jízda na koleje č. 4, 6. Vlaky budou vedeny po jiných, vhodných, kolejích.
- d) Při výluce dle bodu 3d) nebude možná po 1. a 2. traťové koleji v úseku Vsetín – Valašská Polanka. Dojde k zastavení provozování drážní dopravy. Výluka se dle GVD 2020 doporučuje v době 00:30 – 03:30, kdy nejedou vlaky osobní dopravy. Vlaky nákladní dopravy vyčkají ukončení výluky ve vhodných stanicích.
- e) Při výluce dle bodu 3e) nebude možná jízda na koleje č. 1, 3. Vlaky budou vedeny po jiných, vhodných, kolejích.
- f) Při výluce dle bodu 3f) nebude možná jízda na koleje č. 2, 4. Vlaky budou vedeny po jiných, vhodných, kolejích.
- g) Při výluce dle bodu 3g) nebude možná jízda na koleje č. 6, 8. Vlaky budou vedeny po jiných, vhodných, kolejích.

Stavební postup č.1 (01.03.2021-27.06.2021, 119 dní)

Práce ve staniční koleji č.1 ŽST Vsetín mezi výhybkami č.5 a 4 a na traťové koleji č.1 Vsetín-Valašská Polanka v úseku od km 35,300 po výhybku č.4.

1. Rozsah prací

- a) Snesení části traťové koleje č.1 Vsetín-Valašská Polanka v úseku od km 35,300 po výhybku č.4, snesení výhybky č.4 a koleje č.1 ŽST Vsetín v úseku od výhybky č.4 po výhybku č.5.
- b) Práce na mostních objektech a propustcích pod snesenými kolejemi:
 - o Propustek v km 36,850.
 - o Propustek v km 36,730.
 - o Propustek v km 36,453.
 - o Propustek v km 36,000.
 - o Most v km 35,370 (účelová komunikace).
- c) Práce na **zárubní zdi** v km 37,031-37,320 vlevo trati dle směru kilometráže, práce na **zajištění svahu** Bečevná v km 35,600-37,030 vlevo trati dle směru kilometráže.
- d) Zřízení nového železničního spodku včetně odvodnění na nových kabelových tras v jeho místě, zřízení části šterkového lože.
- e) Práce na **protihlukové stěně** při traťové koleji č.1 úseku Vsetín-Valašská Polanka v km 34,669-34,880. Tato bude nad silnicí I/57 nesena samostatnou nosnou konstrukcí s hlubinným založením, kterou je třeba budovat v předstihu a za přechodných úprav provozu na silnici I/57 v daném místě.
- f) Práce na statickém zajištění svahu podél koleje č.1 pomocí betonových prefabrikátů a lanových kotev v délce cca 320 m.
- g) Pokládka nové koleje č.1 v ŽST Vsetín od napojení na výhybku č.5 po km 36,950 (zde v původní geometrické poloze s provizorním napojením na výhybku č.5 a novou výhybku č.7x).
- h) Pokládka nové koleje č.1 v ŽST Vsetín od km 36,950 po km 35,300 včetně položení výhybek č.9XA, 8XA, 6XA, 2XA. Směrová a výšková úprava položených kolejí, osazení výstroje trati, zprovoznění traťové koleje č.1 Vsetín-Valašská Polanka.
- i) Pokračování prací na **stavebních úpravách budovy RZZ** a na nové **tankovací stanici**, výstavba nové **technologické budovy** v místě původní na pozemku parc.č.3342.
- j) Práce na zabezpečovacím zařízení: Zpracování RDS. V obvodu Bečva dochází k výstavbě RD pro technologii SZZ. Dochází k úpravě a demontáži nepotřebné části

zařízení v RZZ. Ve směru na Horní Lideč se zahajují výkopové práce, především v úseku Bečva-zast.Ústí.

k) Dokončení návěštního krakorce v km 35,715.

2. Délka stavebního postupu

119 dnů, z toho 6 dnů začátkem stavebního postupu výhradně pro práce na zabezpečovacím zařízení.

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Vsetín, staniční kolej č.1(1a) mezi výhybkami č.5 a 4 nepřetržitě na 119 dnů.
- b) Traťová kolej č.1 Vsetín-Valašská Polanka nepřetržitě na 119 dnů.
- c) Traťová kolej č.2 Vsetín-Valašská Polanka krátkodobě na 42x8 hodin, pro zásobování stavby (v noční době nebo ve vhodné dopravní pauze).

Pozn.: Jde o výluky souběžné.

4. Výluky TV

- a) ŽST Vsetín, staniční koleje č.1 na 119 dnů.
- b) Traťové koleje č.1 Vsetín-Valašská Polanka na 119 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod ve stanici, $V=\max 50$ km/h v širé trati.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti stávající SZZ, které bylo upraveno vlivem redukce kolejiště v minulém postupu. Při přemístění vnitřní výstroje TZZ dochází ke krátkodobým výlukám TZZ směr Horní Lideč. Popsáno v PS 01-28-01.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možné provozování drážní dopravy po koleji 1a v ŽST Vsetín.
- b) Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda po 1.TK v úseku Vsetín – Valašská Polanka.

8. Dopravní opatření

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možné provozování drážní dopravy po koleji 1a v ŽST Vsetín. Jízda vlaků a posunu bude organizována po koleji č. 2a.
- b) Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda po 1.TK v úseku Vsetín – Valašská Polanka. Vlak budou v úseku Vsetín – Valašská Polanka vedeny jednokolejně po 2.TK. Rozhodujícím údajem bude propustnost jednokolejného úseku, která činí cca 227 vlaků včetně zálohy. V GVD je zakresleno pravidelných cca 69 tras. Z výpočtu je zřejmé, že úsek vyhoví jednokolejnému provozu bez opatření.
- c) Při výluce dle bodu 3c) bude doprava krátkodobě zastavena, výluka se doporučuje v noční době, případně ve vhodných dopravních pauzách.

Stavební postup č.2 (28.06.2021-12.12.2022, 168 dní)

Práce ve staniční koleji č.2 ŽST Vsetín mezi výhybkami č.6 a 1, na traťové koleji č.2 Vsetín-Valašská Polanka v úseku od km 34,100 po výhybku č.2 a na traťové koleji Vsetín-Velké Karlovice v úseku od výhybky č.1 po km 35,011.

1. Rozsah prací

- a) Snesení části traťové koleje Vsetín-Velké Karlovice v úseku od km 35,011 po výhybku č.1, snesení výhybky č.1 a kusé koleje za výhybkou č.1 v přímém směru, snesení části traťové koleje č.2 Vsetín-Valašská Polanka v úseku od km 34,100 po výhybku č.2, snesení výhybek č.2 a 3, snesení staniční koleje č.1 ŽST Vsetín v úseku od výhybky č.3 po km 37,200.
Snese koleje č.3 bez zásahu do výhybek č.13 a 44, práce provedeny na konci stavebního postupu.
- b) Práce na mostních objektech a propustcích pod snesenými kolejemi:
 - Propustek v km 36,850.
 - Propustek v km 36,730.
 - Propustek v km 36,453.
 - Propustek v km 36,000.
 - Most v km 35,370 (účelová komunikace).
 - Most v km 34,993 (řeka Senice).
 - Most v km 34,776 (ev.č.57-073).
- c) Zřízení nového železničního spodku včetně odvodnění na nových kabelových tras v jeho místě, zřízení části šterkového lože. Přednostně zřízen pod traťovou kolejí Vsetín-Velké Karlovice a pod výhybkami č.1x, 2x, 3x pro její zprovoznění.
- d) Práce na **protihlukové stěně** při staniční koleji č.2 mezi výhybkami č.5x a 3x v km 36,739-36,828. Práce na **protihlukové stěně** při traťové koleji č.2 úseku Vsetín-Valašská Polanka v km 34,674-34,889, tato bude nad silnicí I/57 nesena samostatnou nosnou konstrukcí s hlubinným založením, kterou je třeba budovat v předstihu a za přechodných úprav provozu na silnici I/57 v daném místě.
- e) Pokládka traťové koleje č.2 v úseku od km 37,200 po km 34,100 směrem na Horní Lideč a po km 35,011 směrem na Velké Karlovice včetně nových výhybek č.**10XA, 7XA, 5XA, 3, 1**, výhybky č.10XA a 6 provizorně propojeny, směrová a výšková úprava položených kolejí, osazení výstroje trati, zprovoznění kolejových spojek výhybek č.2XA/4, 5XA/6XA, 7XA/8XA a 9XA/10XA, zprovoznění traťové koleje č.2 Vsetín-Valašská Polanka, přednostně zprovozněna kolej Vsetín-Velké Karlovice.
- f) Pokračování prací na **budově RZZ** a na nové **tankovací stanici**, výstavba nové **technologické budovy** v místě původní na pozemku parc.č.3342 dokončena a budova zprovozněna.
- g) Práce na zabezpečovacím zařízení: Na začátku postupu došlo k přepojení kabelizace v dotčeném úseku. Zahajuje se oživování SZZ v obvodu Bečva a pracoviště v DK Vsetín.
- h) Práce na trakčním vedení.

2. Délka stavebního postupu

168 dnů, z toho 6 dnů začátkem stavebního postupu výhradně pro práce na zabezpečovacím zařízení.

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Vsetín, staniční kolej č.2(2a) mezi výhybkami č.6 a 1 nepřetržitě na 168 dnů, kolejové propojení mezi stávajícími výhybkami č. 1, 2, 3 a 4 (novými výhybkami č. 1, 3, 5 a 6) bude mimo výluku traťové koleje Vsetín - Hovězí v provozu.
- b) Traťová kolej č.2 Vsetín-Valašská Polanka nepřetržitě na 168 dnů.
- c) Traťová kolej Vsetín-Hovězí nepřetržitě na 96 dnů.
- d) Traťová kolej č.1 Vsetín-Valašská Polanka krátkodobě na 42x4 hodiny, pro zásobování stavby (v noční době nebo ve vhodné dopravní pauze).

Pozn.: Jde o výluky souběžné se společným zahájením.

4. Výluky TV

- a) ŽST Vsetín, staniční kolej č.2 na 168 dnů.
- b) Traťové koleje č.2 Vsetín-Valašská Polanka na 168 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod ve stanici, $V=\max 50$ km/h v širé trati.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti stávající RZZ, v obvodu Bečva v činnosti nové SZZ s pracovištěm JOP ve stávající DK. Popsáno v PS 01-28-01.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možné provozování drážní dopravy po koleji 2a v ŽST Vsetín.
- b) Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda po 2.TK v úseku Vsetín – Valašská Polanka.
- c) Při výluce dle bodu 3c) nebude možné provozovat drážní dopravu v úseku Vsetín – Hovězí.
- d) Při výluce dle bodu 3c) nebude možná jízda po 1.TK v úseku Vsetín – Valašská Polanka.

8. Dopravní opatření

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možné provozování drážní dopravy po koleji 2a v ŽST Vsetín. Jízda vlaků a posunu bude organizována po koleji č. 1a, doprava směr Velké Karlovice bude zastavena po dobu 96 dnů, zbytek stavebního postupu bude doprava směr Velké Karlovice v provozu po koleji 1a.
- b) Při výlukách dle bodu 3 b) nebude možná jízda po 2.TK v úseku Vsetín – Valašská Polanka. Vlaků v úseku Vsetín – Valašská Polanka budou vedeny po 1.TK, doprava směr Velké Karlovice bude zastavena po dobu 96 dnů, zbytek stavebního postupu bude doprava směr Velké Karlovice v provozu. Rozhodujícím údajem bude propustnost jednokolejného úseku, která činí cca 227 vlaků včetně zálohy. V GVD 2020 je zavedeno cca 69 pravidelných tras. Z výpočtu je zřejmé, že úsek vyhoví jednokolejnému provozu bez opatření.
- c) Při výluce dle bodu 3c) nebude možno provozovat drážní dopravu v úseku Vsetín – Nedvězí. V úseku Vsetín – Velké Karlovice bude zavedena náhradní autobusová doprava, drážní osobní a také nákladní doprava nebude provozována. Náhradní autobusovou dopravou bude za den najeto 1 288 km, za celou dobu výluky - 96 dní bude najeto celkem 123 648 km. Zbytek stavebního postupu bude doprava směr Velké Karlovice v provozu.
- d) Při výluce dle bodu 3d) bude doprava krátkodobě zastavena, výluka se doporučuje v noční době, případně ve vhodných dopravních pauzách.

Stavební postup č.3 (15.02.2022-25.07.2022, 161 dní)

Práce v liché kolejové skupině ŽST Vsetín.

1. Rozsah prací

- a) Zrušení železničního přechodu v km 43,475 (P8059) a železničního přejezdu v km 43,604 (P8060).
- b) Snesení výhybek č.53, 48 (včetně odbočné větve výhybky č.50), 47, 44, 43, 42, 40, 39, 37, 36. Snesení kolejí č.1 až 15, snesení výhybek č.31, 30, koleje č.15b po výhybku č.23 včetně, snesení výhybek č.203, 202, 201, snesení kolejí č.25, 25a, 23, 21, výhybek č.29, 28, 26, 22, 17, 16, 24, 18, 15, 13, 11, 9, 7, 5, snesení staniční koleje mezi výhybkami č.7 a km 36,950. Odstranění stávajících nástupišť u kolejí č.1 a 3.
- c) Snesení kusé koleje za výhybkou č.M1.

- d) Zřízení pažení mezi kolejemi č.1, 2 v místě mostních objektů v km 43,563 (Rokytenka), v km 37,349 a 43,623 (Mlýnský náhon), podchodu pro pěší ulice U Křivačárny a podchodu k nástupištím. Zřízení pažení mezi kolejemi č.1, 2 v místech příčných přechodů kabelovodu v km 37,650, v km 37,750 a v místech nedokončeného nástupiště č.2. V případě mostů v km 43,563 a 43,623 zřízení pažení i vně kolejí v poloze mezi stávající kolejí č.2 a budoucí kolejí č.2.
- e) Výstavba **kabelovodu** pod lichou kolejovou skupinou, napojení kabelovodu na jeho již zřízenou část ve stavebním postupu č.0.
- f) Práce na budově nového **terminálu včetně části podchodu**, před ukončením prodeje jízdenek ve výpravní budově zprovozněny pokladny v terminálu (provizorně).
- g) Výstavba nového podchodu pod lichou kolejovou skupinou. Práce na mostních objektech v km 43,563 (Rokytenka), v km 37,349 a 43,623 (Mlýnský náhon), podchodu pro pěší ulice U Křivačárny a na propustku v km 37,732 pod lichou kolejovou skupinou.
- h) Výstavba nového **ostrovního nástupiště č.2** mezi kolejemi č.1 a 2, toto nástupiště, i podchod, budou provizorně ukončeny v blízkosti stávající staniční koleje č.2, která bude po dobu stavebního postupu v provozu. Výstavba **nového nástupiště** u koleje č.9 v délce 160 m.
- i) Zřízení nového železničního spodku včetně odvodnění na nových kabelových tras v jeho místě, zřízení části šterkového lože.
- j) Pokládka provizorní výhybky č.**30XA** s jejím napojením na traťovou kolej č.1 Jablůnka-Vsetín, pokládka nových výhybek č.**30, 28, 26**, kolejí č.3, 5, 7, 9, výhybek č.**24, 20XA, 19, 17, 15, 13, 11**, pokládka kusých kolejí č.11, 13, částí kolejí 201, 202, 203. Pokládka části koleje č.1 od výhybky č.9XA po km 38,050.
- k) Pokládka provizorního kolejového pole napojeného na přímou větev stávající výhybky M1, části koleje č.2 a výhybky č.**29**, která prozatím zůstane nenapojena.
- l) U nových staničních kolejí č.5 a 7 zřízení **provizorních nástupišť**.
- m) Zprovoznění nové tankovací stanice.
- n) Pokračování prací na novém **terminálu. Budova RZZ** a nový **technologický objekt** v provozu. Zahájení prací na **objektu EPZ**. Dokončena **tankovací stanice**.
- o) Práce na zabezpečovacím zařízení: Došlo k aktivaci provizorního pracoviště JOP ve stávající DK a aktivace SZZ v obvodu Bečva. Dochází k další úpravě stávajícího RZZ a to především přeložek kabelizace. V SÚ probíhá výstavba nového SZZ.
- p) Práce na trakčním vedení.

2. Délka stavebního postupu

161 dnů, z toho 6 dnů začátkem stavebního postupu výhradně pro práce na zabezpečovacím zařízení.

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Vsetín, lichá kolejová skupina nepřetržitě na 161 dnů.
- b) Traťová kolej č.1 Jablůnka-Vsetín nepřetržitě na 14 dnů.
- c) ŽST Vsetín, koleje č.2, 4 na jablůnském zhlaví na 8x4 hodiny, pro práce dle bodu 1d).
- d) Traťová kolej č.2 Jablůnka-Vsetín na 8x4 hodiny, pro práce dle bodu 1d).

Pozn.: Jde o výluky souběžné se společným zahájením.

4. Výluky TV

- a) ŽST Vsetín, liché kolejové skupiny nepřetržitě na 161 dnů.
- b) Traťové koleje č.1 Jablůnka-Vsetín nepřetržitě na 14 dnů.
- c) ŽST Vsetín, kolejí č.2, 4 na 8x4 hodiny.
- d) Traťové koleje č.2 Jablůnka-Vsetín na 8x4 hodiny.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V = \max 40$ km/hod ve stanici, $V = \max 50$ km/h v širé trati.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti stávající RZZ, v obvodu Bečva v činnosti nové SZZ s pracovištěm JOP ve stávající DK. Popsáno v PS 01-28-01.

7. Jízdy vlaků

- Při výluce dle bodu 3a) nebude možné provozování drážní dopravy v liché kolejové skupině ŽST Vsetín.
- Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda po 1.TK v úseku Vsetín – Jablůnka.
- Při výluce dle bodu 3c) nebude možná jízda po kolejích č. 2, 4 v ŽST Vsetín.
- Při výluce dle bodu 3d) nebude možná jízda po 2.TK v úseku Vsetín – Jablůnka.

8. Dopravní opatření

- Při výluce dle bodu 3a) nebude možné provozování drážní dopravy v liché kolejové skupině ŽST Vsetín. Drážní doprava bude provozována na kolejích č. 2, 4, 6.
- Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda po 1.TK v úseku Vsetín – Jablůnka. Vlak budou v úseku Vsetín – Jablůnka vedeny po 2. TK. Rozhodujícím údajem bude propustnost jednokolejného úseku, která činí cca 253 vlaků. Úsek Vsetín – Jablůnka je pravidelně pojižděn cca 76 vlaky. Veškerou plánovanou dopravu lze mezistaničním úsekem provést.
- Při výluce dle bodu 3c) bude drážní doprava vedena po koleji č. 6. Výluky je možno konat pouze v nočních hodinách, kdy je frekvence osobní dopravy nejnižší, dle GVD 2020 se doporučuje v době 00:00 – 04:00 hod.
- Při výluce dle bodu 3d) bude doprava krátkodobě zastavena, výluka se doporučuje v noční době, případně ve vhodných dopravních pauzách.

Stavební postup č.4 (26.07.2022-17.12.2022, 145 dní)

Práce v sudé kolejové skupině ŽST Vsetín.

1. Rozsah prací

- Začátkem stavebního postupu nejprve zřízení provizorního propojení nové staniční koleje č.1 a stávající výhybky č.49, tato musí zůstat v provozu z důvodu zachování možnosti obsluhy železničních vleček za výhybkou č.M1. Následně práce v sudé kolejové skupině.
Začátkem stavebního postupu také zřízení provizorní pomocné vozovky v blízkosti železničního přejezdu P10383.
- Snesení výhybek č.46, 45, kolejí č.2, 4, 6, výhybky č.38, kolejí č.8 (část, částečně byla snesena ve stavebním postupu č.0), 10, 12, 16, 14, 6a, výhybky č.107, snesení výhybek č.27, 25, 21, 19, 12, 20, 14, 10, snesení koleje č.2 na výhybkou č.10 po km 37,200 včetně výhybek č.8, 6.
- Dokončení nového ostrovního nástupiště č.2. Pokládka části koleje č.1 a její provizorní napojení na výhybku č.49.
- Zahájení demolice západní části původní výpravní budovy ŽST Vsetín.
- Zahájení stavebních prací na nové **výpravní budově ŽST Vsetín, hale MVTV a na novém parkovacím domě.**
- Práce na budově nového **terminálu včetně podchodu**, v tomto stavebním postupu zcela dokončeny.
- Výstavba **kabelovodu** pod sudou kolejovou skupinou, napojení kabelovodu na jeho již zřízenou část ve stavebním postupu č.3.
- Výstavba nového podchodu pod sudou kolejovou skupinou.

- i) Výstavba nového ostrovního nástupiště č.1 u koleje č.4.
- j) Práce na mostním objektu v km 37,349 pod kolejí č.2 a na propustku v km 37,732 pod sudou kolejovou skupinou, práce na protihlukové stěně v km 1,155-1,244.
- k) Zřízení nového železničního spodku včetně odvodnění na nových kabelových tras v jeho místě, zřízení části šterkového lože.
- l) Pokládka nové výhybky č.27 s jejím napojením na výhybku č.29, pokládka kolejí č.2, 4, pokládka nových výhybek č.12, 14, 16, 23, pokládka kusých kolejí č.6, 8 včetně výhybky č.25 a zřízení nových zarážedel, pokládka výhybek č.18, 21, 22 a kusých kolejí č.101, 102, 103, 104 (po vybudování nové haly).
- m) **Budova RZZ, nový technologický objekt a objekt EPZ** dokončeny a v provozu.
- n) Práce na zabezpečovacím zařízení: Na začátku postupu došlo k aktivaci nového SZZ v celém rozsahu SZZ, které je již přepojeno do nové DK. Probíhá ochrana kabelizace.
- o) Práce na trakčním vedení.

2. Délka stavebního postupu

145 dnů, z toho 6 dnů začátkem stavebního postupu výhradně pro práce na zabezpečovacím zařízení.

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Vsetín, kolej č.2 stávající a kolej č.1 nová od km 38 po výhybku č.49 nepřetržitě na 3 dny, pro práce dle bodu 1a).
- b) ŽST Vsetín, sudá kolejová skupina nepřetržitě na 142 dnů.

4. Výluky TV

- a) ŽST Vsetín, sudé kolejové skupiny nepřetržitě na 142 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod ve stanici, $V=\max 50$ km/h v širé trati.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti nové SZZ. Popsáno v PS 01-28-01.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možné provozování drážní dopravy v sudé kolejové skupině ŽST Vsetín, navíc dle bodu 3b) po dobu 3 dnů nebude možné provozování drážní dopravy v nové koleji č. 1.

8. Dopravní opatření

- a) Při výluce dle bodu 3a) a 3b) nebude možné provozování drážní dopravy v sudé kolejové skupině ŽST Vsetín. Vlak budou vedeny po kolejích liché kolejové skupiny. Pro jízdu vlaků budou určeny koleje č. 1, 3, 5 a také 7 a 9 v případě jejich volnosti. Obsluha vlečky B.F.P. Lesy a statky T. Bati drážní dopravou nebude po dobu trvání stavebního postupu možná. Místní práce bude možná omezeně, je vhodné tuto činnost posunout do nočních hodin (dle GVD 2020 00:00 – 3.50 hod.), kdy nejezdí vlaky osobní dopravy. Během postupu dle části 3b) budou osobní vlaky odbočné trati Vsetín – Velké Karlovice vedeny po 1. koleji (dočasně kusá), ostatní osobní vlaky pak po kolejích č. 5 a 7, s dočasnými nástupišti. Dopravci na trati Vsetín – Velké Karlovice použijí vratné soupravy.

Stavební postup č.5 (15.03.2023-27.06.2023, 105 dní)

Dokončení práce v sudé kolejové skupině ŽST Vsetín na jablůnském zhlaví.

1. Rozsah prací

- a) Snesení části traťové koleje č.2 Jablůnka-Vsetín od km 38,608 po výhybku č.52, snesení výhybek č.52, 51, 50, 49.
- b) Dokončení práce na mostních objektech v km 43,563 (Rokytenka), v km 43,623 (Mlýnský náhon), podchodu pro pěší ulice U Křivačárny.
- c) Snesení výhybky č.M1 s jejím provizorním propojením na výhybku č.29 ze stavebního postupu č.3.
- d) Zřízení nového železničního spodku včetně odvodnění na nových kabelových tras v jeho místě, zřízení části šterkového lože.
- e) Přednostní položení výhybek č.36, 35 a jejich napojení na vlečkovou kolej, směrová a výšková úprava koleji, osazení výstroje trati, zprovoznění.
- f) Pokládka zbývající části staniční koleje č.1, výhybek č.32, 33, 34. Výhybka č.34 v přímé větvi nenapojena. Pokládka části traťové koleje č.2 Jablůnka-Vsetín od km 38,608 po již položenou výhybku č.36, směrová a výšková úprava koleje, osazení výstroje trati, zprovoznění kolejových spojek výhybek č.29/32 a 34/35, zprovoznění traťové koleje č.2 Jablůnka-Vsetín.
- g) Stavební práce na nové **výpravní budově ŽST Vsetín, hale MVTV a na parkovacím domě.** Dokončovací práce na novém **terminálu.**
- h) Práce na trakčním vedení.

2. Délka stavebního postupu

42 dnů, z toho 2 dny koncem stavebního postupu výhradně pro práce na zabezpečovacím zařízení.

3. Vyloučené koleje

- a) Traťová kolej č.2 Jablůnka-Vsetín nepřetržitě na 105 dnů.
- b) ŽST Vsetín, staniční kolej č.1 na jablůnském zhlaví nepřetržitě na 105 dnů.
- c) ŽST Vsetín, staniční koleje č.2, 4 na jablůnském zhlaví nepřetržitě na 105 dnů.
- d) ŽST Vsetín, železniční vlečky za výhybkou č.M1 (PROMET FOUNDRY a.s. Vsetín, TSR Vsetín) nepřetržitě na 7 dnů.

4. Výluky TV

- a) Traťové koleje č.2 Jablůnka-Vsetín na 105 dnů.
- b) ŽST Vsetín, staniční koleje č.1 na jablůnském zhlaví na 105 dnů
- c) ŽST Vsetín, staničních kolejí č.2, 4 na jablůnském zhlaví na 105 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod ve stanici, $V=\max 50$ km/h v širé trati.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Popsáno v PS 01-28-01.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možná jízda po 2. traťové koleji v úseku Jablůnka – Vsetín.
- b) Při výluce dle bodu 3b) nebude možná jízda po 1. staniční koleji v ŽST Vsetín.
- c) Při výluce dle bodu 3c) nebude možná jízda po 2. a 4. staniční koleji v ŽST Vsetín.
- d) Při výluce dle bodu 3d) nebude možná jízda drážních vozidel na vlečku PROMET FOUNDRY a.s.

8. Dopravní opatření

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možná jízda po 2.TK v úseku Jablůnka – Vsetín. Vlaky budou v mezistaničním úseku Jablůnka – Vsetín vedeny obousměrně po

- 1.TK. Rozhodujícím údajem bude propustnost jednokolejného úseku, která činí cca 253 vlaků. Úsek Vsetín – Jablunka je pravidelně poježděn cca 76 vlaky. Veškerou plánovanou dopravu lze mezistaničním úsekem provést.
- b) Při výlukách dle bodu 3b), c) nebude možná jízda po jablůnském zhlaví staničních kolejí č. 1, 2 a 4 v ŽST Vsetín. Koleje č. 1, 2 a 4 budou na jablůnském zhlaví kusé, jejich využití bude pouze pro končící/výchozí vlaky od Valašské Polanky či Velkých Karlovic. Tranzitní osobní doprava bude odbavena na kolejích č. 5, 7, na provizorních nástupištích, nákladní pak také na kolejích č. 3 a 9 v případě jejich volnosti. Vzhledem ke sníženému rozsahu kolejiště je doporučeno, aby místní práce v nákladní dopravě probíhala v nočních hodinách, dle GVD 2020 00:00 – 3:50 hod., kdy nejezdí vlaky osobní dopravy.
- c) Při výluce dle bodu 3d) nebude možná jízda drážních vozidel na vlečku PROMET FOUNDRY a.s. Vlečka nebude obsluhována drážní dopravou.

Stavební postup č.6 (27.06.2023-07.08.2023, 42 dní)

Dokončení práce v liché kolejové skupině ŽST Vsetín na jablůnském zhlaví.

1. Rozsah prací

- a) Snesení části traťové koleje č.1 Jablunka-Vsetín od km 38,676 po provizorní výhybku č.30XA (vložená ve stavebním postupu č.3), snesení výhybky č.30XA.
- b) Zřízení nového železničního spodku včetně odvodnění na nových kabelových tras v jeho místě, zřízení části šterkového lože.
- c) Položení výhybky č.31, její napojení na výhybky č.30, 34 a na staniční kolej č.3, směrová a výšková úprava koleji, osazení výstroje trati, zprovoznění.
- d) Práce na protihlukové stěně u koleje č.1 v km 38,568-38,673.
- e) Pokládka zbývajících částí traťové koleje č.1 Jablunka-Vsetín, její napojení na výhybku č.32x, směrová a výšková úprava koleje, osazení výstroje trati, zprovoznění traťové koleje č.1 Jablunka-Vsetín.
- f) Stavební práce na nové **výpravní budově ŽST Vsetín, hale MVTV** a na **parkovacím domě**. Budova nového **terminálu** v provozu.
- g) Odstranění provizorních nástupišť u staničních kolejí č.3, 5.
- h) Práce na trakčním vedení.

2. Délka stavebního postupu

42 dnů, z toho 2 dny koncem stavebního postupu výhradně pro práce na zabezpečovacím zařízení.

3. Vyloučené koleje

- a) Traťová kolej č.1 Jablunka-Vsetín nepřetržitě na 42 dnů.
- b) ŽST Vsetín, staniční koleje č.3, 5, 7, 9 na jablůnském zhlaví nepřetržitě na 7 dnů.

4. Výluky TV

- a) Traťové koleje č.1 Jablunka-Vsetín na 42 dnů.
- b) ŽST Vsetín, staničních kolejí č.3, 5, 7, 9 na 7 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod ve stanici, $V=\max 50$ km/h v širé trati.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Popsáno v příslušném PS 01-28-01.

7. Jízdy vlaků

Vlaky pojedou

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možná jízda po 1. traťové koleji v úseku Jablůnka – Vsetín.
- b) Při výluce dle bodu 3b) bude omezeno provozování drážní dopravy na kolejích č. 3, 5, 7, 9 v ŽST Vsetín.

8. Dopravní opatření

- a) Při výluce dle bodu 3a) nebude možná jízda po 1. TK v úseku Jablůnka – Vsetín. Vlaky budou v mezistaničním úseku Jablůnka – Vsetín vedeny obousměrně po 2.TK. Rozhodujícím údajem bude propustnost jednokolejného úseku, která činí cca 253 vlaků. Úsek Vsetín – Jablůnka je pojižděn cca 76 vlaky. Veškerou plánovanou dopravu lze mezistaničním úsekem provést.
- b) Při výluce 3b) nebude možná jízda drážních vozidel na koleje č. 3, 5, 7, 9 ŽST Vsetín přes jablůnské zhlaví. Koleje č. 3, 5, 7 a 9 budou na jablůnském zhlaví kusé, jejich využití bude pouze pro končící/výchozí vlaky od Valašské Polanky či Velkých Karlovic. Vzhledem ke sníženému rozsahu kolejíště je doporučeno, aby místní práce v nákladní dopravě probíhala v nočních hodinách, dle GVD 2020 00:00 – 03:50 hod., kdy nejedí vlaky osobní dopravy.

Stavební postup č.7 (07.08.2023-05.12.2023, 121 dnů)

Dokončení práce v liché kolejové skupině ŽST Vsetín na valašskopolanském zhlaví.

1. Rozsah prací

- a) Snesení části koleje mezi výhybkami č.9 a 11, která byla provizorně položena ve stavebním postupu č.3.
- b) Mostní objekt v km 37,349 (náhon) dokončen ve stavebním postupu č.4.
- c) Zřízení nového železničního spodku včetně odvodnění na nových kabelových tras v jeho místě, zřízení části šterkového lože.
- d) Pokládka části koleje mezi výhybkami č.9 a 11 a její propojení, směrová a výšková úprava koleji, osazení výstroje trati, zprovoznění.
- e) Stavební práce na nové **výpravní budově ŽST Vsetín**, dokončení a zprovoznění.
- f) Práce na **hale MVTV** a její dokončení a zprovoznění.
- g) Dokončovací práce, vyklizení staveniště.
- h) Práce na trakčním vedení.

2. Délka stavebního postupu

121 dnů.

3. Vyloučené koleje

- a) ŽST Vsetín, staniční kolej mezi novými výhybkami č.9 a 11 na valašskopolanském zhlaví nepřetržitě na 63 dnů.
- b) ŽST Vsetín, liché kolejové skupina na valašskopolanském zhlaví nepřetržitě na 63 dnů.

4. Výluky TV

- a) ŽST Vsetín, staniční koleje č.1 na valašskopolanském zhlaví na 63 dnů.
- b) ŽST Vsetín, sudé kolejové skupiny na 63 dnů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst $V=\max 40$ km/hod ve stanici, $V=\max 50$ km/h v širé trati.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Popsáno v příslušném PS 01-28-01.

7. Jízdy vlaků

- a) Při výlukách dle bodu 3a) a 3b) bude omezeno provozování drážní dopravy v liché kolejové skupině ŽST Vsetín.

8. Dopravní opatření

- a) Při výlukách dle bodu 3a) a 3b) bude omezeno provozování drážní dopravy v liché kolejové skupině ŽST Vsetín. Koleje č. 1, 3, 5, 7 a 9 budou na valašskopolanském zhlaví kusé, jejich využití bude pouze pro končící/výchozí vlaky od Jablůnky. Místní práce a posun proběhne přes jablůnské zhlaví. Tranzitní doprava bude odbavena na kolejích č. 2, 4/4b.

5.4 Náhradní autobusová doprava a dozorce přechodu

Náhradní autobusová doprava je využívána pouze během stavebního postupu č. 2 (délka SP je 96 dní), a je uvažována v celém úseku ŽST Vsetín až do ŽST Velké Karlovice, tj. délka trasy náhradní autobusové dopravy je cca 28 kilometrů. Vzhledem k tomu, že autobus má téměř shodné jízdní doby s vlakem, k narušení dopravy bude docházet pouze minimálně. Jako náhrada za každý odřeknutý vlak budou použity dva autobusy náhradní dopravy, což odpovídá běžným počtům cestujících na tomto vozebním rameni.

Zastávky NAD jsou uvažovány dle zvyklostí:

- | | |
|----------------------------|--|
| • ŽST Vsetín | - na pozemku ČD vedle výpravní budovy, |
| • Ustí u Vsetína zast. z. | - na aut. zast. v obci - směr Velké Karlovice, |
| • Janová z. | - na aut. zast. v obci, |
| • ŽST Hovězí | - na aut. zast. Obecní úřad, |
| • Huslenky z. | - na aut. zast. Huslenky, žel. st., |
| • Huslenky zast. z. | - na aut. zast. točna u MŠ, |
| • Halenkov zast. z. | - na aut. zast. Halenkov, dům služeb, |
| • ŽST Halenkov | - před výpravní budovou, |
| • Nový Hrozenkov zast. z. | - na aut. zast. v obci, |
| • Nový Hrozenkov nz. | - na hl. cestě u točny autobusů, |
| • Karolinka zast. z. | - na aut. zast. Karolinka, rozc. Kobylská, |
| • ŽST Karolinka | - na aut. zast. Karolinka, rozc. Horebečví, |
| • Velké Karlovice zast. z. | - na aut. zast. na rozcestí Soláň, |
| • ŽST Velké Karlovice | - před výpravní budovou. |

Za den výluky najede NAD 1288 kilometrů, za celých 96 dní trvání stavebního postupu č. 2 pak 123 648 kilometrů. 123 648 kilometrů je výsledná náročnost náhradní autobusové dopravy po celou dobu rekonstrukce ŽST Vsetín.

Kromě zavedení náhradní autobusové dopravy si stavební postupy rekonstrukce ŽST Vsetín vyžadají také zajištění pozice dozorce provizorního přechodu, z důvodu zabezpečení bezpečnosti přístupu cestující veřejnosti na nástupiště během probíhajících stavebních prací (proškolený zaměstnanec stavby). Pozice dozorce přechodu je nutná během stavebního postupu č. 3 (161 dní), stavebního postupu č. 4 (145 dní) a stavebního postupu č. 5 (42 dní), celkem tak po dobu dekonstrukce ŽST Vsetín 348 dní. Za jeden den je potřeba provizorní přechod hlídat dozorcem přechodu cca 20 hodin, tedy celková náročnost pozice dozorce přechodu je 6960 hodin.

5.5 Závěr ke stavebním postupům

Železniční stanice Vsetín je z pohledu osobních, ale také nákladních dopravců, důležitým dopravním bodem nejenom v místní, ale také dálkové a tranzitní dopravě s napojením na další rozhodující místa železniční sítě. Proto je potřeba po dobu rekonstrukce zachovat maximálně možnou provozuschopnost železničního uzlu.

V průběhu stavebních prací – realizace rekonstrukce ŽST Vsetín:

- dojde k nepřetržitým výlukám,
- dopravní opatření jsou navrhována na JŘ 2018, je nutno je brát orientačně a pro období vlastní stavby přizpůsobit skutečnému GVD.
- nutnou podmínkou reálnosti navržené etapizace je důsledné dodržování GVD, aby nedocházelo ke zpoždování vlaků – prevencí proto musí být vyloučení jakékoliv výlukové činnosti na sousedních úsecích se zákazem konání další výluky minimálně v délce výlukových ramen, nejlépe v délce přepravních ramen,
- pro každý stavební postup bude upravován oběh souprav i hnacích vozidel. Dílčí upřesnění dopravních opatření během stavby bude provedeno ve vydávaných konkrétních výlukových rozkazech (ROV),
- ve všech stavebních postupech je dodržena zásada, že k dispozici budou po dobu stavebních postupů vždy min. 3 nástupní hrany,
- cílem opatření DT je omezit provoz osobní a nákladní dopravy včetně vleček co nejméně, proto práce, které je možné konat v nočních hodinách, budou takto konány,
- krátkodobé noční výluky jsou vhodné v době cca od 23:15 do 03:15 (cca 4 hodiny),
- krátkodobé denní výluky jsou vhodné v době cca od 08:00 do 12:00 (cca 4 hodiny),
- výluky traťového zabezpečovacího zařízení při jednokolejných provozech proběhnou výhradně o víkendech, kdy je intenzita dopravy slabší.



V Brně, březen 2020, Ing. František Kováč

DOKLADOVÁ ČÁST

Seznam dokladů:

- Doklad 1: Vyjádření Ministerstva dopravy ČR
- Doklad 2: Vyjádření Krajského úřadu Olomouckého kraje
- Doklad 3: Vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje
- Doklad 4: Vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD tykající se výhledového rozsahu nákladní dopravy

Doklad 1: Vyjádření Ministerstva dopravy týkající se výhledového rozsahu dálkové osobní dopravy a její organizace (1/2)



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 OlomoucVáš dopis značky / ze dne
0050-2018-233/30.10.2018Naše značka
147/2018-190-VD/2Vyřizuje / linka
Snopek Jan, Mgr. / 225131173Praha
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 předmetné 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.hř. (– 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 trase, 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.



Doklad 1: Vyjádření Ministerstva dopravy týkající se výhledového rozsahu dálkové osobní dopravy a její organizace (2/2)

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

2/2

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

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



KOORDINÁTOR
INTEGROVANÉHO
DOPRAVNÍHO SYSTÉMU
OLOMOUCKÉHO KRAJE

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

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
stř. 233 A

04-12-2018

ev.č. 119 ověřil: BSC

přiděleno L: KOVAC

přiděleno D:

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




Ing. Kateřina Suchánková, MBA
ředitelka

KOORDINÁTOR INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OLOMOUCKÉHO KRAJE, P.O.

Jeremánkova 40b, 779 11 Olomouc | IČ: 72556064 | tel: +420 587 33 66 55 | kidsok@kidsok.cz | www.kidsok.cz



Doklad 3: Vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje týkající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace (1/2)

 Zlínský kraj krajský úřad	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. stř. 233 A 15 -11- 2018 ev.č. 112 ověřil: REC přiděleno L: KONEC přiděleno D:		
Odbor dopravy a silničního hospodářství	Moravia Consult Olomouc a.s. Mezírka 1 602 00 Olomouc		
Datum 13. listopadu 2018	oprávněná úřední osoba Ing. Bc. Pavel Kavan	Číslo jednací KUZL 76192/2018	Spisová značka
„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 objednavce 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 objednavce 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	

Doklad 3: Vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje týkající se výhledového rozsahu regionální osobní dopravy a její organizace (2/2)



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 křižení se silnicí I/57 a to z důvodu umožnění přestupu v relaci Horní Lideč – Velké Karlovice bez nutnosti zajiždky do Vsetína a z důvodu časového rozvolnění uzlu Vsetín.

S pozdravem

Ing. Emilie Slavíková
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství



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

Doklad 4: Vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD týkající se
výhledového rozsahu nákladní dopravy (1/3)



Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Podleská 926/5,

CZ-104 00 Praha 10

Tlf.: +420 603 463 484

info@zesnad.cz

www.zesnad.cz

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
	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

Doklad 4: Vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD týkající se výhledového rozsahu nákladní dopravy (2/3)

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

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

Úsek 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.

Doklad 4: Vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD tykající se
výhledového rozsahu nákladní dopravy (3/3)

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

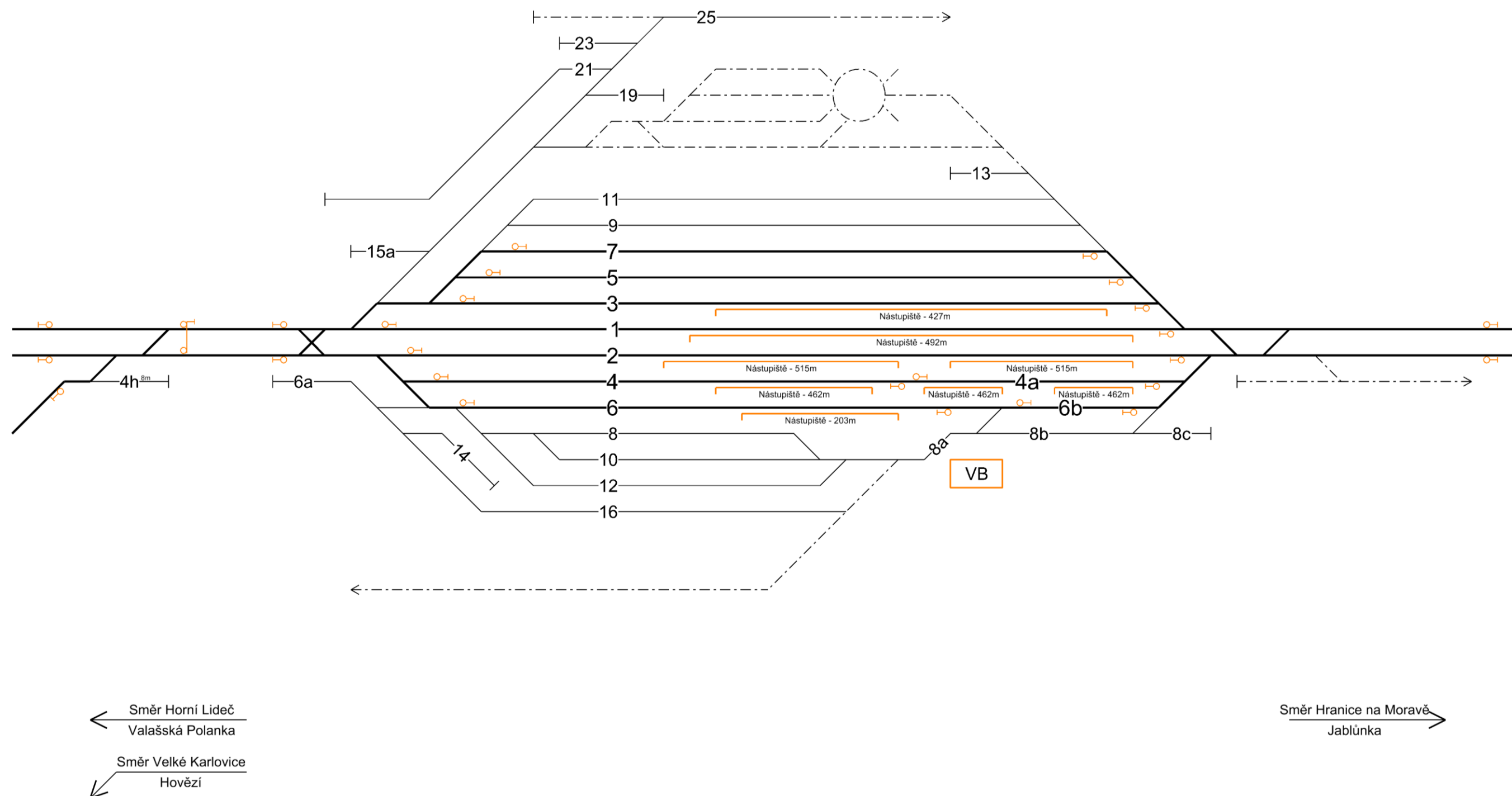
ŽESNAD.CZ

VÝKRESOVÁ ČÁST

Seznam výkresů:

- Výkres 1: Dopravní schéma stávajícího stavu ŽST Vsetín
- Výkres 2: Dopravní schéma výhledového stavu ŽST Vsetín
- Výkres 3: Dopravní schéma výhledového stavu ŽST Vsetín – zázemí pro dopravce
- Výkres 4: Výhledový grafikon vlakové dopravy KJŘ280
- Výkres 5: Výhledový grafikon vlakové dopravy KJŘ282
- Výkres 6: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí ŽST Vsetín

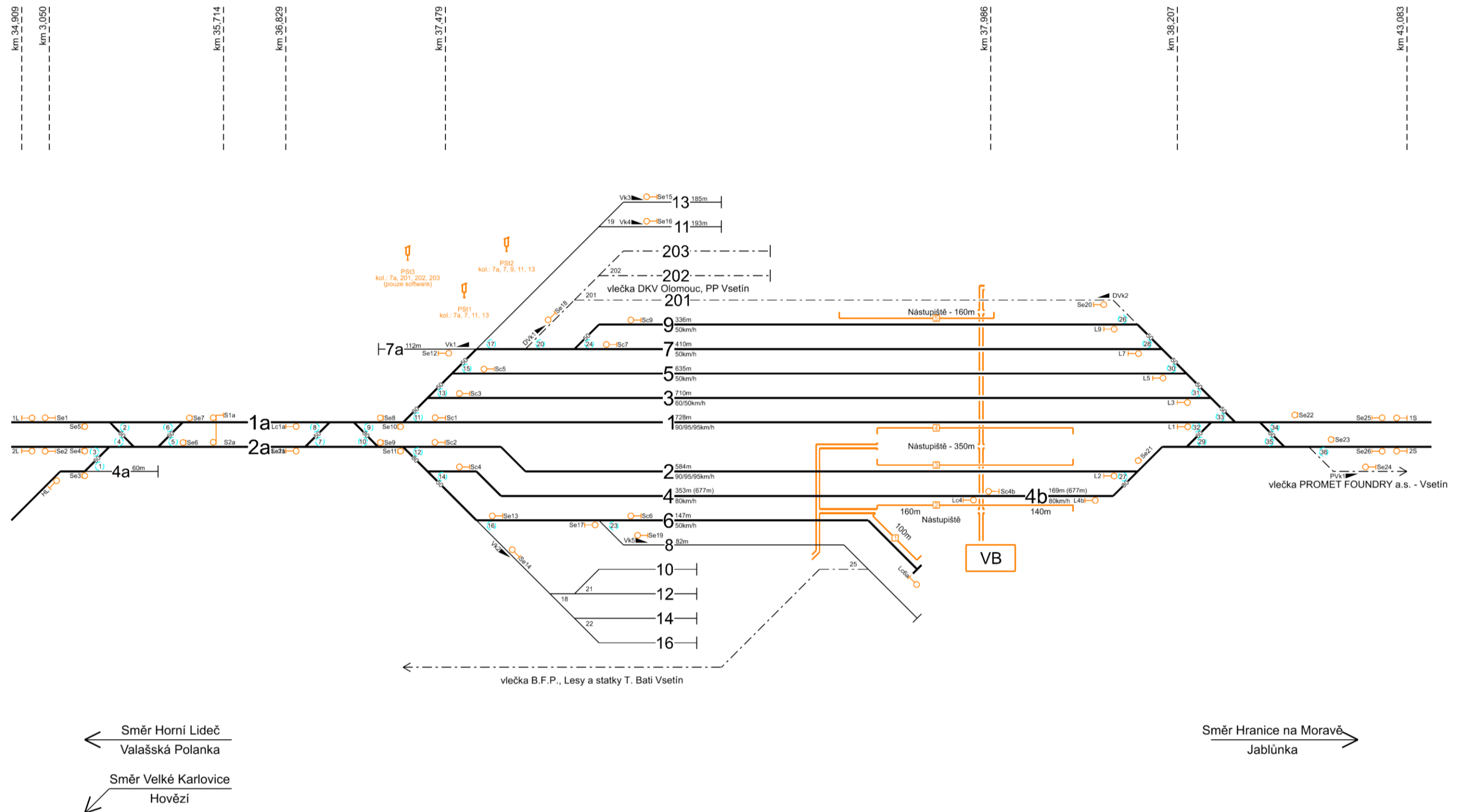
ŽST Vsetín - stávající stav



ŽST Vsetín - navrhovaný stav

obvod Bečva

obvod Vsetín



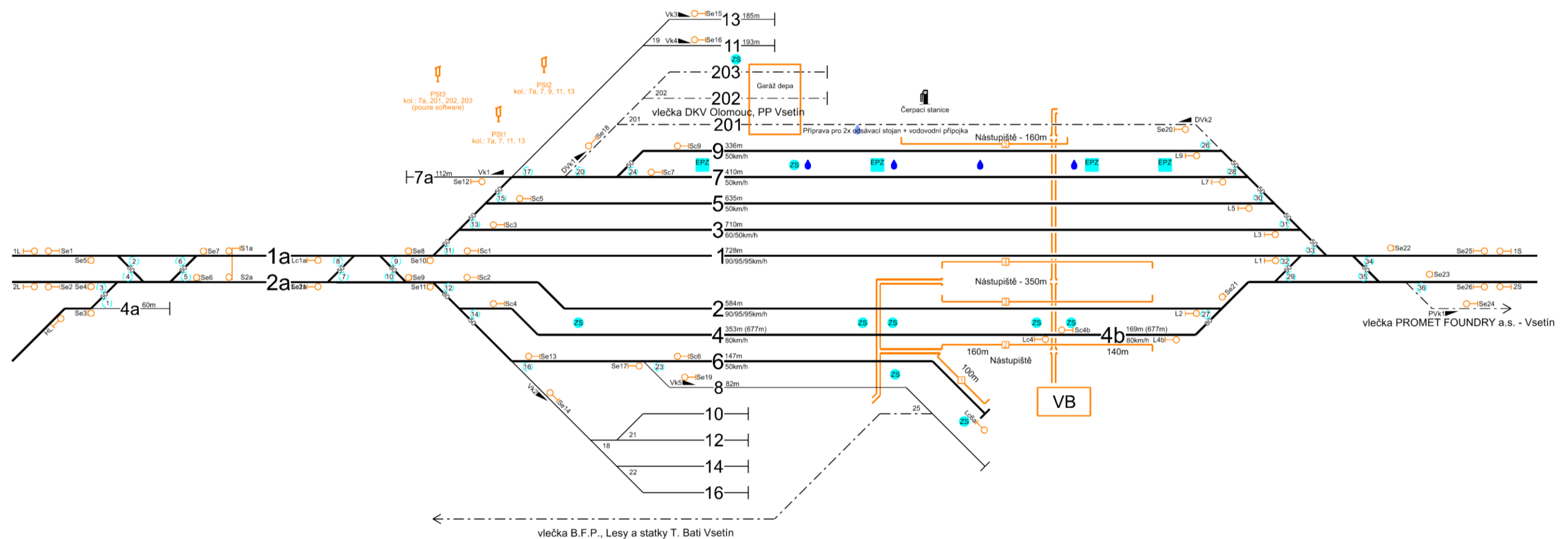
Výkres 3: Dopravní schéma výhledového stavu ŽST Vsetín – zázemí pro dopravce

ZST Vsetín - navrhovaný stav

zázemí pro dopravce

obvod Bečva

obvod Vsetín

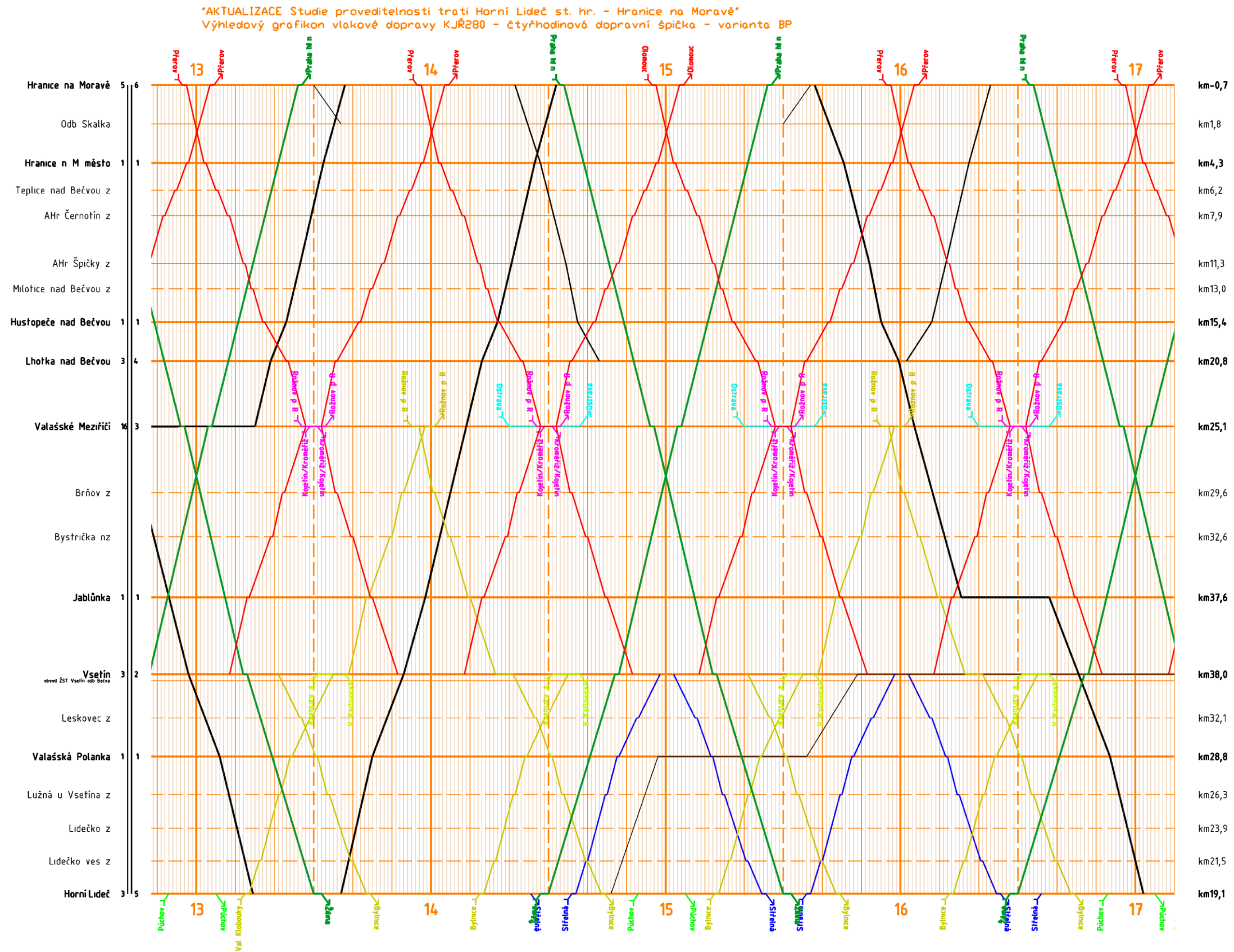


← Směr Horní Lideč
Valašská Polanka

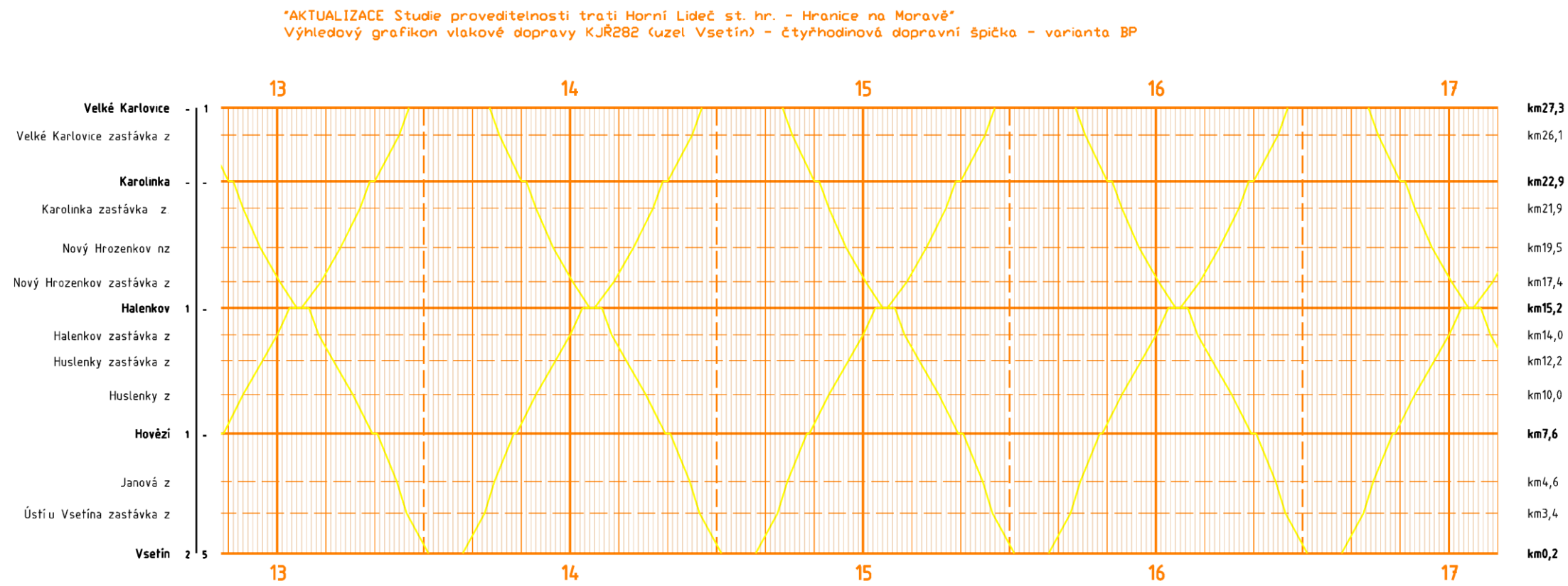
↙ Směr Velké Karlovice
Hovězí

→ Směr Hranice na Moravě
Jablůnka

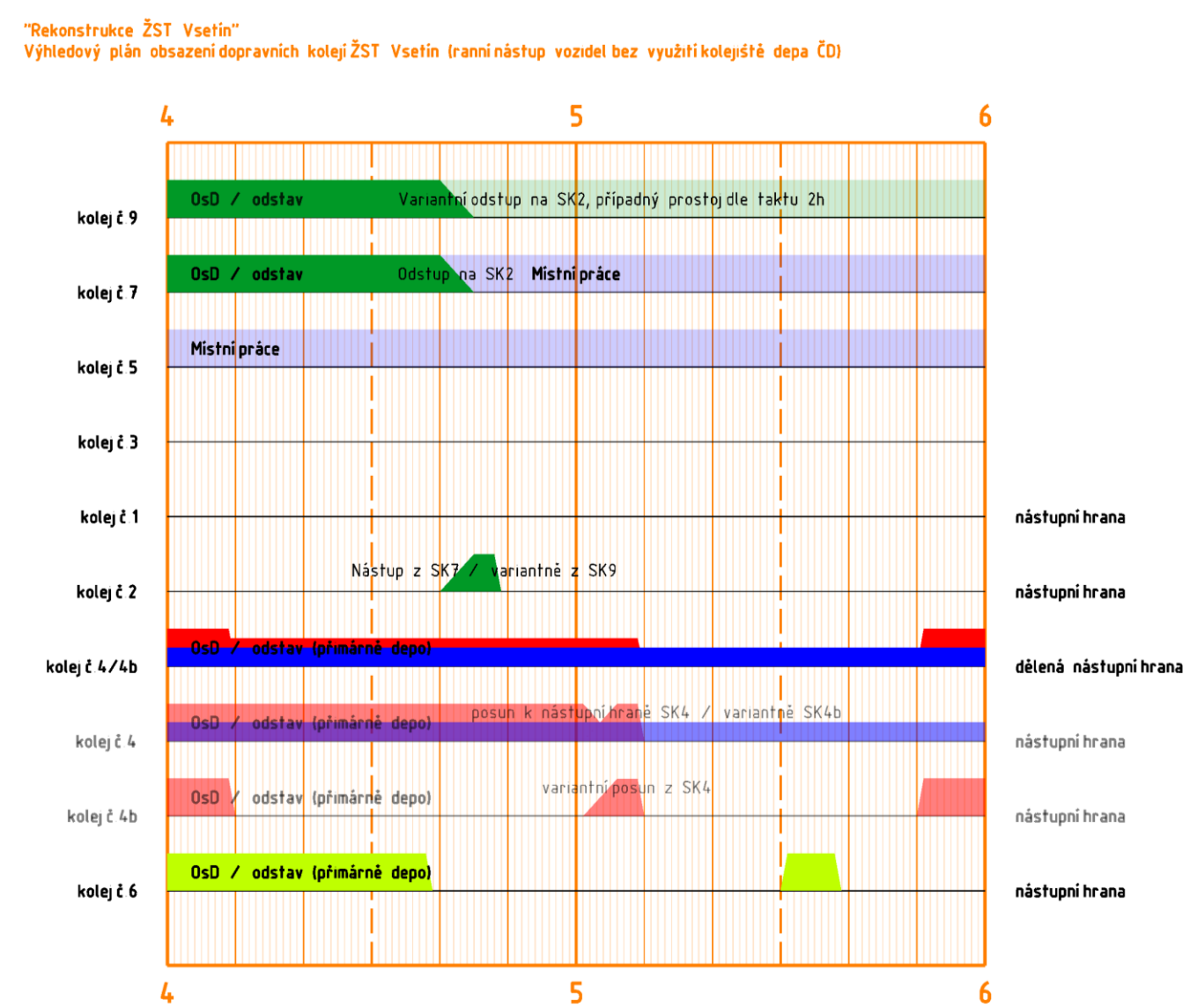
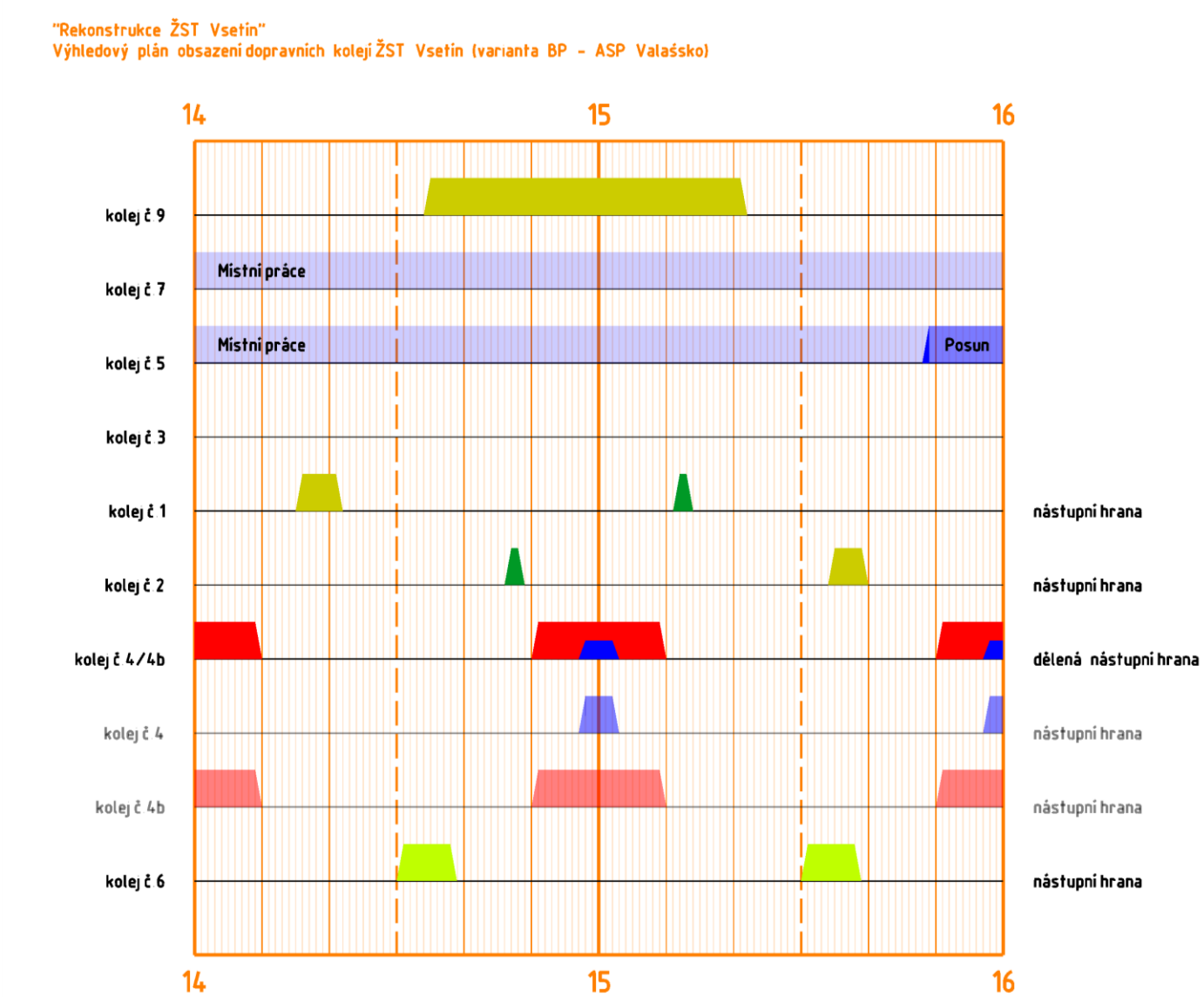
Výkres 4: Výhledový grafikon vlakové dopravy KJŘ280



Výkres 5: Výhledový grafikon vlakové dopravy KJŘ282



Výkres 6: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí ŽST Vsetín



Pozn: Vlaky relace Vsetín – Střelná vedeny pouze během dopravní špičky jako posilové vlaky

Pozn: V souvislosti s nočním odstavováním souprav osobních vlaků projektant upozorňuje, že chystané provozní zázemí soukromého dopravce ARRIVA (plánované odstavování až sedmi jednotek osobních vlaků) není možné zřídit na staničních kolejích ŽST Vsetín. Možnosti odstavování souprav osobních vlaků během nočních hodin v ŽST Vsetín jsou omezeny maximálně na kolej č 6, kolej č 4, kolej č 4b, kolej č 7 a kolej č 9 (koleje č 7 a 9 obsazovány soupravami dálkových osobních vlaků), žádné další staniční koleje nejsou pro dlouhodobější odstavování vhodné. Vhodným prostorem tak zůstává vlečkové kolejíště DKV ŽST Vsetín v majetku ČD a.s., které je pro tento účel upravováno, nelze ale zaručit jeho přístupnost všem dopravcům.