

Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě

DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE



Obsah

1. Úvod.....	8
2. Základní údaje.....	9
3. Současný stav.....	11
3.1 Dopravny a zastávky v úseku Střelná z. – Hranice na Moravě	19
3.2 Normativy vlaků	22
3.3 Frekvence cestujících.....	25
3.4 Postradatelná zařízení	27
3.5 Vlečkaři.....	28
3.6 Přejezdová zabezpečovací zařízení a mimořádné události na nich	29
4. Popis a technologie železničních stanic.....	31
4.1 Základní údaje k přeshraničnímu úseku	31
4.2 Železniční stanice Horní Lideč	33
4.2.1 Všeobecný popis	33
4.2.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD ..	33
4.2.3 Nástupiště.....	34
4.2.4 Koleje a jejich určení	34
4.2.5 Zabezpečovací zařízení ve stanicí.....	35
4.2.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy.....	35
4.2.7 Personální potřeba zaměstnanců.....	36
4.3 Železniční stanice Valašská Polanka	37
4.3.1 Všeobecný popis	37
4.3.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD ..	37
4.3.3 Nástupiště.....	38
4.3.4 Koleje a jejich určení	38
4.3.5 Zabezpečovací zařízení ve stanicí.....	38

4.3.6	Technologie provozu a výkony nákladní dopravy.....	38
4.3.7	Personální potřeba zaměstnanců	38
4.4	Železniční stanice Vsetín	39
4.4.1	Všeobecný popis	39
4.4.2	Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD ..	40
4.4.3	Nástupiště.....	40
4.4.4	Koleje a jejich určení	41
4.4.5	Zabezpečovací zařízení ve stanici.....	42
4.4.6	Technologie provozu a výkony nákladní dopravy.....	42
4.4.7	Personální potřeba zaměstnanců	43
4.5	Železniční stanice Jablůnka	44
4.5.1	Všeobecný popis	44
4.5.2	Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD ..	44
4.5.3	Nástupiště.....	45
4.5.4	Koleje a jejich určení	45
4.5.5	Zabezpečovací zařízení ve stanici.....	45
4.5.6	Technologie provozu a výkony nákladní dopravy.....	46
4.5.7	Personální potřeba zaměstnanců	46
4.6	Železniční stanice Valašské Meziříčí	47
4.6.1	Všeobecný popis	47
4.6.2	Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD ..	48
4.6.3	Nástupiště.....	49
4.6.4	Koleje a jejich určení	50
4.6.5	Zabezpečovací zařízení ve stanici.....	51
4.6.6	Technologie provozu a výkony nákladní dopravy.....	51
4.6.7	Personální potřeba zaměstnanců	54
4.7	Železniční stanice Lhotka nad Bečvou	55

4.7.1	Všeobecný popis	55
4.7.2	Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD ..	55
4.7.3	Nástupiště.....	56
4.7.4	Koleje a jejich určení	56
4.7.5	Zabezpečovací zařízení ve stanici.....	57
4.7.6	Technologie provozu a výkony nákladní dopravy.....	57
4.7.7	Personální potřeba zaměstnanců	57
4.8	Železniční stanice Hustopeče nad Bečvou.....	58
4.8.1	Všeobecný popis	58
4.8.2	Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD ..	58
4.8.3	Nástupiště.....	58
4.8.4	Koleje a jejich určení	59
4.8.5	Zabezpečovací zařízení ve stanici.....	59
4.8.6	Technologie provozu a výkony nákladní dopravy.....	59
4.8.7	Personální potřeba zaměstnanců	59
4.9	Železniční stanice Hranice na Moravě město	60
4.9.1	Všeobecný popis	60
4.9.2	Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD ..	60
4.9.3	Nástupiště.....	60
4.9.4	Koleje a jejich určení	60
4.9.5	Zabezpečovací zařízení ve stanici.....	61
4.9.6	Technologie provozu a výkony nákladní dopravy.....	61
4.9.7	Personální potřeba zaměstnanců	61
4.10	Železniční stanice Hranice na Moravě.....	62
4.10.1	Všeobecný popis	62
4.10.2	Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD ..	62
4.10.3	Nástupiště.....	64

4.10.4	Koleje a jejich určení	64
4.10.5	Zabezpečovací zařízení ve stanici.....	65
4.10.6	Technologie provozu a výkony nákladní dopravy.....	65
4.10.7	Personální potřeba zaměstnanců	70
5.	Rozsah dopravy.....	71
5.1	Rozsah osobní a nákladní dopravy – stávající stav.....	71
5.1.1	Dálková osobní doprava	71
5.1.2	Regionální osobní doprava	71
5.1.3	Nákladní doprava	72
5.1.4	Současné jízdní doby	77
5.2	Rozsah osobní a nákladní dopravy – výhledový stav	78
5.2.1	Dálková a regionální osobní doprava	78
5.2.2	Nákladní doprava	80
6.	Návrh	82
6.1.1	Infrastruktura	82
6.1.2	Zabezpečovací zařízení.....	84
7.	Jízdní doby a GVD	88
7.1	Skladba vlakových souprav, jízdní doby	88
7.2	Posrpková služba	90
7.3	Grafikon vlakové dopravy	90
7.3.1	Obecné podmínky sestavy GVD.....	90
7.3.2	Modelový GVD - varianta bez projektu	91
7.3.3	Modelový GVD - varianta A.1.1., A.1.2.	91
7.3.4	Modelový GVD - varianta B	92
7.3.5	Modelový GVD - varianta B+	92
7.3.6	Modelový GVD - varianta C	93
7.3.7	Modelový GVD – varianty D.1., D.2.	93

7.3.8	Síťové schéma.....	95
7.4	Propustnost traťových kolejí.....	95
7.4.1	Propustnost stávajícího stavu.....	95
7.4.2	Propustnost na základě navrženého GVD	96
7.4.3	Výluková propustnost	98
8.	Popis navrhovaného stavu	100
8.1.1	Traťový úsek Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč	100
8.1.2	Železniční stanice Horní Lideč	100
8.1.3	Traťový úsek Horní Lideč – Valašská Polanka	104
8.1.4	Železniční stanice Valašská Polanka	104
8.1.5	Traťový úsek Valašská Polanka - Vsetín.....	105
8.1.6	Železniční stanice Vsetín	106
8.1.7	Traťový úsek Vsetín - Jablůnka.....	110
8.1.8	Železniční stanice Jablůnka	110
8.1.9	Traťový úsek Jablůnka – Valašské Meziříčí.....	111
8.1.10	Železniční stanice Valašské Meziříčí	111
8.1.11	Traťový úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou.....	115
8.1.12	Železniční stanice Lhotka nad Bečvou	115
8.1.13	Železniční stanice Polom	118
8.1.14	Odbočka Milotice nad Bečvou	119
8.1.15	Železniční stanice Hranice na Moravě město	120
8.1.16	Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hranice na Moravě.....	122
8.1.17	Železniční stanice Špičky	123
8.1.18	Železniční stanice Hranice na Moravě.....	124
9.	Personální obsazení.....	140
9.1	Personální potřeba ve výchozím stavu.....	140
9.2	Personální potřeba ve variantě BP	141

9.3	Personální potřeba v projektových variantách.....	141
10.	Závěr	142
	Seznam zkratek	143
	Seznam tabulek	144

1. Úvod

Hlavními důvody k řešení dopravně-technologickému v trati Horní Lideč – Hranice na Moravě patří především problematika konfigurace stanic, a to v oblasti úrovnových přístupů cestujících na nástupiště a užitečných délek staničních kolejí. Samotná propustnost v bezvýlukovém stavu v obvyklých částech infrastruktury není v současném stavu výrazně omezující, avšak výše uvedené v případě úrovnového přístupu cestujících znamená jistá omezení v plynulosti provázení tras především nákladní dopravy v běžném provozním stavu při značné variaci od své kmenové trasy v ideálním grafikonu vlakové dopravy GVD. Problematika související s užitečnými délkami staničních kolejí (především předjízdných) souvisí se značným omezením normativu délky vlaků nákladní dopravy ve stávajícím stavu, kdy není v naprosté většině stanic dosaženo užitečných délek 650 m, natož 780 m, které lze výhledově považovat za dominantně poptávané především ve vztahu ke zvyšujícímu se podílu intermodální resp. kombinované dopravy. V oblasti traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) lze považovat za omezující jednosměrnost automatického hradla v některých mezistaničních úsecích (MÚ), což má negativní dopad do stability GVD nejen v průběhu plánovaných výlukových stavech, ale i po čas provozních mimořádností souvisejících s výlukou jedné z traťových kolejí (TK).

VZHLEDEM K EKONOMICKÉMU HODNOCENÍ A FINANČNÍ NÁROČNOSTI JEDNOTLIVÝCH VYRIANT BYLY VARIANTY B, B+, C POZASTAVENY, NEJSOU DÁLE ROZPRACOVÁVÁNY (VČETNĚ NÁVAZNÝCH ČÁSTÍ) A PROTO JIŽ NEJSOU TAKÉ ZAPRACOVÁVÁNY PŘIPOMÍNKY HODNOTITELŮ K TĚMTO VARIANTÁM (např. SŽDC - odbor základního řízení provozu, Ministerstvo dopravy ČR).

2. Základní údaje

Rozsah technického řešení Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě pro účely návrhu variant technického řešení je definován těmito hranicemi:

- ŽST Hranice na Moravě (včetně), ve var. C napojení na trať Bohumín – Přerov;
- státní hranice ČR/SR u Horní Lideče;
- zaústěním navazujících tratí do stanic Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč.

Železniční trať Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě představuje důležitou páteřní spojnici pro železniční spojení velké části České republiky se středním a východním Slovenskem, a také napojuje významná města Vsetín a Valašské Meziříčí na železniční síť. Význam trati spočívá jak v dálkové železniční osobní dopravě, tak v regionální a příměstské železniční dopravě i nákladní železniční dopravě. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům výše uvedených dopravních segmentů na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy, zejména z hlediska celkového technického stavu a potřeby zkracování jízdních dob.

Trať Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě je dvoukolejná. Je označena v JŘ pro cestující č. 280, ve služebních JŘ a v TTP č. 308. Trať je elektrifikována stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV ss, zabezpečovací zařízení je převážně AB, popř. AH, traťová rychlost je převážně do 80 - 100 km/h, traťová třída zatížení D4. Provozovatelem dráhy je SŽDC, s. o., místním správcem OŘ Olomouc. Trať je součástí dráhy celostátní, v síti TEN-T je zařazena do hlavní sítě v nákladní dopravě a do globální sítě v osobní dopravě. Z hlediska nákladní dopravy tvoří tato trať spojení ve směru nákladního koridoru Praha – Žilina – Čierna n. T. (Česko-slovenský nákladní koridor RFC 9). Dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální se jedná o celostátní dráhu evropského významu.

V nedávné minulosti bylo dokončeno několik staveb v úseku Horní Lideč st. hr. – Horní Lideč, včetně rekonstrukce Střelenského tunelu. Na rameni je v přípravě stavba řešící rekonstrukci úseku Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí (PD).

Řeší se rovněž „SP Rekonstrukce ŽST Přerov 2. stavba“ a „SP Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín/Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“. Dále probíhá v řešeném úseku akce pokrytí tratě signálem GSM-R.

V současné době probíhá zpracování územně technických studií VRT na ramenní RS 1 Praha – Brno – Ostrava, stejně jako studie proveditelnosti záměru zvýšení rychlosti a kapacity tratě Brno - Přerov. Tyto záměry mohou znamenat v budoucnu další podporu významu a využití trati z Hranic na Moravě směrem na Slovensko v osobní dopravě.

Vlastník a provozovatel dráhy

Vlastníkem předmětných drah je Česká republika. Vlastníka dráhy ve smyslu zákonných ustanovení zastupuje provozovatel dráhy, který provozuje dráhu, tj. provádí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Provozovatelem dráhy je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) se sídlem v Praze. Provozoschopnost tratí a řízení železničního provozu v přiděleném obvodu zajišťuje místně příslušné oblastní ředitelství (OŘ). OŘ se dále dělí na úseky pro ekonomiku, pro provoz infrastruktury, pro řízení provozu a pro techniku. Dotčené tratě spadají do působnosti OŘ Olomouc a provozních obvodů (PO) Přerov, Valašské Meziříčí.

Objednávku osobní dálkové dopravy předkládá Ministerstvo dopravy ČR. Osobní regionální železniční doprava je realizována na základě objednávky KÚ Zlínského a Olomouckého kraje, koordinátory integrovaného dopravního systému jsou firmy KOVED s.r.o. a KIDSOK, příspěvková organizace.

3. Současný stav

Tabulka 1 - Základní informace k úseku Polom – Hranice na Moravě - Drahotuše

Začátek trati:	Konec trati:
Označení dle JŘ/ TTP	270/ 305B
Bohumín - km 275,908	Přerov km 180,400
Zábrzdňá vzdálenost:	1000 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	300 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	690 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	4 ‰
Od konce k začátku trati	4 ‰
Provoz: pravostranný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava: 3 kV ss	
Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1 s dálkovým řízením z CDP Přerov úseku Přerov – Polanka n.O.	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Bohumín - Ostrava hl. n. 140 km/h	
Ostrava hl. n. - Prosenice 160 km/h	

Úsek 2. a 3. tranzitního koridoru spojující Břeclav, Prahu a Ostravsko. Trať je zatížena všemi segmenty dopravy. Osobní doprava vedena během dne, nákladní, vzhledem k velkému počtu osobních vlaků, je zpravidla vedena ve večerních hodinách.

Tabulka 2 - Základní informace k úseku Valašské Meziříčí – Branky na Moravě

Začátek trati:	Konec trati:
Označení dle JŘ/ TTP	303/ 304A
Valašské Meziříčí - km 24,719	Kojetín - km 73,422
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	205 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	221 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	16 ‰
Od konce k začátku trati	16 ‰
Provoz: obousměrný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava: nezávislá	
Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	70 km/h

Odbočuje ve stanici Kojetín na území Olomouckého kraje z trati 300 Brno - Přerov. Převážnou část dopravní obslužnosti však zajišťuje na území Zlínského kraje, kterým prochází v úseku Bezměrov - Valašské Meziříčí, kde se napojuje na významnou trať

280. Jedná se o dráhu celostátní, která obsluhuje na území kraje tyto stanice a zastávky: Bezměrov (z.), Postoupky (z.), Kroměříž, Hulín, Třebětice, Holešov, Dobrotice (z.), Jankovice (z.), Hlinsko pod Hostýnem (z.), Bystřice pod Hostýnem, Loukov (z.), Osičko, Rajnochovice (z.), Kunovice-Loučka, Police u Valašského Meziříčí (z.), Branky na Moravě a Valašské Meziříčí. Zastávka Všetuly není v současnosti využívána, její obnovení je však v souvislosti s rozvojem Strategické průmyslové zóny Holešov v budoucnu možné. Trať je jednokolejná, provozovaná v nezávislé trakci, maximální rychlost činí 70 km / h. V úseku Bystřice pod Hostýnem - Valašské Meziříčí má trať relativně složité sklonové a směrové poměry. Staniční zabezpečovací zařízení jsou na trati nehomogenní. Stanice Kroměříž a Hulín jsou vybaveny nejmodernějším zabezpečovacím zařízením ESA 11 na bázi JOP, stanice Hulín je navíc dálkově řízena z Přerova. Stanice Třebětice, Osičko a Kunovice-Loučka jsou vybaveny reléovým zabezpečovacím zařízením s tlačítkovou volbou, stanice Branky na Moravě zařízením TEST 14, stanice Holešov vybavena SZZ 2. kategorie typu TEST a stanice Bystřice pod Hostýnem mechanickým zabezpečovacím zařízením s místně přestavovanými výměnami a světelnými vjezdovými návěstidly, závislými na poloze výměn, na osičském zhlaví se skupinovými odjezdovými návěstidly, na holešovském zhlaví není stanice odjezdovými návěstidly vybavena. Traťové zabezpečovací zařízení je rovněž v jednotlivých úsecích odlišné. V úseku Kojetín - Holešov je v provozu systém automatického hradla bez návěstních bodů, v úseku Branky na Moravě – Valašské Meziříčí reléovým poloautomatickým blokem, ve zbylých úsecích je však využíváno stále telefonické dorozumívání. Z hlediska bezbariérovosti jsou vyhovujícím způsobem vybaveny pouze stanice Kojetín (nástupiště mezi kolejemi 4 – 6a), Kroměříž, Hulín a Valašské Meziříčí. Pro zajištění atraktivity trati je nutná rozsáhlá modernizace a zvýšení traťové rychlosti. Zcela nezbytné jsou bezbariérové úpravy stanice Bystřice pod Hostýnem, která je hojně využívána staršími osobami, mířícími na poutní místo Hostýn. V rozvojových záměrech je uvažováno i s elektrizací trati, její význam je nesporný v úseku Kojetín - Hulín, neboť by umožnil vedení přímých vlaků v elektrické trakci v relaci Brno - Zlín. Provoz na trati zajištěn motorovými jednotkami 844, 814, případně motorovými vozy řady 810. Ve špičce soupravy zesíleny o jednotku 814. Vybrané spoje propojeny až do Rožnova pod Radhoštěm.

Manipulační vlak jezdí ve složení HV řady 742 + 341 metrů, normativ hmotnosti 500 tun.

Tabulka 3 - Základní informace k úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm

Začátek trati:	Konec trati:
Označení dle JŘ/ TTP	281/ 304G
Rožnov pod Radh. - km 13,249	Valašské Meziříčí - km 25,055
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	101 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	210 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	12 ‰
Od konce k začátku trati	0 ‰
Provoz: obousměrný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava: nezávislá	
Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D3	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	60 km/h

Regionální dráha, vycházející ze stanice Valašské Meziříčí na trati 280 a vedoucí údolím Rožnovské Bečvy do Rožnova pod Radhoštěm. Obsluhuje tyto stanice a zastávky: Valašské Meziříčí, Krhová (z.), Hrachovec (nz.), Zašová (nz.), Střítež nad Bečvou, Zubří (z.) a dopravnu Rožnov pod Radhoštěm. Trať je jednokolejná, provozovaná v nezávislé trakci, maximální traťová rychlost činí 60 km / h, telefonické dorozumívání. Trať je provozována dle předpisu SŽDC D3 pro zjednodušenou dopravu, sídlem dirigujícího dispečera je ŽST Valašské Meziříčí. Křižování a předjíždění (dostižení) vlaků je na trati D3 povoleno v dopravně D3 Střítež nad Bečvou, křižování a dostižení vlaků v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm. Dopravna Rožnov pod Radhoštěm je vybavena mechanickým zabezpečovacím zařízením se světelným skupinovým odjezdovým návěstidlem nezávislým na výměnách, bez vjezdových návěstidel (nahrazeno lichoběžníkovou tabulkou). Díky údolnímu vedení má trať s ohledem na její význam většinou vyhovující směrové i sklonové poměry. Stanice a zastávky nejsou vybaveny bezbariérovým přístupem. Z hlediska potřeb regionální dopravy je trať v podstatě vyhovující, pro další zatraktivnění bude vhodné realizovat zlepšení stavebního stavu zastávek na trati a jejich bezbariérové úpravy, prospělo by i zrychlení jízdní doby odstraněním ohlašovací povinnosti v dopravně Rožnov pod Radhoštěm či vybavením trati radiofikací pro umožnění realizace ohlašovací povinnosti pomocí vysílačky. Provoz na trati zajištěn výhradně motorovými jednotkami 844. Vybrané spoje mají konečnou stanici Kojetín. Manipulační vlak veden HV řady 742, délka 214 metrů, normativ hmotnosti 700 tun.

Tabulka 4 - Základní informace k úseku Hostašovice – Valašské Meziříčí

Začátek trati:	Konec trati:
Označení dle JŘ/ TTP	323/ 302A
Ostrava - Kunčice - km 7,805	Valašské Meziříčí - km 61,133
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	170 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	500 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	16 ‰
Od konce k začátku trati	17 ‰
Provoz: pravostranný, v úseku Vratimov – Valašské Meziříčí obousměrný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava: nezávislá	
Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Ostrava - Kunčice – Frýdek - Místek	80 km/h
Frýdek - Místek – Frýdlant nad Ostravicí	100 km/h
Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí	70 km/h

Celostátní dráha navazující na trať 303 zajišťuje převážně dopravní obslužnost na území kraje Moravskoslezského. Na území Zlínského kraje zasahuje pouze cca 4 km dlouhý úsek s jedinou stanicí - Valašské Meziříčí, kde se dráha napojuje na trať 280. Je jednokolejná, provozovaná v nezávislé trakci, maximální rychlost na území kraje činí 70 km /h, je vybavena zabezpečovacím zařízením typu automatické hradlo s návěstním bodem (hradlo Krhová). Trať je na území kraje vedena ve značném podélném sklonu. Z hlediska regionální dopravy je její technický stav vyhovující. Na území Zlínského kraje nelze předpokládat rozsáhlejší úpravy, budoucí využití trati závisí především na záměrech kraje Moravskoslezského. Jelikož některé vlaky jezdí až do stanice Ostrava hl.n., provoz na trati zajišťují soupravy ve složení 842 + 2 osobní vozy. Vlaky, které končí ve Frenštátě pod Radhoštěm či Frýdlantu nad Ostravicí, jsou vedeny jednotkou 814, případně motorovým vozem 814 (dle pracovního dne a polohy).

Tabulka 5 - Základní informace k úseku Halenkov – Vsetín

Začátek trati:	Konec trati:
Označení dle JŘ/ TTP	282/ 304D
Velké Karlovice - km 27,453	Vsetín - km 37,986
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	80 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	105 metrů

Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	19 ‰
Od konce k začátku trati	2 ‰
Provoz: obousměrný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava: nezávislá	
Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D3	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Velké Karlovice – odbočka Vsetín Bečva	50 km/h
odbočka Vsetín Bečva – Vsetín	80 km/h

Regionální dráha spojuje okresní město Vsetín na trati 280 s Velkými Karlovicemi v údolí Vsetínské Bečvy. Trať odbočuje z trati 280 v odbočce Bečva, která je nyní začleněna do zabezpečovacího zařízení ŽST Vsetín. Obsluhuje následující stanice a zastávky: Vsetín, Ústí u Vsetína zastávka (z.), Janová (z.), Hovězí, Huslenky (z.), Huslenky zastávka (z.), Halenkov zastávka (z.), Halenkov, Nový Hrozenkov zastávka (z.), Nový Hrozenkov (nz.), Karolinka zastávka (z.), Karolinka, Velké Karlovice zastávka (z.) a Velké Karlovice. Trať je jednokolejná, provozovaná v nezávislé trakci, maximální rychlost činí 50 km / h. Trať je provozována dle předpisu pro zjednodušenou dopravu D3, sídlem dirigujícího dispečera je Halenkov. Dopravními D3 s ohlašovací povinností jsou Hovězí, Karolinka a Velké Karlovice. Stanice Halenkov je vybavena zabezpečovacím zařízením TEST A se světelnými návěstidly závislými na poloze výměn a skupinovými světelnými odjezdovými návěstidly, avšak bez kolejových obvodů. Trať byla v nedávné minulosti radiofikována, což umožňuje strojvedoucímu plnit ohlašovací povinnost prostřednictvím vysílačky bez nutnosti opuštění hnacího vozidla, což vedlo k podstatnému zkrácení celkové doby přepravy na této trati. Technický stav trati, směrové i sklonové poměry, jsou s ohledem na její význam v zásadě vyhovující. Stanice a zastávky jsou postupně modernizovány a vybaveny bezbariérovým přístupem. Bezbariérově přístupnými jsou Ústí u Vsetína zastávka, Janová zastávka, Halenkov zastávka, nákladiště + zastávka Nový Hrozenkov, Karolinka zastávka, Velké Karlovice zastávka. Specifickým problémem trati je extrémně vysoký počet úrovnových křížení s pozemními komunikacemi. I přes poměrně značné investice do budování přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ), které vedlo k podstatnému zlepšení situace, ještě stále zůstává řada přejezdů nezabezpečena, což ve vazbě na v řadě případů nevyhovující rozhledové poměry vede k nutnosti snížení rychlosti v místech těchto křížení na 10 - 20 km / h a tedy k nežádoucímu prodloužení jízdních dob a zvyšování energetické náročnosti provozu. Pro zatraktivnění trati z hlediska veřejné

dopravy je do budoucna nutno pokračovat ve výstavbě nových PZZ a redukci míst, vyžadujících snížení traťové rychlosti z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů, a postupně modernizovat a rekonstruovat zastávky a stanice a uzpůsobit je pro bezbariérový přístup. Vozba na trati je zajištěna takto:

Tabulka 6 - Složení vlaků osobní dopravy Halenkov - Vsetín a zpět

Halenkov – Vsetín / Vsetín - Halenkov		
814	8	6
2x 814	1	3
814 + 810 + BDtax	3	4

Pozn. V pátek, neděli jsou vlaky vedeny v odlišném řazení s posilovými vozy

Manipulační vlak je veden HV řady 742, normativem 300 tun a délkou 164 metrů oběma směry.

Tabulka 7 - Základní informace k úseku Bylnice – Horní Lideč

Začátek trati:	Konec trati:
Označení dle JŘ/ TTP	283/ 304C
Bylnice - km 157,761	Horní Lideč - km 19,105
Zábrzdna vzdálenost:	700 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	163 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	410 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	12 ‰
Od konce k začátku trati	12 ‰
Provoz: obousměrný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava: nezávislá	
Organizování a provozování drážní dopravy podle: Bylnice, Horní Lideč - SŽDC D1; Bylnice (mimo) – Horní Lideč (mimo) dle SŽDC D3.	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	70 km/h

Celostátní dráha odbočuje z trati 280 ve stanici Horní Lideč a končí v ŽST Bylnice na trati 341. Stanicemi a zastávkami na trati jsou: ŽST Horní Lideč, Valašské Příkazy (z.), Poteč (z.), doprava Valašské Klobouky, Návojná (z.), doprava Brumov, Brumov střed (z.) a ŽST Bylnice. Trať je jednokolejná, provozovaná v nezávislé trakci, maximální traťová rychlost činí 70 km / h. Trať je provozována dle předpisu pro zjednodušenou dopravu D3, sídlem dirigujícího dispečera je Bylnice. Dopravními D3 pro křižování, předjíždění vlaků jsou Brumov a Valašské Klobouky, obě dopravní jsou

vybaveny samovratnými výhybkami. Ohlašovací povinnost je v dopravně Brumov pro jízdu ve směru Valašské Klobouky, v dopravně Valašské Klobouky pro jízdu ve směru do dopravny Brumov. Pro spojení mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím se používá síť SRD provozované systémem TRS. Na trati se nacházejí dva tunely. Technickými, směrovými i sklonovými parametry je trať pro regionální dopravu vyhovující, její nevýhodou je značná vzdálenost od center obcí, které obsluhuje, a tím i její poměrně nízká atraktivita z důvodu velké docházkové vzdálenosti. Pro zvýšení atraktivity byla v nedávné minulosti vybudována nová zastávka Brumov střed. Veškeré tarifní body na trati jsou vybaveny bezbariérovým přístupem, vyjma ŽST Horní Lideč a dopravny Brumov. S ohledem na směrové vedení trati nelze s větším nárůstem jejího využití počítat.

Tabulka 8 - Základní informace k úseku Horní Lideč – Hranice na Moravě (dle stávajících TTP)

Začátek trati:	Konec trati:
Označení dle JŘ/ TTP	280/ 308
Horní Lideč - km 21,110	Hranice na M. - km 211,820
Zábrzdna vzdálenost:	1000 m (Hustopeče – Hranice na M 700m)
Největší délka vlaku osobní dopravy:	200 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	550 metrů
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):	
Od začátku ke konci trati	15 ‰
Od konce k začátku trati	18 ‰
Provoz: pravostranný	Rozchod kolejí: 1435 mm
Trakční soustava: 3 kV ss	
Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1 s dálkovým řízením z CDP Přerov úseku Hranice na Moravě – odb.Skalka	
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Horní Lideč st.hr. - Horní Lideč 90 km/h	Vsetín – Jablunka 90 km/h
Horní Lideč - Vsetín 85 km/h	Jablunka – Hranice na Moravě 80 km/h

Počátek trati je ve stanici Hranice na Moravě na území Olomouckého kraje, kde je zajištěno napojení na trať 270 Česká Třebová - Bohumín, která je součástí II. a III. tranzitních koridorů. Územím Zlínského kraje trať prochází v úseku Lhotka nad Bečvou - Horní Lideč st. hr., a pokračuje dále jako trať 125 ŽSR na území Slovenské republiky do stanice Púchov, kde se napojuje na nejvýznamnější slovenskou železniční magistrálu Bratislava - Žilina - Košice. Jedná se o trať celostátní. Na území Zlínského kraje má tyto stanice a zastávky: Lhotka nad Bečvou, Valašské Meziříčí, Brňov (z.), Bystřička (z.), Jablunka, Vsetín, Leskovec (z.), Valašská Polanka, Lužná u Vsetína (z.), Lidečko

(z.), Lidečko ves (z.), Horní Lideč a Střelná (z.). V minulosti sloužila cestujícím i zastávka Ústí u Vsetína, která je však již řadu let mimo provoz. Trať je v celé délce dvoukolejná, elektrizovaná napájecí soustavou 3 kV ss, nejvyšší traťová rychlost činí 90 km / hod. Z hlediska zabezpečovacího zařízení je trať vybavena obousměrným autoblokem (vyjma úseků Hranice na Moravě – Hranice na Moravě město, Hranice na Moravě město – Hustopeče nad Bečvou, kdy jsou mezistaniční úseky vybaveny AH-82A) a všechny stanice reléovou zabezpečovací soustavou. Zařízení umožňuje jízdy vlaků proti správnému směru, tzv. banalizací. Trať má relativně složité sklonové a směrové poměry. Technický stav trati není příliš dobrý, elektrická zařízení jsou na hranici své životnosti, stanice nejsou většinou vybaveny v souladu se současnými požadavky, zejména s ohledem na potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V nedávné době proběhla rozsáhlá rekonstrukce střelenského tunelu a rekonstrukce ŽST Horní Lideč.

Organizace dopravy probíhá dle předpisu SŽDC D1. Úsek spadá do kategorie celostátních drah, zařazených do sítě TEN-T (Comprehensive network - osobní doprava, Core network - nákladní doprava) a v národním pojetí není součástí sítě tranzitních železničních koridorů (TŽK). Je součástí železničního koridoru RFC9.

Ke zprovoznění česko-slovenského úseku koridoru (zkr. též „CS koridor“) došlo k termínu 10. 11. 2013 na trase Praha – Horní Lideč – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (slovensko - ukrajinská hranice).

CS koridor se nejpozději v roce 2020 stane součástí Rýnsko - dunajského koridoru.

Úsek organizačně náleží obvodu SŽDC Stavební správy východ, oblastnímu ředitelství (OŘ) Olomouc a do dvou provozních obvodů (PO) - v úseku Hranice na Moravě (včetně) - Špičky do PO Přerov, v úseku Milotice nad Bečvou – Horní Lideč st.hr. do PO Valašské Meziříčí.

Celá trať Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr. je vybavena vlakovým zabezpečovačem (VZZ), je vybavena traťovým radiovým systémem (TRS).

Schémata stanic výchozího stavu, který je kolejově identický variantě bez projektu, jsou součástí příloh.

Celá trať vede souběžně se silnicí I. třídy, přesněji

→ I/35 v úseku Hranice – Lešná,

- I/35 v úseku Lešná – Valašské Meziříčí,
- I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín,
- I/57 v úseku Vsetín – Horní Lideč,
- I/49 v úseku Horní Lideč – st. hranice.

Pro srovnání byla sestavena tabulka, která porovnává jízdní doby IAD, cestovní doby autobusu a cestovní doby železniční dopravy mezi hlavními relacemi (cestovní doby jsou převzaty ze současných jízdních řádů).

Tabulka 9 - Porovnání jízdních a cestovních dob [min]

Úsek	Expres	Osobní vlak	Autobus	IAD
Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí	23	29	35	26
Hranice na Moravě – Vsetín	41	50	80	46
Hranice na Moravě – Horní Lideč	60	95	115	64
Valašské Meziříčí – Vsetín	16	19	30	21
Vsetín – Horní Lideč	17	23	38	24

3.1 Dopravny a zastávky v úseku Střelná z. – Hranice na Moravě (výchozí stav)

Tabulka 10 - Dopravny a zastávky ve stávajícím stavu

Dopravna/zastávka	Staničení [km]	Číslo dopravní koleje (nejdelší dopravní kolej [m])	Délka nástupiště (kolej, nejkratší délka)	SZZ
Střelná z.	23,660		1 + 2 (140)	
Horní Lideč ŽST	19,105	2 (839)	7 (164) 2 (462)	RZZ
Lidečko ves z.	21,485		1 (140) 2 (221)	
Lidečko z.	23,912		1 (196) 2 (200)	
Lužná u Vsetína z.	26,338		2 (200)	

			1 (205)	
Valašská Polanka ŽST	28,795	2 (588)	3 (130)	RZZ
			2 (245)	
Leskovec z.	32,095		2 (203)	
			1 (220)	
Vsetín ŽST	37,986	2a (1408)	6 (203)	RZZ
			2 (515)	
Jabůnka ŽST	37,556	1 (556)	4 (130)	RZZ
			1 + 2 (248)	
Bystřička nz.	32,630		1 + 2 (140)	
Brňov z.	29,610		1 + 2 (240)	
Valašské Meziříčí ŽST	25,055	1. (708)	8 (154)	RZZ
			1 + 2 (329)	
Lhotka nad Bečvou ŽST	20,838	1 (824)	1 + 2 (260)	RZZ
Hustopeče n.Bečv. ŽST	15,379	3 (559)	1 + 2 (135)	RZZ
Milotice n.Bečvou z.	12,965		1 (140)	
			2 (214)	
Špičky z.	11,295		1 (140)	
			2 (240)	
Černotín z.	7,937		1 (140)	
			2 (240)	
Teplice n.Bečvou z.	6,184		1 + 2 (240)	
Hranice na Mor. město ŽST	4,272	2 (554)	1 + 2 (120)	JOP ESA 11
			3 (200)	
Skalka odbočka	1,828			JOP ESA 11 z CDP
Hranice na Moravě ŽST	211,820	3 (734)	13 (300)	JOP ESA 11 z
			1 + 2 (440),	CDP
			7 + 9 (440)	

Z předchozí tabulky je patrné, že v úseku Střelná – Hranice na Moravě by ve výchozím stavu měla činit maximální délka vlaku osobní dopravy 120 m a to z důvodu délky nástupištní hran v železniční stanici Hranice na Moravě město. Uvedená délka nejkratšího nástupiště odpovídá nejdelší čtyřvozové jednotce 460, které jsou vystavovány na Os vlaky (rezerva 22 metrů na zastavení v ŽST Hranice na Moravě město). Délku nástupišť ve stanicích Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč, obsluhovaných vlaky Ex, R (SR – Praha Ex2, Vsetín – Praha R18) lze

považovat za dostatečnou a odpovídá současnému normativu dálkové dopravy, který je 200 metrů. Tento normativ bývá překročen z důvodu posilových vozů na Slovensko a zpět, velice minimálně.

Trať Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr. je vedena na různých sklonových poměrech. Zatímco z Hranic na Moravě do cca km 8,000 klesá (převážně do 6 ‰), poté začne stoupat až do km cca 67,0, což je před zast. Střelná (stáv. kilometráž 23,9). Největší sklon je před bodem zlomu v km 23, 866 (H. Lideč – Púchov), cca 14,7 ‰. Následuje klesání až 17,5 ‰ směr SR.

Trať směr SR stoupá, zároveň ŽST Púchov přechází na střídavou trakci. Postrková služba je plánována podle normativu hmotnosti uvedeného v plánu řazení nákladních vlaků, v provozu pak organizována dispečerským aparátem podle skutečné hmotnosti vlaků. Podle toho jsou postrkové nebo příprěžní lokomotivy přidávány ve stanicích dle opatření dopravce podle rozhodného stoupání. Rozdíly jsou v úsecích Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí, jiný v úseku Valašské Meziříčí - Vsetín, jiný Vsetín - Lideč a jiný směr SR. V současné době jsou postrky přidávány v Horní Lideč, případně dříve – Valašská Polanka, Vsetín, Jablunka, případně Valašské Meziříčí. V minulosti se pro postrk využívala taktéž stanice Lhotka nad Bečvou. Povolená postrková služba je uvedena v tabulce:

TTP				Trať 308	
Povolená postrková služba, posun mezi dopravními za vlakem zakázán					
Začátek trati: (Lúky pod Makytou) -H.Lideč st.hr. (km 21,110)			Konec trati: Hranice na M. (km 211,820)		
Platí pro koleje:		1. a 2. traťovou			
Začátek postrku / začátek zákazu PMD	Konec postrku / konec zákazu PMD	Povolení jízdy postrku	Posun mezi dopravními zakázán	Poznámka	
1	2	3	4	5	
Púchov	km 23,5	1 n	/	Vrací se do Púchova	
H. Lideč	km 24,1	1 n		Vrací se do H.Lidče	
km 23,421 (zač. tunelu)	st. hranice SR			Nepřehledný tunel	
Valašské Meziříčí	km 29,5	1 n		Vrací se do Val. Meziříčí	
Lhotka n.Beč.	H.Lideč	2			
Valašské Meziříčí	Hranice na M.	2			

Již ve výchozím stavu je nezanedbatelná část nákladních vlaků tvořena vlaky kombinované dopravy, která zvyšuje nároky nejen na normativ délky v přeneseném

dopadu do potřeby dostatečných užitečných délek staničních kolejí, ale také právě na normativ hmotnosti vlaku odpovídající maximálně dostupné typové délce soupravy vozebního ramene při současné minimalizaci potřeby hnacích vozidel k dopravě těchto vlaků. Z následující tabulky normativů hmotnosti lze přednostně kombinované dopravě již ve výchozím stavu, ale především s potenciálem výhledového stavu, přiřadit např. lokomotivní řady 189, 1216, Vectron – všeobecně se jedná o hnací vozidla s výkonem 6400 kW.

Typový normativ hmotnosti soupravy kombinované dopravy činí 1 600 t při normativu délky 610 m.

Plnění typového normativu nákladní dopravy lze zajistit uplatněním omezujících podmínek při sestavě a plnění GVD za předpokladu, že ve směru Hranice na Moravě – Horní Lideč st.hr. nebude vlak nikde zastaven. Za tohoto předpokladu lze uplatnit dokonce normativ hmotnosti vyšší.

3.2 Normativy vlaků

Trat': Horní Lideč – Hranice na Moravě a zpět										
Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu ř.									Poznámka
	110, 111	121, 122, 123	130	140, 141	162, 362	163, 363	183,78,186, 189,386, 1216§	363.5		
Horní Lideč – Valašské Meziříčí	T ₄ 1600 T ₁ 500 S ₁ 400 U ₁ 100	T ₄ 2500 T ₂ 270 S ₂ 100 U ₁ 500	T ₄ 2500 T ₂ 270 S ₂ 100 U ₁ 500	T ₄ 2500 T ₂ 200 S ₂ 000 U ₁ 500	T ₄ 2500 T ₂ 200 S ₂ 000 U ₁ 500	T ₄ 2500 T ₂ 270 S ₂ 100 U ₁ 500	T ₄ 2600 T ₂ 400 S ₂ 200 U ₁ 600	T ₄ 2600 T ₂ 400 S ₂ 200 U ₁ 600		
Valašské Meziříčí – Hranice na M.	T ₄ 1200 T ₁ 150 S ₁ 100* U ₈ 00	T ₄ 2200 T ₁ 800 S ₁ 600 U ₁ 100	T ₄ 2200 T ₁ 800 S ₁ 650 U ₁ 100	T ₄ 1400 T ₁ 250 S ₁ 200 U ₉ 00	T ₄ 1700 T ₁ 650 S ₁ 450 U ₁ 000	T ₄ 2200 T ₁ 800 S ₁ 650 U ₁ 100	T ₄ 2250 T ₁ 850 S ₁ 700 U ₁ 200	T ₄ 2250 T ₁ 850 S ₁ 700 U ₁ 200		Platí při průjezdu celým úsekem * Val. Meziříčí – Hustopeče n.B. platí S ₁ 300 tun
	T ₄ 1100 T ₁ 050 S ₁ 000 U ₈ 00	T ₄ 1450 T ₁ 350 S ₁ 300 U ₁ 100	T ₄ 1450 T ₁ 350 S ₁ 300 U ₁ 100	T ₄ 1200 T ₁ 100 S ₁ 050 U ₉ 00	T ₄ 1350 T ₁ 250 S ₁ 200 U ₁ 000	T ₄ 1450 T ₁ 350 S ₁ 300 U ₁ 100	T ₄ 1800 T ₁ 700 S ₁ 600 U ₁ 200	T ₄ 1800 T ₁ 700 S ₁ 600 U ₁ 200		Platí při rozjezdu v úseku vj. náv. Hranice n M. město– Hranice na M.
Hranice na M. – Valašské Meziříčí	T ₄ 1300 T ₁ 250 S ₁ 200 U ₈ 00	T ₄ 2400* T ₂ 350* S ₂ 000* U ₁ 200*	T ₄ 2400* T ₂ 350* S ₂ 000* U ₁ 200*	T ₄ 1900* T ₁ 800* S ₁ 700* U ₁ 000*	T ₄ 2240* T ₂ 200* S ₁ 950* U ₁ 000*	T ₄ 2400* T ₂ 350* S ₂ 000* U ₁ 200*	T ₄ 2550* T ₂ 450* S ₂ 100* U ₁ 250*	T ₄ 2500* T ₂ 450* S ₂ 100* U ₁ 250*		* platí při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Valašské Meziříčí
Valašské Meziříčí – Vsetín	T ₄ 1250 T ₁ 230 S ₁ 200 U ₈ 00	T ₄ 2300 T ₂ 270 S ₂ 000 U ₁ 200	T ₄ 2300 T ₂ 270 S ₂ 000 U ₁ 200	T ₄ 1750 T ₁ 700 S ₁ 500 U ₁ 000	T ₄ 2200 T ₂ 100 S ₁ 950 U ₁ 000	T ₄ 2300 T ₂ 270 S ₂ 000 U ₁ 200	T ₄ 2350 T ₂ 300 S ₂ 050 U ₁ 250	T ₄ 2350 T ₂ 300 S ₂ 050 U ₁ 250		Platí při průjezdu celým úsekem

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu ř.									Poznámka
	110, 111	121, 122, 123	130	140, 141	162, 162	163, 163	183.7š, 186,189, 386, 1216š	363.5		
Valašské Meziříčí – Vsetín	T ₄ 1250 T1230 S1200 U800	T ₄ 1750 T1650 S1600 U1200	T ₄ 1750 T1650 S1600 U1200	T ₄ 1270 T1250 S1200 U1000	T ₄ 1800 T1750 S1600 U1000	T ₄ 1850 T1800 S1600 U1200	T ₄ 2000 T1900 S1700 U1200	T ₄ 2000 T1900 S1700 U1200		Platí při rozjezdu v ŽST Val. Meziříčí a kdekoli v úseku
Vsetín – Horní Lideč	T ₄ 600* T580 S550 U400	T ₄ 1000* T900 S800 U800	T ₄ 1000* T900 S800 U800	T ₄ 800* T750 S700 U650	T ₄ 900* T850 S800 U750	T ₄ 1000* T900 S800 U800	T ₄ 1100* T1050 S900 U800	T ₄ 1100* T1050 S900 U800		* platí při průjezdu celým úsekem
Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu ř.									Poznámka
	181-183, ET 22	131, 2x130, ET 41	2x363.5							
Horní Lideč – Valašské Meziříčí	T ₄ 2650 T2550 S2250 U1600	T ₄ 3000 T3000 S3000 U2000	T ₄ 3000 T3000 S3000 U2000							
Valašské Meziříčí – Hranice na M.	T ₄ 2350 T2270 S2100 U1600	T ₄ 3000 T3000 S3000 U2000	T ₄ 3000 T3000 S3000 U2000							Platí při průjezdu celým úsekem * Val. Meziříčí – Hustopeče n.B. platí S1300 tun
	T ₄ 2200 T2100 S2000 U1500	T ₄ 2800 T2600 S2500 U2000	T ₄ 3000 T3000 S2900 U2000							Platí při rozjezdu v úseku vj. náv. Hranice n.M. město- Hranice na M.
Hranice na M. – Valašské Meziříčí	T ₄ 2650* T2550* S2250* U1200*	T ₄ 3000* T2900* S2800* U2000*	T ₄ 3000* T3000* S3000* U2000*							* platí při průjezdu u vjezd. náv. ŽST Val. Meziříčí
Valašské Meziříčí – Vsetín	T ₄ 2450 T2400 S2100 U1200	T ₄ 3000 T2900 S2800 U2000	T ₄ 3000 T3000 S3000 U2000							Platí při průjezdu celým úsekem
	T ₄ 2200 T2000 S1900 U1200	T ₄ 3000 T2900 S2800 U2000	T ₄ 3000 T3000 S3000 U2000							Platí při rozjezdu v ŽST Val. Meziříčí a kdekoli v úseku
Vsetín – Horní Lideč	T ₄ 1350* T1150 S1000 U800	T ₄ 1900* T1700 S1500 U1200	T ₄ 2100* T2000 S1800 U1500							* platí při průjezdu celým úsekem
Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu ř.									Poznámka
	730, 731	740	741, 742	742.7, 749- 754, ST 45	752.6, 753.7, 755	770, 771	761, 2016, BB 475, 223 DB			
Horní Lideč – Hustopeče nad Bečvou	T ₄ 1500 T1450 S1400 U1000	T ₄ 1550 T1500 S1450 U1050	T ₄ 1500 T1450 S1400 U1000	T ₄ 2200 T2100 S2000 U1050	T ₄ 2200 T2100 S2000 U1050	T ₄ 2300 T2300 S2300 U1900	T ₄ 2300 T2200 S2100 U1500			
Hustopeče nad Bečvou – Hranice na M.	T ₄ 1050 T1030 S1000 U600	T ₄ 1200 T1150 S1100* U700	T ₄ 1130 T1050 S1000* U600	T ₄ 1180 T1100 S1080 U1000	T ₄ 1300 T1250 S1200 U1050	T ₄ 1500 T1450 S1400 U1050	T ₄ 1400 T1350 S1300 U1050			* Odb Skalka – Hranice na M. platí S1200 tun
Hranice na M. – Vsetín	T ₄ 1200 T1150 S1050* U1000	T ₄ 1350 T1300 S1250* U1050	T ₄ 1300 T1250 S1200* U1000	T ₄ 1300 T1250 S1200* U1050	T ₄ 1350 T1300 S1250* U1050	T ₄ 1550 T1500 S1450+ U1100	T ₄ 1400 T1350 S1300 U1200			* Hranice na M. – Odb Skalka, Hustopeče nad B. – Val. Meziříčí platí S1400 tun + Hranice na M. – Odb Skalka platí S2000 tun

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu ř.									Poznámka
	730, 731	740	741, 742	742.7, 749- 754, ST 45	752.6, 753.7, 755	770, 771	761, 2016, BB 475, 223 DB			
Vsetín – Horní Lideč	T ₆ 650 T ₆ 600 S ₆ 550 U ₆ 400	T ₄ 700 T ₆ 800 S ₆ 600 U ₄ 50	T ₄ 650 T ₆ 600 S ₆ 550 U ₄ 00	T ₄ 700 T ₆ 800 S ₆ 600 U ₅ 50	T ₄ 800 T ₇ 50 S ₆ 50 U ₆ 50	T ₄ 850 T ₈ 30 S ₈ 00 U ₇ 00	T ₄ 800 T ₇ 50 S ₆ 50 U ₆ 00			
Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu ř.									Poznámka
	2x740	2x741, 2x742	2x742.7, 2x749- 2x754	2x752.6, 2x753.7, 2x755						
Horní Lideč – Hustopeče nad Bečvou	T ₄ 3000 T ₂ 900 S ₂ 800 U ₂ 000	T ₄ 2900 T ₂ 800 S ₂ 700 U ₁ 900	T ₄ 3000 T ₃ 000 S ₃ 000 U ₂ 000	T ₄ 3000 T ₃ 000 S ₃ 000 U ₂ 000						
Hustopeče nad Bečvou – Hranice na M.	T ₄ 2300 T ₂ 200 S ₂ 100 U ₁ 300	T ₄ 2160 T ₂ 000 S ₁ 900 U ₁ 100	T ₄ 2260 T ₂ 100 S ₂ 060 U ₁ 900	T ₄ 2500 T ₂ 400 S ₂ 300 U ₂ 000						
Hranice na M. – Vsetín	T ₄ 2600 T ₂ 500 S ₂ 400 U ₂ 000	T ₄ 2500 T ₂ 400 S ₂ 300 U ₁ 900	T ₄ 2500 T ₂ 400 S ₂ 300 U ₂ 000	T ₄ 2600 T ₂ 500 S ₂ 400 U ₂ 000						
Vsetín – Horní Lideč	T ₄ 1300 T ₁ 260 S ₁ 100 U ₈ 00	T ₄ 1200 T ₁ 200 S ₁ 000 U ₇ 00	T ₄ 1300 T ₁ 260 S ₁ 100 U ₁ 000	T ₄ 1600 T ₁ 400 S ₁ 200 U ₁ 200						

3.3 Frekvence cestujících

Tabulka 11 - Denní frekvence Hranice na Moravě - Horní Lideč (poskytnuto ČD a.s. - Odbor obchodu)

	PD		So		Ne	
	Nást.	Výst.	Nást.	Výst.	Nást.	Výst.
280 - směr tam						
Hranice na Moravě	858		558		567	
Hranice na Moravě m.	149	59	46	17	42	70
Teplice n.Bečvou	35	27	32	38	22	28
Černotín	18	45	5	17	4	18
Špičky	5	9	3	8	3	4
Milotice n.Bečvou	15	24	8	7	8	8
Hustopeče n.Bečvou	53	63	18	27	17	24
Lhotka n.Bečvou	22	24	15	14	13	11
Valašské Meziříčí	622	829	375	594	299	572
Brňov	8	17	7	18	5	9
Bystřička	37	47	17	31	14	24
Jablůnka	41	48	25	38	21	25
Vsetín	590	914	379	640	277	579
Leskovec	5	37	6	30	5	16
Valašská Polanka	17	53	9	44	10	27
Lužná u Vsetína	4	70	9	38	6	25
Lidečko	1	8	1	7	3	5
Lidečko ves	9	80	7	54	4	26
Horní Lideč	76	532	45	362	52	298
Střelná	1	64		18		14
Horní Lideč Gr.						

Tabulka 12 - Denní frekvence Horní Lideč - Hranice na Moravě (poskytnuto ČD a.s. - Odbor obchodu)

	PD		So		Ne	
	Nást.	Výst.	Nást.	Výst.	Nást.	Výst.
280 - směr zpět						
Horní Lideč Gr.						
Střelná	74	1	17		10	
Horní Lideč	498	68	279	30	361	39
Lidečko ves	65	11	31	4	34	3
Lidečko	6	1	6	2	4	1
Lužná u Vsetína	57	6	31	7	37	6
Valašská Polanka	45	20	25	22	30	18
Leskovec	25	9	19	7	14	5
Vsetín	862	560	595	312	746	298
Jablůnka	28	51	24	35	25	22
Bystřička	27	41	22	21	29	13
Brňov	12	9	8	6	8	5
Valašské Meziříčí	771	562	547	372	739	391
Lhotka n.Bečvou	14	26	10	18	16	11
Hustopeče n.Bečvou	42	60	23	26	24	18
Milotice n.Bečvou	16	17	6	10	10	7
Špičky	6	7	4	4	3	3
Černotín	34	21	15	9	18	5
Teplíce n.Bečvou	22	36	28	33	28	20
Hranice na Moravě m.	49	152	16	54	21	58
Hranice na Moravě		658		426		705

Z tabulky je patrné, že nejvíce využívanými tarifními body jsou Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč. Dále je zatížena také stanice Hranice na Moravě město a to díky blízkosti středních škol (zdravotnická a lesnická). Ostatní stanice a zastávky jsou zatíženy v desítkách cestujících denně. Na opačném konci, co do počtu cestujících, je stanice Lhotka nad Bečvou a zastávky Špičky, Brňov a Lidečko. Zatímco u Lhotky nad Bečvou dávají cestující přednost IAD, případně autobusové dopravě, u vyjmenovaných zastávek je nízká frekvence dána dlouhou docházkovou vzdáleností z centra obce na vlakovou zastávku.

3.4 Postradatelná zařízení

Jelikož část kolejiště v řešeném úseku nemá užití, vydal O26 SŽDC k 17. 7. 2014 rozhodnutí o postradatelnosti. Nutno konstatovat, že k některým odstraněním již v rámci stavební činnosti v celém úseku došlo.

Tabulka 13 - Postradatelná zařízení

Dopravna	Kolej (m)	Výhybky (ks)	Výstup	Datum	Číslo jednací
Postradatelné koleje		Postradatelné výhybky		Postradatelné zařízení	
Hranice na Moravě	1550	11	oznámení	24.09.1 2	42877/2012 -OZŘP
37,47,49(část),51(část),53(část),53a(část), 55		1A,2XA,2A,44XA,44XB,54,57,73,75,76, 77		TV kol.č.53 za výh.č.77, vodní jeřáb mezi kol.č.35 a 37	
Hustopeče nad Bečvou	180	3	oznámení	03.02.1 0	3989//10- OŘ
6(část), 8		7XA,7XB,8			
Lhotka nad Bečvou	1030	6	oznámení	20.05.0 4	1149/04- OŘ
9,11,12,6b		10,12,18,19ab(náhrada jedn.výh.)		TV9,11	
Valašské Meziříčí	30	0	oznámení	28.02.0 7	3900/07- OŘ
2a(část)				část TV kol. č. 2a, nástupiště u kol.č.3	
Valašské Meziříčí	135	3	oznámení	03.02.1 0	3894/10- OŘ
12k, spoj. kolej mezi výh. č. 38 a 40, 10c (část)		37,38,40		Pst.4	
Valašské Meziříčí	390	2	oznámení	27.09.1 0	47635/10- OŘ
18,20		62,67			
Valašské Meziříčí	135	3	oznámení	12.11.1 2	49927/2012 -OZŘP
10c(část),12k,spojka 38-40		37,38,40			
Valašská Polanka			sdělení	23.03.1 1	14668/11- OŘ
				část nástupiště u kol č. 3	

Horní Lideč	sdělení	26.07.1	32118/2013
		3	-OZŘP
			nástupní hrana u kol.č.
		5b	

Dále si v rámci kompetencí ČD a.s. projednalo postradatelnost točny v ŽST Vsetín.

3.5 Vlečkaři

Tabulka 14 - Oslovení vlečkaři

	zachování	rozšíření	komodita	prognóza
Vsetín				
B.F.P Lesy a statky T.Bati (ÚP: 2835)	Ano	Ne	Dřevo	↑
PROMED FOUNDRY a.s. (ÚP: 4504)	Ano	Ne	Slévárenské výrobky, šrot	→
Jablůnka				
Uhelne sklady (ÚP: 3009)			Bez vyjádření	
HORMANN Bystřička (ÚP: 4400)			Bez vyjádření	
PERAD Bystřička (ÚP: 3184)	Nabídka k odprodeji		Dřevo	↓
Valašské Meziříčí				
Agropodnik a.s. Valašské Meziříčí (ÚP: 106)	Ano	Ne	Hnojiva	↑
Křižan, Úřední povolení: 0			Bez vyjádření	
UNITOOLS Valašské Meziříčí (ÚP: 2757)	Odprodej Partr		Železný šrot	→
Uhelne sklady (ÚP: 3114)			Bez vyjádření	
LUKROM (ÚP: 2760)	Ano	Ne	Obiloviny, olejnin	→
PARTR (ÚP: 3992)	ANO	Ne	Šrot	→
Lhotka nad Bečvou				
DEZA Valašské Meziříčí (ÚP: 268)	Ano	Kolej č. 14	Chemie	↑
Hranice na Moravě				
Cement Hranice (ÚP: 4297)	Ano	Ne	Cement	→
ČEZ Distribuce – rozvodna Hranice Úřední povolení: 977	Neví	Ne	Transformátory	Nejasný výhled
REGENA Hranice, (ÚP: 4715)	Ano	Odkoupit od ČD	Stavební materiál	→
TONDACH Hranice (ÚP: 4841)	Ano	Ne	Stavebniny	Nejasný výhled
RSPM Praha (ÚP: nemá)			Bez vyjádření	

Součástí zpracování SP je přehled a vyhodnocení stavu vleček. Vyjádření vlečkařů jsou doložena v dokladové části dokumentace. Z vyjádření je patrné, že nejvíce zatíženou vlečkou je DEZA Valašské Meziříčí ve Lhotce nad Bečvou (ÚP: 268), jejichž komoditou je chemie.

3.6 Přejezdová zabezpečovací zařízení a mimořádné události na nich

Celý úsek obsahuje velké množství v úrovňových křížení s pozemní komunikací. Tabulka č. 15 představuje MU na přejezdech, ke kterým došlo v letech 2008 – 2014. Je vidno, že převažuje střetnutí na přejezdu (přechodu) chodce s vlakem. Výsledky bývají tragické.

Tabulka 15- MU na přejezdech 2008 - 2014 (podklady poskytnuty DIČR)

Vznik MU	Popis			Místo MU		
Zabezpečení	Km přejezdu	ID přejezdu	Usmrčení	Lehce zranění	Těžce zranění	Škoda na DV
01.05.2013 19:01:00 PZS	Střetnutí vlaku Ex 129 s chodcem na železničním přechodu 43,415	P 8059	1	PZS P 8059, km 43.415 Vsetín - Jablůnka 0	0	0
30.06.2010 07:35:00 PZS	Střetnutí vlaku Os 3203 s osobou na přechodu pro pěší 43,415	P 8059	1	PZS P 8059, km 43.415 Vsetín - Jablůnka 0	0	700
07.01.2009 23:02:00 PZS	Střetnutí vlaku Pn 62103 s osobou na železničním přejezdu 15,162	P 8049	1	PZS P 8049, km 15.162 Hustopeče nad Bečvou - Milotice nad Bečvou 0	0	0
30.10.2008 21:45:00 PZS	Střetnutí vlaku Pn 47308 s osobním autem 21.815	P 8051	0	PZS P 8051, km 21.815 Valašské Meziříčí - Lhotka nad Bečvou 0	0	50650

Tabulka 16- Seznam přejezdů, způsob jejich zabezpečení

Km poloha	Zkratky	Stanoviště	Km poloha	Km poloha	Poznámka
1	2	3	4	5	6
st.lhr. SR/ČR					
Střelná z.					
H.Lideč					
Lidečko Ves z.					
Lidečko z.					
Lužná u Vs. z.					
Valašská Polanka					
Leskovec z.					
Vsetín					
38,264; MK	PZS 3ZNI	DK Vsetín			(38,264)
P 8060					*) ↓↑
43,415; MK - přechod pro pěší	PZS 3SNI	DK Vsetín			(43,415)
P 8059					*) ↓↑
Jablůnka - 37,556					
37,308; L/57	PZS 3ZNI	DK Jablůnka			(37,308)
P 8058					*) ↓↑
36,255; III./05732					(36,255)
P 8057	PZS 3ZBI	DK Jablůnka			
34,312; MK - přechod pro pěší					(34,312)
P 8056					
	PZS 3SBI	DK Jablůnka			
33,243; L/57-056		DK Valašské			(33,243)
P 8055	PZS 3ZBI	Meziříčí			
Bystřička nz. - 32,630					
32,272; III./05726-1		DK Valašské			(32,272)
P 8054	PZS 3ZBI	Meziříčí			
Brňov z. - 29,610					
27,704; L/57-052		DK Valašské			(27,704)
P 8053	PZS 3ZBI	Meziříčí			
Valašské Meziříčí					
24,233; III./03561		DK Valašské			(24,234)
P 8052	PZS 3ZNI	Meziříčí			*) ↓↑
21,815; ÚK		DK Lhotka			(21,815)
P 8051	PZS 3SNI	n.Beč.			*) ↓↑
Lhotka n.Beč.					
18,889; ÚK		DK Lhotka			(18,889)
P 8050	PZS 3SBI	n.Beč.			
Hustopeče n.Beč.					
15,162; III./43911		DK Hustopeče			(15,162)
P 8049	PZS 3SNI	n.Beč.			*) ↓↑
Milotice n.Beč.					
Špičky z.					
Černotín					
Teplice n.B. z.					
Hranice na M.m.					
Skalka					
Hranice na M.					

4. Popis a technologie železničních stanic

Níže jsou popsány železniční stanice a infrastruktura, včetně současné technologie provozu. Data vychází z podkladů ze ZDD.

4.1 Základní údaje k přeshraničnímu úseku



Železniční hraniční přechod Lúky pod Makytou - Horní Lideč je tvořen pohraničními stanicemi Horní Lideč ležící v ČR a Lúky pod Makytou ležící v SR a pohraniční tratí.

Na pohraniční trati mezi pohraniční stanicí Horní Lideč a státní hranicí se na území ČR nachází zastávka Střelná, na území SR zastávky Lysá pod Makytou a Strelenka.

Zastávka **Střelná** leží v km 23,660. Zastávka je s čekárnami pro cestující u obou traťových kolejí. U obou traťových kolejí jsou jednostranná vnější nástupiště, u koleje č. 1 délky 140 m a u koleje č. 2 délky 140 m. Příchod/ odchod na/ z nástupiště u 1. traťové koleje je podchodem. Dle GVD 2014/ 2015 jsou na zastávce končící/ výchozí vlaky (uvedeny obraty): 3253/ 3200, 3241/ 3202, 3201/ 3204, 3245/ 3250, 3255/ 3242, 3205/ 3206, 3209/ 3210, 3249/ 3254, 3213/ 3256. Dále je zastávka obsloužena 6 páry osobních vlaků relace Púchov – Horní Lideč.

Pohraniční trať Horní Lideč - Lúky pod Makytou je dvoukolejná, elektrifikovaná, napájená stejnosměrnou trakční soustavou s napětím 3 kV, rozchod kolejí je 1435 mm.

Výhledově lze očekávat do r. 2017 přepnutí na slovenské části na střídavou trakční soustavu 25 kV. Styk soustav je uvažován na státní hranici.

Provoz na pohraniční trati je pravostranný. Na území ČR je traťový rádiový systém SRD (TRS).

Státní hranice mezi ČR a SR protíná pohraniční trať v km 21,110 tratě Púchov -Lúky pod Makytou - Horní Lideč.

Pohraniční stanice Horní Lideč leží v km 27,645 tratě Púchov - Lúky pod Makytou - Horní Lideč, který je totožný s km 19,105 tratě Bylnice - Horní Lideč - Vsetín.

V km 23,122 - 23,421 (portály) jsou obě traťové koleje vedeny ve dvukolejném tunelu. Na pohraniční trati je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - obousměrný trojznakový automatický blok v obou kolejích, s přenosem návěstí vlakového zabezpečovače na trati i po hlavních staničních kolejích. Oddílová návěstidla automatického bloku návěstí v tom směru, v němž je udělen traťový souhlas.

4.2 Železniční stanice Horní Lideč



4.2.1 Všeobecný popis

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

- je stanicí přednostního směru pro směr Horní Lideč - Lúky pod Makytou po první traťové koleji,
- přednostního směru pro směr Horní Lideč - Valašská Polanka po druhé traťové koleji,
- odbočnou pro trať Bylnice - Horní Lideč,
- přilehlou pro trať D3 Bylnice - Horní Lideč,
- přechodovou pohraniční na ŽSR.

Sídlem přednosty PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčím.

4.2.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD

Vlečky ve stanici nejsou. Pro nakládku/vykládku jsou stanovena smluvní místa – manipulační kolej 7a, 9, 14. U koleje č. 14 je boční rampa.

4.2.3 Nástupiště

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

- u koleje č. 7 v km 19,015-19,179 o délce 164 m,
- u koleje č. 5 v km 19,012-19,192 délky 180 m,
- u kolejí č. 3 a 3b v km 18,968-19,407 délky 439 m,
- u koleje č. 1 v km 18,965-19,425 délky 460 m,
- u koleje č. 2 v km 18,963-19,425 délky 462 m,
- u koleje č. 4 v km 19,003-19,463 délky 460 m.

Přístup na nástupiště je přes úrovnové přechody v kolejích č. 7, 5, 3, 1 a 2. Přístup do budovy stanice (včetně přístřešku před povětrnostními vlivy) není bezbariérový.

4.2.4 Koleje a jejich určení

Označení koleje	Užitečná délka	Ohraničení koleje	Účel použití
Dopravní koleje			
1	616	NV č. 30 - S1	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
1a	182	ZV č. 35 - Sc1a	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
2	839	NV č. 39 - S2	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
3	221	Lc3 - S3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, nástupiště
3b	251	Lc3b - Sc3b	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
4	717	L4 - NV č. 19	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
5	165	NV č. 25 - S5	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
5b	137	Lc5b - ZV č. 25	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
6	670	L6 - NV č. 20	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
7	157	ZV č. 24 - S7	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
8	597	NV č. 33 - S8	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
10	530	L10 - NV č. 23	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
12	74	ZV č. 26 - S12	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
12a	313	L12a - NV č. 26	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
Manipulační koleje			
3a	47	Se15 - zarážedlo	kusá kolej, TV v celé délce
4a	95	Se12 - zarážedlo	kusá kolej, TV v celé délce
4b	48	zarážedlo - Se28	kusá kolej, TV v celé délce
5c	103	zarážedlo - Se23	kusá kolej, bez TV
6a	65	Se9 - zarážedlo	kusá kolej, bez TV, pouze pro účely SŽDC
6b	47	zarážedlo - Se29	kusá kolej, TV v celé délce
7a	180	Se18 - Se11	odstavná kolej, bez TV
7b	177	Se22 - Se20	odstavná kolej, TV v celé délce
8a	50	Se8 - zarážedlo	kusá kolej, bez TV, pouze pro účely SŽDC

8b	55	zarážedlo - Se13	kusá kolej, bez TV, pouze pro účely SŽDC
9	187	zarážedlo - Se10	kusá kolej, nakládková a vykládková, bez TV
14	336	Se24 - Se21	kolej s boční rampou a kolej. váhou, TV v délce 100 m od Se24
Spojovací koleje			
1b	44	NV č. 42 - Se26	průjezdna kolej na polaneckém zhlaví, TV v celé délce
5a	61	Se14 - NV č. 2	průjezdna kolej na klobouckém zhlaví, TV v celé délce

4.2.5 Zabezpečovací zařízení ve stanici

Stanice je zabezpečena SZZ 3. kategorie - reléové zabezpečovací zařízení (RZZ), typ AŽD 71 s číslicovou volbou. Stanice je opatřena EOv, vyjma výhybky č. 5.

4.2.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy

Dálková doprava je zastoupena linkou Ex2, vedena po hlavních kolejích č. 1, 2. Osobní doprava je zastoupena vlaky různého rozsahu a různých směrů. Vlaky ze směru Hranice na Moravě (Olomouc, resp. Přerov) jsou ve stanici ukončeny, případně pokračují do zastávky Střelná, kde točí na vlak zpět. Vozba EJ řady 460, případně jednotkou 814 v okrajových částech dne. Ze Střelné se vlak vrací proti správnému směru. V úseku Horní Lideč – Púchov je zajištěna mezinárodní osobní doprava, vozba zajištěna vozidlem ZSSK. Od a k vlakům dálkové dopravy (v okrajových částech dne k Os) je zajištěn přípoj motorovou jednotkou ř. 814 směr Bynice. Z důvodu zbrojení naftou v DKV Vsetín jsou některé vlaky z Bynice vedeny tranzitně přes Horní Lideč až do Vsetína (případně na údržbu do Valašského Meziříčí), následně se vyzbrojené pod výkonem na trať Horní Lideč - Bynice vrací.

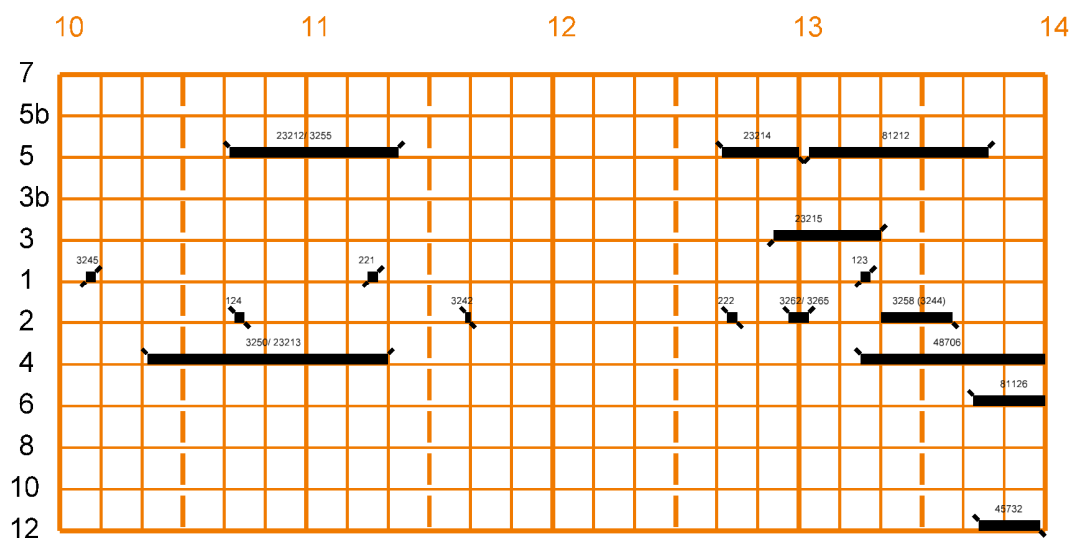
Vlaky ze směru Valašská Polanka do Střelné využívají koleje č. 1, 3, tranzitní vlaky Vsetín – Valašské Klobouky, Bynice jezdí na koleje č. 1, 3, 5. Končící vlaky ze směru Hranice na Moravě, Valašská Polanka jsou ukončeny na kolejích č. 1, 1a, případně 3.

Vlaky Střelná – Valašská Polanka, Hranice na Moravě jsou odbaveny na kolejích č. 1, 2. Končící mezistátní osobní vlaky využívají koleje č. 1, 2, 4. Hlavní koleje jsou obsazeny pouze v případě, že souprava má ostrý obrát a vrací se zpět.

Osobní vlaky z odbočné trati jsou vedeny po koleji č. 5, ať už jde o končící či tranzitní vlaky do Vsetína. Vlaky opačného směru mají jako odjezdové koleje č. 5 a 7.

Stanice disponuje výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. V ŽST Horní Lideč manipulace místní zátěže pravidelně

neprobíhá, avšak podle potřeby je stanice obsluhována Mn vlaky 81121, 81122, 81125, 81126. Taktéž stanice „ztratila“ význam jako pohraniční přechodová stanice (PPS) – odbavení vlaků ČD Cargo probíhá ve Valašském Meziříčí a vlaky přes Horní Lideč směr ŽSR jedou „na důvěru“. Ve stanici vlaky zastavují z dopravních důvodů, zákazových dispozic na Slovensku, případně výměny hnacího vozidla (případně přidání příprěže). Stanice nedisponuje zásuvkovými ani předtápěními stojany.



4.2.7 Personální potřeba zaměstnanců

ŽST Horní Lideč je trvale obsazena výpravčím. Dozorci výhybek a operátor železniční dopravy vykonávají službu dle rozvrhu služeb:

Personální potřeba	
výpravčí	5, 488 zaměstnance
dozorci výhybek	1, 160 zaměstnance
operátor ŽD	2, 030 zaměstnance

4.3 Železniční stanice Valašská Polanka



4.3.1 Všeobecný popis

Železniční stanice Valašská Polanka leží v km 28,795 trati celostátní dráhy Horní Lideč Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvukolejná,

- je stanicí přednostního směru pro směr Valašská Polanka - Horní Lideč po první traťové koleji,
- je stanicí přednostního směru pro směr Valašská Polanka - Vsetín po druhé traťové koleji.

Sídlem přednosti PO je stanice Valašské Meziříčí. Stanice je obsazena výpravčím.

4.3.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD

Vlečky ve stanici nejsou. Pro přepravce je smluvní místo – manipulační kolej č. 5. U této koleje je taktéž boční rampa.

Naloženo	Vyloženo
0	12

4.3.3 Nástupiště

V ŽST jsou tři jednostranná, úrovněová, panelová nástupiště s nástupní hranou:

- u koleje č. 2 vnitřní v délce 245 m v km 28,695-28,940,
- u koleje č. 1 vnitřní v délce 215 m v km 28,700-28,915,
- u koleje č. 3 vnější v délce 130 m v km 28,695-28,825.

4.3.4 Koleje a jejich určení

Označení koleje	Užitečná délka	Ohraničení koleje	Účel použití
Dopravní koleje			
1	437	Lc1 - S1	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
1a	102	L1a - Sc1a	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
2	588	L2 - NV č. 6	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
3	325	ZV č. 7 - S3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
3a	123	NV č. 9 - Sc3a	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce,
4	580	NV č. 11 - S4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
Manipulační koleje			
5	150	Se8 – Se7	VNVK, TV v celé délce, v základní poloze TV vypnuto
5a	36	Se9 - zarážedlo	kusá kolej, bez TV, pro účely SŽDC

4.3.5 Zabezpečovací zařízení ve stanicích

Stanice je zabezpečena SZZ 3. kategorie - reléové zabezpečovací zařízení (RZZ), cestového blokového systému s číslicovou volbou vlakových a posunových cest, typ AŽD 71. Výhybky jsou opatřeny elektrickými ohřevy, vyjma výhybek č. 8, 9.

4.3.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy

Stanice disponuje výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní přepravě. V ŽST Valašská Polanka manipulace místní zátěže pravidelně neprobíhá, avšak podle potřeby je místní zátěž obsluhována Mn 81121, 81122, 81125, 81126. V kolejišti jsou umístěny 4 zásuvkové stojany. Nákladní vlaky stanici projíždí, případně zastavují z dopravních důvodů. Dálkové vlaky stanicí projíždí, osobní vlaky zastavují pro výstup a nástup cestujících.

4.3.7 Personální potřeba zaměstnanců

ŽST Valašská Polanka je nepřetržitě obsazena výpravčím.

Personální potřeba	výpravčí	5, 488 zaměstnance
--------------------	----------	--------------------

4.4 Železniční stanice Vsetín



4.4.1 Všeobecný popis

Železniční stanice Vsetín leží v km 37,986 celostátní dráhy Horní Lideč-Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná (v ŽST je změna kilometráže trati - začátek výhybky č. 53, km 38,378 = km 43,433),

- je stanicí přednostního směru pro směr Vsetín-Valašská Polanka po první traťové koleji,
- je stanicí přednostního směru pro směr Vsetín-Jablunka po druhé traťové koleji,
- odbočnou pro trať jednokolejnou D3 Velké Karlovice-Vsetín.

V železniční stanici slouží během dne na ústředním stavědle dispoziční výpravčí a operátor železniční dopravy. Venkovní výpravčí spolu s dozorcem výhybek, který je určen pro obsluhu pomocného stavědla, sídlí ve výpravní budově. V železniční stanici zastavují všechny dálkové vlaky osobní dopravy relace Slovensko – Praha. Stanice je taktéž výchozí a končící pro 2 páry rychlíků do Prahy. Ve stanici je zajištěna přestupní vazba mezi dálkovými a regionálními vlaky, ne však vždy ze/ do všech směrů.

V regionální dopravě se zpravidla vlaky ze všech směrů sjedou, dojde k přestupu a zase se vlaky rozjíždějí. Všechny vlaky osobní dopravy jsou zde zastavující, tranzitní nákladní vlaky stanicí projíždějí, případně jsou předjížděny vlaky osobní dopravy.

4.4.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD

Vlečka **B.F.P., Lesy a statky T. Bati Vsetín** je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Vsetín do koleje č. 8 (koncovým stykem výhybky) výhybkou č. 34 v km 37,901 a do koleje č. 16 výhybkou č. 107 v km 37,810.

Vlečka **PROMET FOUNDRY a.s. - Vsetín** je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Vsetín do koleje č. 2 koncovým stykem výhybky č. 52 v km 38,368. Do vlečky je zaústěna vlečka **TSR Vsetín** jako pokračování koleje č. 1 od km 1,811 vlečky **PROMET FOUNDRY a.s. - Vsetín**.

Vlečka **DKV Olomouc, PP Vsetín** (1.část - kolej č. 25a) je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Vsetín do koleje č. 25 koncem výhybky č. 29 v km 37,643 (0,000 km vlečky).

Vlečka **DKV Olomouc, PP Vsetín** (2.část - kolej č. 15 a areál) je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici 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).

Pro nakládku jsou určena smluvní místa – manipulační koleje č.10, 12, 25.

Výkony vleček a manipulačních míst

	Naloženo	Vyloženo
B.F.P. Lesy a statky T.Bati Vsetín	32	0
DKV Olomouc, PP Vsetín	0	1
PROMET FOUNDRY a.s. - Vsetín	0	0
smluvní místo Vsetín	796	41
Vlečka TSR Vsetín	619	0
Celkem	1447	42

4.4.3 Nástupiště

Ve stanici je pět otevřených jednostranných úrovnových nástupišť s pevnou nástupní hranou, povrch betonové desky:

→ u koleje č. 1 v délce 492 m, v km 37,630-38,122,

- u koleje č. 2 v délce 515 m, v km 37,607-38,122,
- u koleje č. 3 v délce 427 m, v km 37,676-38,103,
- u koleje č. 4 v délce 462 m, v km 37,654-38,116,
- u koleje č. 6 v délce 203 m, v km 37,654-38,116 (vnější nástupiště).

Přístupy na nástupiště u jednotlivých kolejí je zajištěn přes tři úrovně dřevěné přechody přímo z krytého prostoru výpravní budovy.

4.4.4 Koleje a jejich určení

Označení koleje	Užitečná délka	Ohraničení koleje	Účel použití
Dopravní koleje			
1	616	NV č. 30 - S1	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
1a	182	ZV č. 35 - Sc1a	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
2	839	NV č. 39 - S2	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
3	221	Lc3 - S3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, nástupiště
3b	251	Lc3b - Sc3b	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
4	717	L4 - NV č. 19	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
5	165	NV č. 25 - S5	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce, nástupiště
5b	137	Lc5b - ZV č. 25	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
6	670	L6 - NV č. 20	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
7	157	ZV č. 24 - S7	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
8	597	NV č. 33 - S8	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
10	530	L10 - NV č. 23	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
12	74	ZV č. 26 - S12	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
12a	313	L12a - NV č. 26	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
Manipulační koleje			
3a	47	Se15 - zarážedlo	kusá kolej, TV v celé délce
4a	95	Se12 - zarážedlo	kusá kolej, TV v celé délce
4b	48	zarážedlo - Se28	kusá kolej, TV v celé délce
5c	103	zarážedlo - Se23	kusá kolej, bez TV
6a	65	Se9 - zarážedlo	kusá kolej, bez TV, pouze pro účely SŽDC
6b	47	zarážedlo - Se29	kusá kolej, TV v celé délce
7a	180	Se18 - Se11	odstavná kolej, bez TV
7b	177	Se22 - Se20	odstavná kolej, TV v celé délce
8a	50	Se8 - zarážedlo	kusá kolej, bez TV, pouze pro účely SŽDC
8b	55	zarážedlo - Se13	kusá kolej, bez TV, pouze pro účely SŽDC
9	187	zarážedlo - Se10	kusá kolej, nakládková a vykládková, bez TV
14	336	Se24 - Se21	kolej s boční rampou a kolej. váhou, TV v délce 100 m od Se24
Spojovací koleje			
1b	44	NV č. 42 - Se26	průjezdná kolej na polaneckém zhlaví, TV v celé délce
5a	61	Se14 - NV č. 2	průjezdná kolej na klobouckém zhlaví, TV v celé délce

Označení koleje	Užitečná délka	Ohraničení koleje	Účel požití
Dopravní koleje			
1	669	NV č. 47 - Sc1	hlavní kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV, nástupiště
1a	1 401	ZV č. 4 - Lc1a	hlavní kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV, nástupiště
2	667	NV č. 10 - L2	hlavní kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV, nástupiště
2a	1 408	NV č. 3 - Lc2a	hlavní kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV, nástupiště
3	576	Sc3 - NV č.44	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, nástupiště
4	397	Sc4 - Lc4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, nástupiště
4a	170	Sc4a - L4a	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, nástupiště
5	522	Sc5 - NV č. 43	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
6	362	Lc6 - NV č.21	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, nástupiště
6b	54	ZV č.38 - L6b	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
Manipulační koleje			
6a	74	Se8 - zarážedlo	kusá, výtazná, kolej pro posun, TV v celé délce
8	165	Se22 - Se27	odstavná pro zátěž nákladních vlaků, TV v celé délce
8b	76	Se37 - Se39	bez TV, podél koleje skladištní rampa
8c	51	Se40 - zarážedlo	kusá vykládková kolej , bez TV
9	448	Se20 - Se38	odstavná, TV v celé délce
10	165	Se23 - Se29	všeobecná nakládková a vykládková kolej, bez TV
11	432	Se18 - Se36	odstavná pro osobní vlaky při provozním ošetření, bez TV
12	234	Se21 - Se30	vykládková kolej, bez TV
13	35	zarážedlo - Se35	kusá pro odstavování
14	54	Se14 - zarážedlo	kusá pro odstavování
15	404	Se17 - Se33	vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín, provozovatel ČD
16	197	Se15 - Vk9	pro odstavování a na vlečku „B.F.P.“
17	46	točna - Se32	vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín, provozovatel ČD
17b	71	Se12 - HV č.201	vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín, provozovatel ČD, TV v celé délce, provozovatel ČD
19	100	Se13 - zarážedlo	kusá pro odstavování
21	137	Se11 - zarážedlo	kusá pro odstavování
23	41	Se16 - zarážedlo	kusá pro odstavování
25	129	Se24 - Se26	složiště, na vlečku DKV a neprovozovanou vlečku, bez TV
25a	61	Se19 - zarážedlo	kusá, vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín, provozovatel ČD

4.4.5 Zabezpečovací zařízení ve stanici

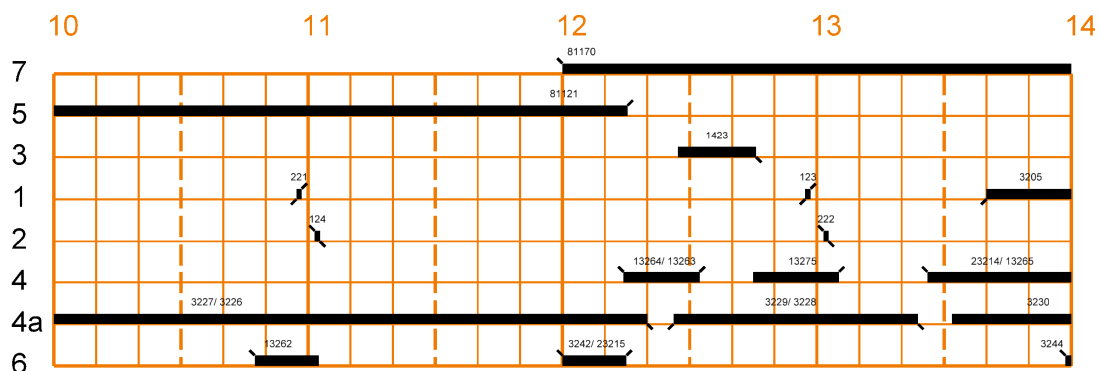
Stanice je zabezpečena SZZ 3. kategorie - reléové zabezpečovací zařízení (RZZ), cestového systému s číslicovou volbou vlakových a posunových cest, typ AŽD 71. Stanice částečně vybavena EOv – výhybky č. 1 – 16, 20, M1, 40, 41, 43 – 53.

4.4.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy

V železniční stanici Vsetín zastavují jednak vlaky dálkové, ale taktéž osobní dopravy. Stanice je taktéž cílovou/ výchozí pro vlaky 850, 852/ 851, 853. Stanice je odbočná pro vlaky směr Velké Karlovice. Vlaky z Velkých Karlovice jsou odbaveny na koleji č. 4, opačným směrem na kolejích č. 1, 3, 4. Vlaky ze směru Hranice na Moravě, Jablunka využívají koleje č. 1, 3. Některé jsou ve stanici ukončeny, případně pokračují směr Horní Lideč, 1x denně vozbu zajišťuje motorový vůz ř. 814 Valašské Meziříčí – Velké Karlovice. Opačným směrem vlaky využívají kolej č. 2, výchozí vlak směr Hranice na Moravě kolej č. 4.

Zbrojení motorových vozů probíhá v areálu DKV, kam jsou vozy po svém příjezdu odstaveny. Elektrické jednotky zůstávají u nástupiště. Rychlíková souprava 852/ 853 jezdí soupravově do Valašského Meziříčí, kde probíhá úklid a zbrojení soupravy vodou. Ráno se náležitosti vrací zpět do Vsetína.

Stanice disponuje výpravním oprávněním pro vozové zásilky. V ŽST Vsetín probíhá manipulace s jednotlivými zásilkami mezi manipulačními vlaky, včetně manipulace místní zátěže. Vlakem je pak potřebná zátěž svážena - vlakem 81122, 81126 do Valašského Meziříčí k dalšímu zpracování. Manipulačním vlakem je taktéž v ②, ④ obsluhována trať do Velkých Karlovic. Ve stanici je vybudováno předtápěcí zařízení v počtu 4 kusů (koleje 4, 6, 9, 11, 15).



4.4.7 Personální potřeba zaměstnanců

V rozsahu potřeby dopravních zaměstnanců je ŽST Vsetín obsazena dispozičním a venkovním výpravčím, dozorcem výhybek a operátorem železniční dopravy:

Personální potřeba	
dispoziční výpravčí	5, 451 zaměstnance
venkovní výpravčí	5, 451 zaměstnance
operátor ŽD	2, 436 zaměstnance
dozorce výhybek	2, 132 zaměstnance

4.5 Železniční stanice Jablůnka



4.5.1 Všeobecný popis

Železniční stanice Jablůnka leží v km 37,556 trati celostátní dráhy Horní Lideč - Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná,

- je stanicí přednostního směru pro směr Jablůnka - Vsetín po první traťové koleji,
- je stanicí přednostního směru pro směr Jablůnka - Valašské Meziříčí po druhé traťové koleji.

4.5.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD

Vlečka Uhelne sklady Jablůnka je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Jablůnka do koleje č. 3 výhybkou č. 11 v km 37,362.

Pro přepravce je určeno manipulační místo – kolej č. 6.

Výkony vleček a manipulačních míst

	Naloženo	Vyloženo
smluvní místo Jablůnka	112	5
Uhelne sklady Jablůnka	1	4
Celkem	113	9

Vlečka HOFMANN Bystřička je do dráhy celostátní zaústěna v nákladišti zastávce Bystřička do koleje č. 3 výhybkou č. 2 v km 32,728. Vlečka PERAD Bystřička je do dráhy celostátní zaústěna v nákladišti zastávce Bystřička do koleje č. 3 výhybkou č. 3 v km 32,547.

Výkony vleček a manipulačních míst

	Naloženo	Vyloženo
HOFMANN Bystřička	0	0
PERAD Bystřička	1	0
smluvní místo Bystřička	77	1
Celkem	78	1

4.5.3 Nástupiště

Ve stanici jsou 3 úrovněová jednostranná nástupiště s pevnou nástupní hranou:

→ u koleje č. 1 v km 37,505-37,753 o délce 248 m,

→ u koleje č. 2 v km 37,505-37,753 o délce 248 m,

→ u koleje č. 4 v km 37,505-37,635 o délce 130 m.

4.5.4 Koleje a jejich určení

Označení koleje	Užitečná délka	Ohraničení koleje	Účel použití
Dopravní koleje			
1	556	S1 - NV č. 13	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, nástupiště
2	549	NV č. 6 - L2	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, nástupiště
3	545	S3 - NV č. 11	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
4	493	NV č. 7 - L4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV, nástupiště
Manipulační koleje			
6	523	Se7 - Se11	vykládková a nakládková kolej, TV od Vsetína zapnuto (147 m), TV od Valašského Meziříčí vypnuto (236 m)
6a	44	Se12 - zarážedlo	kusá kolej, bez TV, pro účely SŽDC

4.5.5 Zabezpečovací zařízení ve stanici

Stanice je zabezpečena SZZ 3. kategorie - reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) cestového blokového systému s číslicovou volbou vlakových a posunových cest, typ AŽD 71. EOv v ŽST instalován u výhybek 1 – 6, 13 – 18.

4.5.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy

Stanice disponuje výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní přepravě. V ŽST Jablunka probíhá manipulace místní zátěže manipulačními vlaky (81121/ 81222 v ②④, 81125/ 81126 v①, ③, ⑤). Nákladní vlaky stanici projíždí, případně zastavují z dopravních důvodů. Dálkové vlaky stanicí projíždí, osobní vlaky zastavují pro výstup a nástup cestujících.

4.5.7 Personální potřeba zaměstnanců

ŽST Jablunka je nepřetržitě obsazena výpravčím.

Personální potřeba	
výpravčí	5, 488 zaměstnance

4.6 Železniční stanice Valašské Meziříčí



4.6.1 Všeobecný popis

Železniční stanice Valašské Meziříčí leží v km 25,055 trati celostátní dráhy Horní Lideč-Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná,

- leží v km 61,133 trati celostátní dráhy Ostrava hlavní nádraží, uhelné nádraží-Valašské Meziříčí, trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná,
- leží v km 61,072 trati celostátní dráhy Valašské Meziříčí-Kojetín, trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná,
- je stanicí přednostního směru pro směr Valašské Meziříčí-Jablunka po první traťové koleji,
- je stanicí přednostního směru pro směr Valašské Meziříčí-Lhotka nad Bečvou po druhé traťové koleji,
- odbočnou pro trať jednokolejnou D3 Rožnov pod Radhoštěm-Valašské Meziříčí (km 0,000 = 25,055).

4.6.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD

Vlečka **Křížan** je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Valašské Meziříčí do koleje č. 8 výhybkou č. 41 v km 25,319.

Vlečka **UNITOOLS CZ, a.s. Valašské Meziříčí** je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Valašské Meziříčí do výtažné koleje (na lhoteckém zhlaví) výhybkou č. J1 v km 24,061.

Vlečka **Agropodnik, a.s. Valašské Meziříčí** je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Valašské Meziříčí do výtažné koleje (na lhoteckém zhlaví) výhybkou č. A1 v km 23,326 výtažné koleje.

Vlečka **Uhelné sklady Valašské Meziříčí** odbočuje z vlečky UNITOOLS CZ, a.s. Valašské Meziříčí pokračováním koleje č. 1 od km 0,197.

Vlečka **LUKROM Valašské Meziříčí** odbočuje z vlečky UNITOOLS CZ, a.s. Valašské Meziříčí výhybkou č. ZN1.

Vlečka **PARTR** odbočuje z vlečky UNITOOLS CZ, a.s. Valašské Meziříčí pokračováním koleje č. 3 od km 0,120.

Vlečka **SCHOTT CR, a.s. - Valašské Meziříčí** je do dráhy regionální zaústěna mezi dopravnou Rožnov pod Radhoštěm a stanicí Valašské Meziříčí výhybkou č. S1 v km 2,241.

Vlečka **ARPETA Hrachovec** je do dráhy regionální zaústěna v nákladišti zastávce Hrachovec do koleje č. 2 výhybkou č. 2 v km 3,322.

Vlečka **HOFMANN Bystřička** je do dráhy celostátní zaústěna v nákladišti zastávce Bystřička do koleje č. 3 výhybkou č. 2 v km 32,728.

Vlečka **PERAD Bystřička** je do dráhy celostátní zaústěna v nákladišti zastávce Bystřička do koleje č. 3 výhybkou č. 3 v km 32,547.

Účelové kolejiště Českých drah, a. s., DKV Olomouc - PJ Valašské Meziříčí - Kolejiště DKV (dále jen kolejiště DKV)

Kolejiště DKV je zaústěno do celostátní dráhy Horní Lideč - Hranice na Moravě v ŽST Valašské Meziříčí začátkem výhybky č. 91 v km 24,457 a je dále zaústěno do koleje č. 35 koncem výhybky č. 23 v km 25,319. Další zaústění jsou koncem výhybky č. 202 v km 25,196 a kolejí č. 43 v km 25,229. Stavební délka kolejí je 3 709 m.

Pro přepravce jsou určena smluvní místa – koleje č. 12, 14, 16, 18. U koleje č. 12 je otevřená boční rampa, u koleje č. 14 čelní rampa.

Kolejová váha je na koleji č. 10, stejně tak obrýsnice.

Výkony vleček a manipulačních míst

	Naloženo	Vyloženo
Agropodnik a.s. Valašské Meziříčí	0	70
ARPETA Hrachovec	0	0
DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí	6	15
DKV Valašské Meziříčí	16	26
DPOV, a.s. Valašské Meziříčí	0	0
Logistické služby - DS Valašské Mez	0	0
LUKROM Valašské Meziříčí	222	0
PARTR	500	6
SCHOTT CR, a.s. - Valašské Meziříčí	0	0
Uhelné sklady Valašské Meziříčí	0	0
UNITOOLS CZ a.s. Valašské Meziříčí	0	0
VNVK Valašské Meziříčí	61	59
Celkem	805	176

4.6.3 Nástupiště

Ve stanici jsou 3 úrovněová jednostranná nástupiště s pevnou nástupní hranou:

- u koleje č. 1 v km 37,505-37,753 o délce 248 m,
- u koleje č. 2 v km 37,505-37,753 o délce 248 m,
- u koleje č. 4 v km 37,505-37,635 o délce 130 m.

Železniční stanice je bezbariérově přístupná, má tři krytá mimoúrovňová nástupiště, spojená vzájemně podchodem:

1. nástupiště - kryté jednostranné v km 24,996 - 25,150, délka 154 m (z toho 67 m nezastřešeno) se nachází u koleje č. 8. Přichází se k němu z vestibulu stanice.

2. nástupiště - kryté ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 4 a 6 v km 24,955 - 25,155, délka 200 m. Příchod a odchod podchodem.

3. nástupiště - kryté ostrovní nástupiště mezi kolejemi č.1 a 2 v km 24,955 - 25,284, délka 329 m (z toho 129 m nezastřešeno). Příchod a odchod podchodem.

Nástupiště 1 - 3 jsou vzájemně spojena na obou koncích úrovněovými přechody, které mohou používat pouze manipulační vozíky a při poruše plošin v podchodu osoby osob s omezenou schopností pohybu a orientace za doprovodu zaměstnance dopravce.

4.6.4 Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití a jiné poznámky
dopravní koleje			
1	708	S1 - NV č. 76a	hlavní kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, nástupiště, TV
2	539	S2 - NV č. 52	hlavní kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, nástupiště, TV
2b	93	Se15A - NV č. 73	vjezdová a odjezdová a průjezdná, na lhoteckém zhlaví, TV
3	694	NV č. 9 - L3	vjezdová, odjezdová a průjezdná, nástupiště, TV
4	557	S4 - NV č. 63	hlavní kolej od Hostašovice, vjezdová, odjezdová a průjezdná, nástupiště, TV
5	620	S5 - NV č. 69	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV
6	572	S6 - NV č. 63	vjezdová, odjezdová a průjezdná, nástupiště, TV
7	607	S7 - NV č. 66	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV
8	189	S8 - ZV č. 37	hlavní kolej tratě Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí, vjezdová, odjezdová a průjezdná, nástup, bez TV
8a	88	Se13 - NV č. 59	průjezdná kolej, variantní cesta, bez TV
8b	88	Se14 - NV č. 59	hlavní kolej tratě Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí, na rožnovském zhlaví, vjezdová, odjezdová a průjezdná, bez TV
8c	83	Se17 - ZV č. 79	hlavní kolej tratě Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí, na rožnovském zhlaví, průjezdná, bez TV
9	562	S9 - NV č. 61	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
11	534	S11 - NV č. 58	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
13	400	S13 - NV č. 55	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
13a	91	NV č. 55b - Se23	průjezdná kolej, variantní cesta, TV v celé délce
15	385	S15 - NV č. 53	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
17	327	S17 - NV č. 51	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
19	331	S19 - NV č. 50	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
21	226	NV č. 33 - L21	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
23	540	NV č. 33 - L23	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
25	529	NV č. 32 - L25	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
27	534	NV č. 30 - L27	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
29	506	S29 - NV č. 68	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
31	503	S31 - NV č. 65	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
33	482	S33 - NV č. 60	seřaďovací kolej, odjezdová, TV v celé délce, zákaz odstavování HV na volnou kolej*
manipulační koleje			
4a	147	zarážedlo - Se8	kusá kolej, odstavná - soupravy, TV v celé délce
10	176	Vk2 - ZV č. 54	odstavná, bez TV
10a	96	NV č. 57 - NV č. 82a	odstavná pro zátěž směr Rožnov pod Radhoštěm, bez TV
10b	72	NV č. 57 - NV č. 80	odstavná pro zátěž směr Rožnov pod Radhoštěm, bez TV,
10c	86	NV č. 54 - NV č. 78	odstavná pro zátěž směr Rožnov pod Radhoštěm, bez TV
12	227	ZV č. 40 - NV č. 74	skladištní, bez TV
12 kusá	31	zarážedlo - NV č. 40	kusá kolej, odstavná, bez TV,
14	40	zarážedlo - NV č. 70	kusá kolej, nakládková a vykládková, čelní rampa, bez TV

16	171	zarážedlo - NV č. 67	kusá kolej, nakládková a vykládková, bez TV
18	161	zarážedlo - NV č. 62	kusá kolej, nakládková a vykládková, mechanizační zařízení pro vykládku, bez TV
20	161	zarážedlo - NV č. 62	kusá kolej, nakládková a vykládková, mechanizační zařízení pro vykládku, bez TV
33a	29	NV č. 23 - zarážedlo	kusá kolej, bez TV
výtažná svážného pahrbku	381	zarážedlo - ZV č. 1	výtažná pro posun ze svážného pahrbku na koleje č. 13-33, TV v celé délce
	510	zarážedlo - ZV č. 6	
	523	zarážedlo - ZV č. 10	
výtažná lhotecké zhlaví	1 220	Se36 - zarážedlo	výtažná pro posun na kolejích č. 13-33, TV pouze v délce 78m
výtažná rožnovské zhlaví	302	Se28 - zarážedlo	výtažná pro posun na kolejích č. 10a - 20, bez TV
	181	ZV č. 308 - zarážedlo	výtažná pro posun na kolejích č. 101 a 102 kolejiště DKV - QV, bez TV
	65	ZV č. 309 - zarážedlo	výtažná pro posun na kolejiště DKV - QV, bez TV
2a	52	zarážedlo - Se13A	odstavná kolej pro elektrické lokomotivy, TV v celé délce
8 kusá	89	zarážedlo - Se6	odvratná pro posun z vlečky Křižan, bez TV
33c	68	zarážedlo - Se29	odstavná kolej pro elektrické lokomotivy, TV v celé délce
43a	16	zarážedlo - Se7	odstavná kolej pro SŽDC

Vysvětlivky:

* - s výjimkou I. posunovací lokomotivy

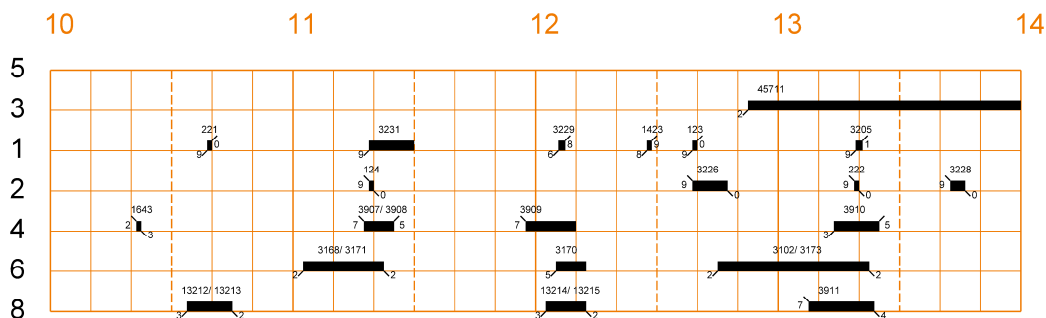
*/ - místo určené k přednostnímu odstavování HV nezávislé trakce při pravidelných prostojích ve stanici zabezpečené proti úniku závadných látek do kolejového lože absorpční textilií

4.6.5 Zabezpečovací zařízení ve stanici

Staniční zabezpečovací zařízení je obsluhováno místně. ŽST Valašské Meziříčí je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - reléové staniční zabezpečovací zařízení cestového systému s číslicovou volbou, přičemž vzájemná vazba se stavědlem St1 je uskutečňována pomocí reléových souhlasů mezi jednotlivými obvody. Obdobně je provedena vazba mezi DKV a stanicí. Rozhodné výhybky v ŽST Valašské Meziříčí opatřeny EOv.

4.6.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy

Obsazení kolejí v železniční stanici určuje plán obsazení. Vlaky dálkové dopravy jsou vedeny po kolejích č. 1, 2. Stejně tak tranzitní osobní vlaky Jablunka – Lhotka nad Bečvou. Výjimku tvoří výchozí a končící vlaky hlavní trati, které jsou vedeny na 4. kolej. Vlaky z Rožnova pod Radhoštěm jsou ve stanici ukončeny na kolejích č. 6, 8, případně pokračují dále do Kroměříže, Kojetína. Je tu zájem KOVEDu o provázání obou ramen tratí 281 a 303. Vlaky z Ostravska jezdí zpravidla na kolej č. 4. Zde náležitosti obrací na vlak zpět.



Stanice disponuje výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Seřadovací stanice disponuje svážným pahrbkem s kolejovou pneumatickou brzdou. Vlaky jsou trasovány na koleje č. 7 – 13, kde jsou vozmistry a zaměstnanci tranzita prohlédnuti. Následně pomocí lokomotivy ř. 742 jsou vytaženy do výtažné koleje svážného pahrbku a přes kolejové brzdy spouštěny k rozřazení. Ostatní vozy jsou přestaveny do směrové skupiny přímo. Po manipulaci s vozy a seřazením nového vlaku, je tato souprava přestavena na koleje č. 7 – 13. Dojde k přivěšení vozidla a potřebným úkonům dle vnitřních předpisů ČD Cargo a SŽDC. Následně vlak odjíždí.

Valašské Meziříčí je vlakotvornou stanicí, směrový bod č. 740. To znamená, že se zde rozřazují vozy určené pro atrakční obvod a sestavují se do výchozích manipulačních vlaků, které obsluhují jednotlivé železniční stanice.

V průměru se denně na spádovišti rozřadí cca 290 vozů. Nejedná se jenom o vozové zásilky, mohou to být vozy do/z opravy, prázdné vozy odesílané k nakládce, prázdné vozy přepravců či zahraniční prázdné vozy, které se vracejí na domovskou železnici. Směrových kolejí je 11 (z toho jedna záložní) a jsou využívány následovně:

Tabulka 17 - Určené koleje, relace a obsazení kolejí v ŽST Valašské Meziříčí

Výchozí vlaky, relace			Končící vlaky	
Kolej	relace	vlak	Kolej	vlak
13	Kunovice-Loučka, Osíčko	81160 ①③⑤	1	81191, 60120
15	Hranice na Moravě	61021 ① - ⑦ 61202 ① - ⑤	7	45742, 62101 81126, 81122, 62103
17	Bystřička, Rožnov p.Radh.	81191 ①③⑤ 81141 ②④⑥	9	45732
19	Olomouc hl.n.	61310 ② - ⑦ 61314 ① - ⑦	11	81151, 81155
21	Lhotka nad Bečvou	81150 ① - ⑦ 81154 ① - ⑦	13	81140, 81161
23	Záložní			
25	Česká Třebová	61310 ② - ⑦ 61314 ① - ⑦		
27	Ostrava levé nádraží	61021 ① - ⑦ 61202 ① - ⑤		
29	Žilina-Teplice, Púchov	45713 ① - ⑦ 45711 ② - ⑦		
31	Brno-Maloměřice, Přerov	61200 ① - ⑤ 61202 ① - ⑤		
33	Jablunka, Bylnice	81121 ②④ 81125 ①③⑤		

O konkrétním použití jednotlivých kolejí rozhoduje vedoucí směny ČD Cargo podle okamžitých potřeb dopravce.

Pro posun je plánována 1 posunovací lokomotiva nezávislé trakce (ř. 742), personální obsazení 1/3 (1 strojvedoucí, 1 vedoucí posunu, 3 posunovači zarážkáři). Lokomotivou jsou prováděny jak řadící a vlakotvorné práce, tak obsluha manipulačních míst, přilehlých vleček a vlečky DEZA,a.s v ŽST Lhotka nad Bečvou (denně).

Počet výchozích vlaků: 11 /24hod (GVD 2014/2015)

Počet končících vlaků: 9 /24hod (GVD 2014/2015)

Počet tranzitních s manipulací: 2 /24hod (GVD 2014/2015)

Počet rozposunovaných vozů: 290 vz /24hod (GVD 2014/2015)

Výchozí Pn vlaky jsou sestavovány do stanic Česká Třebová, Brno Maloměřice, Ostrava hl.n. ONV a Žilina Teplička. Řazení vlaků je prováděno ještě i dále do skupin dle aktuálních požadavků pro vlakotvorbu na příslušné období GVD.

U nákladních vlaků Nex 47306, Nex 47307, Nex 48358, Nex 48359, Pn 45713, Pn 48738, Pn 48739, Pn 45711 je v ŽST prováděn přepřah ze stejnosměrného vozidla na vozidlo vícesystémové a obráceně. Důvodem přepřahu je střídavá trakce na slovenském území. Pro dopravce ČD Cargo je z personálních důvodů výhodnější vykonat tuto činnost právě zde (přítomnost posunovačů, vozmistrů, tranzita, nákladní pokladny).

Ze stanice jsou Mn vlakem obsluhovány ramena do Bystřičky, do Rožnova pod Radhoštěm, Mořkova hl.tr., Osíčka a Vsetín – Velké Karlovice - Horní Lideč – Bylnice – Vlárský průsmyk – Slavičín. Frekvence obsluh je plánována podle poptávky na příslušný GVD (2, 3 a 5x/týden). Obsazení 1 lokomotiva ř. 742, personál 1/1 (1strojvedoucí, 1vedoucí posunu, 1 posunovač).

Stanice je vybavena 3 předtápěcími stojany (mezi kolejemi 4 – 6 v počtu 2 ks, dále 6 – 8). Zde dochází k předtápění osobních vozů v zimním období. Pro lokomotivy ČD Cargo a.s. jsou dva předtápěcí stojany u koleje 33b.

4.6.7 Personální potřeba zaměstnanců

V rozsahu potřeby dopravních zaměstnanců je ŽST Valašské Meziříčí obsazena výpravčími I a II, signalistou St1, dozorcem výhybek, operátorem železniční dopravy a signalistou – brzdařem na seřadovacím nádraží:

Personální potřeba	
Výpravčí I	5, 488 zaměstnance
Výpravčí II	5, 488 zaměstnance
signalista St1	5, 488 zaměstnance
dozorce výhybek StIII	5, 000 zaměstnance
operátor železniční dopravy	4, 887 zaměstnance
signalista – brzdař	3, 985 zaměstnance

4.7 Železniční stanice Lhotka nad Bečvou



4.7.1 Všeobecný popis

Železniční stanice Lhotka nad Bečvou leží v km 20,838 celostátní dráhy dvoukolejné trati Horní Lideč – Hranice na Moravě.

4.7.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD

Vlečka **DEZA Valašské Meziříčí** je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Lhotka nad Bečvou:

- do koleje č. 6a začátkem výhybky č. 8 v km 21,451,
- do koleje č. 8 koncem výhybky č.14 v km 21,339,
- do koleje č. 4 koncem výhybky č. 27 v km 20,450.

Vlečka **RSM Olomouc**, ŽST Lhotka n.Bečvou je do dráhy celostátní zaústěna ve stanici Lhotka nad Bečvou koncovým stykem výhybky č. 8 v km 21,421 z koleje č. 6a, je ukončena zarážedlem v km 21,303. Slouží jako opravná kolej nákladních vozů pro ČD Cargo, a.s. - SOKV Ostrava, pracoviště Opravny kolejových vozidel Přerov.

Výkony vleček a manipulačních míst

	Naloženo	Vyloženo
DEZA Valašské Meziříčí	2435	5717
Celkem	2435	5717

4.7.3 Nástupiště

Ve stanici je nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 ostrovní, mimoúrovňové, v délce 260m, typ Tischer s asfaltovým povrchem, z toho je 50m zastřešeno. Nástupiště není bezbariérově přístupné. Přístup na ostrovní nástupiště je dovolen pouze podchodem s výstupem u výpravní budovy.

4.7.4 Koleje a jejich určení

Označení koleje	Užitečná délka	Ohraničení koleje	Účel použití
Dopravní koleje			
1	824	mezi návěstidly S1 a L1	hlavní kolej s nástupištěm, trakční vedení v celé délce
2	887	mezi návěstidly S2 a L2	hlavní kolej s nástupištěm, trakční vedení v celé délce
3	766	mezi návěstidly S3 a L3	vjezdová, průjezdná, odjezdová kolej, TV v celé délce
4	774	mezi návěstidly S4 a L4	vjezdová, průjezdná, odjezdová kolej, TV v celé délce
5	741	mezi návěstidly S5 a L5	vjezdová, průjezdná, odjezdová kolej, TV v celé délce
6	679	mezi návěstidly S6 a L6	vjezdová, průjezdná, odjezdová kolej, TV v celé délce
7	716	mezi návěstidly S7 a L7	vjezdová, průjezdná, odjezdová kolej, TV v celé délce
8	570	mezi návěstidly S8 a L8	vjezdová, průjezdná, odjezdová, odevzdávková kolej, TV v celé délce
10	570	mezi návěstidly S10 a L10	vjezdová, průjezdná, odjezdová, odevzdávková kolej, TV v celé délce
Manipulační koleje			
4a	277	Se6– zarážedlo	Kusá, výtažná kolej, TV v celé délce
4b	11	Se14 - zarážedlo	Kusá, odvrtná kolej, TV v celé délce
14	97	Se8 - zarážedlo	Kusá, odvrtná kolej, TV v celé délce
Spojovací koleje			
6a	44	Se7 - brána	Spojovací vlečková kolej, bez TV, provozovatel DEZA a.s.

4.7.5 Zabezpečovací zařízení ve stanicích

Stanice je zabezpečena SZZ 3. kategorie - reléové zabezpečovací zařízení s číslicovou volbou (RZZ) cestového blokového systému s rychlostní návěsní soustavou. V železniční stanici instalován EOZ na všech výhybkách, vyjma výhybky č. 8.

Na obou zhlavích stanice navazuje staniční RZZ na reléové zabezpečovací zařízení vlečky DEZA a.s. Valašské Meziříčí, jízda vlaku na/z vlečky je zabezpečena vzájemnými „souhlasy“.

4.7.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy

Staniční technologie je úzce spjata s vlečkou DEZA a.s. Stanice je výchozí a končí pro několik vlaků nákladních dopravců (dnes končí vlaky: Mn 81154 z Valašského Meziříčí, Pn 45748 z Mařovce, výchozí: Mn 81155, Pn 45749). Ostatní vlaky jsou projíždějící nebo s krátkým pobytem. Zásuvkové ani předtápěcí stojany ve stanici nejsou.

4.7.7 Personální potřeba zaměstnanců

ŽST Lhotka nad Bečvou je nepřetržitě obsazena výpravčím.

Personální potřeba	
výpravčí	5, 488 zaměstnanci

4.8 Železniční stanice Hustopeče nad Bečvou



4.8.1 Všeobecný popis

Železniční stanice Hustopeče nad Bečvou leží v km 15,379 trati celostátní dráhy Horní Lideč - Hranice na Moravě, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná,

- je stanicí přednostního směru pro směr Hustopeče nad Bečvou - Lhotka nad Bečvou po první traťové koleji,
- je stanicí přednostního směru pro směr Hustopeče nad Bečvou - Hranice na Moravě město po druhé traťové koleji.

4.8.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD

Ve stanici nejsou.

4.8.3 Nástupiště

Ve stanici jsou úrovněvá, jednostranná nástupiště:

- u koleje č. 1 o délce 135 m, typ SUDOP,
- u koleje č. 2 o délce 135 m, typ SUDOP.

Přístup na nástupiště je přes úrovněvé přechody.

4.8.4 Koleje a jejich určení

Označení koleje	Užitečná délka	Ohraničení koleje	Účel použití
Dopravní koleje			
1	535	mezi návěstidly S1 a L1	hlavní kolej s nástupištěm, trakční vedení v celé délce
2	556	mezi návěstidly S2 a L2	hlavní kolej s nástupištěm, trakční vedení v celé délce
3	559	mezi návěstidly S3 a L3	vjezdová, průjezdná, odjezdová kolej, TV v celé délce
4	485	námezník výhybky č.7 a L4	vjezdová, průjezdná, odjezdová kolej, TV
Manipulační koleje			
6	259	Vk1 - zarážedlo	Kusá, vykládková a nakládková kolej, TV vypnuto v zákl.poloze

4.8.5 Zabezpečovací zařízení ve stanici

Stanice je zabezpečena SZZ 3. kategorie - reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) s rychlostní návěstní soustavou světelných návěstidel, ovládáno z ovládacího pultu umístěného v dopravní kanceláři ŽST Hustopeče nad Bečvou. EOv zřízen u všech výhybek, vyjma místně přestavované výhybek 7, 7A.

4.8.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy

Stanice má jako VNVK 6. staniční kolej, nedochází zde však k žádným manipulacím s vozy. Jednou za den dojedou vlak Mn 81150, který obrací zpět na Mn 81151. Ostatní technologie stanice je velice jednoduchá, vlaky ve stanici projíždí, případně zastavují s krátkým pobytem. V stanici jsou instalovány zásuvkové stojany v počtu 5 ks (1 lhotecké zhlaví, 1 hranické zhlaví, 3 u manipulačních prostor a vykládkové koleje).

4.8.7 Personální potřeba zaměstnanců

ŽST Hustopeče nad Bečvou je nepřetržitě obsazena výpravčím.

Personální potřeba	
výpravčí	5, 488 zaměstnanci

4.9 Železniční stanice Hranice na Moravě město



4.9.1 Všeobecný popis

Železniční stanice Hranice na Moravě město leží v km 4,274 celostátní dráhy dvoukolejné trati Horní Lideč – Hranice na Moravě.

4.9.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD

Ve stanici nejsou.

4.9.3 Nástupiště

Ve stanici se nacházejí tři úroňová nástupiště. U koleje č. 1 a 2 se jedná o typ Sudop v délce 120m, u koleje č. 3 je sypané nástupiště s délkou 200m.

4.9.4 Koleje a jejich určení

Označení koleje	Užitečná délka	Ohraničení koleje	Účel požití
Dopravní koleje			
1	550	mezi návěstidly S1 a L1	Hlavní kolej, TV v celé délce, nástupiště
2	554	mezi návěstidly S2 a L2	Hlavní kolej, TV v celé délce, nástupiště
3	527	mezi návěstidly S3 a L3	vjezdová, průjezdná, odjezdová kolej, TV
4	549	mezi návěstidly S4 a L4	vjezdová, průjezdná, odjezdová kolej, TV
Manipulační koleje			
5	412	začátek výhybky č.4 – konec kusé koleje	Kusá, zakládková a vykládková kolej, bez TV
5a	19	námezník výhybky č.4 – konec kusé koleje	Kusá kolej bez TV

4.9.5 Zabezpečovací zařízení ve stanici

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) – 3. kategorie - reléové AŽD 71A, ovládané z ESA 11 (elektronické stavědlo) z JOP (jednotné obslužné pracoviště).

4.9.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy

Stanice nemá žádné manipulační místo, nedochází zde k žádným manipulacím s vozy. Ostatní technologie stanice je velice jednoduchá, vlaky ve stanici projíždí, případně zastavují s krátkým pobytem. Mezi stanicemi Hranice na Moravě město – Hranice na Moravě se nachází odbočka Skalka (km 1,828) – obsluha vlečky Cement Hranice a.s. probíhá ze stanice Hranice na Moravě.

4.9.7 Personální potřeba zaměstnanců

ŽST Hranice na Moravě město je nepřetržitě obsazena výpravčím.

Personální potřeba	
výpravčí	5, 488 zaměstnance

4.10 Železniční stanice Hranice na Moravě



4.10.1 Všeobecný popis

Železniční stanice Hranice na Moravě leží v km 211,820 trati celostátní dráhy Bohumín -Přerov, která je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.

Je stanicí:

- přednostní pro směr do ŽST : Drahotuše - 2. traťovou kolej;
- Polom - 1. traťovou kolej;
- odbočka Skalka - Hranice na Moravě město - 1. traťovou kolej;
- odbočnou v km 212,554 dvoukolejně trati Horní Lideč - Hranice na Moravě,

4.10.2 Vlečky, účelová kolejiště SŽDC a kolejiště organizačních složek ČD

Vlečka **RSPM Praha - vlečka Hranice** je zaústěna do kolejiště vlečky REGENA Hranice dvěma konci křižovatkové výhybky č. M13 v km 211,946 a v km 211,947 a koncem výhybky č. M14 v km 212,014. Dále je vlečka pokračováním koleje SŽDC Olomouc č.9b od km 212,025 do KKK (konce kusé koleje).

Vlečka **ČEZ distribuce a.s. - rozvodna Hranice** - začátek vlečky je v km 0,538 jako přímé pokračování koleje číslo 102.

Vlečka **Cement Hranice** odbočuje výhybkou číslo H3 v km 1,799 z 2. traťové koleje na širé trati mezi ŽST Hranice na Moravě a ŽST Hranice na Moravě město. Začátek vlečky je na konci výhybky č. H3 v km 1,832. Z této vlečky odbočuje výhybkou číslo H4, v km 0,145, z koleje číslo 1a vlečka **TONDACH Hranice**.

Ve stanici Hranice na Moravě jsou koleje celostátní dráhy ve vlastnictví Českých drah a.s.:

Vlečka **REGENA Hranice** je zaústěna do celostátní dráhy Bohumín - Přerov koncem výhybky č. M4 v km 212,169, koncem výhybky č. M7 v km 212,119 a koncem výhybky č. M8 v km 212,096. Do vlečky jsou zaústěny výhybkou č. M11a/b koleje č. 9a a č. 9b a výhybkou č. M14 kolej č. 11s provozovatele dráhy celostátní ve vlastnictví ČR a výhybkou č. M13 a výhybkou č. M14 je zaústěna vlečka **RSPM Praha-vlečka Hranice**.

Vlečka **RSM Hranice na Moravě** je zaústěna do celostátní dráhy Bohumín-Přerov koncem výhybky č. 26 v km 212,271 a koncem výhybky č. 2A v km 212,732.

Výkony vleček a manipulačních míst – data za rok 2014 poskytnuty společností ČD Cargo a.s.

	Naloženo	Vyloženo
Cement Hranice	1936	2822
ČD, Zásobovací centrum - Hranice na M	68	40
ČEZ Distribuce, a.s. - rozvodna Hranice	0	0
OMZ Opravna měřících zařízení Hranice	4	6
Regena - Hranice na M.	59	63
RSPM Praha - vlečka Hranice	3	0
SDC Olomouc - Hranice na M.	0	9
TONDACH Hranice	0	0
VNVK 15, 17 kolej Hranice na M.	50	51
VNVK 19 kolej Hranice na M.	264	0
VNVK 29. kolej, Čajkárna Hranice na M.	273	11
VNVK 8. kolej Hranice na M.	1	0
Celkem	2658	3002

4.10.3 Nástupiště

Ve stanici jsou tři nástupiště:

- nástupiště - u kol. č. 13, vnější nástupiště typu SUDOP délky 300 m, zastřešené v délce 21 m,
- 2. nástupiště - mezi kol. č. 7 a 9, ostrovní nástupiště typu SUDOP délky 440 m, zastřešené v délce 200 m,
- 3. nástupiště - mezi kol. č. 1 a 2, ostrovní nástupiště typu Tischer délky 440 m, zastřešené v délce 200 m.

Na 1. nástupiště je příchod z vestibulu, který je s 2. a 3. nástupištěm vzájemně propojen podchodem.

4.10.4 Koleje a jejich určení

Označení koleje	Užitečná délka	Ohraničení koleje	Účel požití
Dopravní koleje			
1	723	návěstidla S1 - L1	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
2	727	návěstidla S2 - L2	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
3	734	návěstidla S3 - L3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
4	666	návěstidla S4 - L4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
5	652	návěstidla S5 - L5	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
6	640	návěstidla S6 - L6	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
7	673	návěstidla S7 - L7	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
9	628	návěstidla S9 - L9	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
11	586	návěstidla S11-L11	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
13	380	návěstidlo S13- návěstidlo L13	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV
21	530	návěstidla S21- L21	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej do/z ŽST Hranic na Moravě město a Drahotuše, TV
23	471	návěstidla S23 - L23	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej do/z Hranic na Moravě město a Drahotuše, TV
25	417	návěstidla S25 - L25	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej do/z ŽST Hranic na Moravě město a Drahotuše, TV
Manipulační koleje			
5a	184	návěstidlo Se20 - KKK	Kusá, odstavná kolej, TV v celé délce
8	305	návěstidlo Se22 - Vk7	ze severní strany odstavná, z jižní strany nakládková, TV ze severní strany v délce 100 m
15	193	návěstidlo Se24 - KKK	kusá, nakládková a odstavná kolej, boční rampa, TV v celé délce, v základní poloze „vypnuto“, trvale TV zapnuto - jen koncovka ze severní strany
17	32	NV31 - KKK	kusá odstavná, kolej, čelní rampa, TV
19	161	NV31 - KKK	kusá, všeobecně nakládková a vykládková kolej, bez TV
27	153	návěstidlo Se17 - NV42	odstavná kolej, TV v celé délce
29	100	ZV26 - NV41	všeobecně nakládková a vykládková kolej, bez TV
29a	240	NV D1 - NV D2	nakládková kolej a vykládková kolej („čajkárna“), bez TV, kolej RSM
29b	240	NV D1 - NV D2	nakládková kolej a vykládková kolej („čajkárna“), bez TV, kolej RSM
29c	135	KKK - UVk1	kusá, vykládková kolej („uhelná“),bez TV
33	115	NVM4 - NV43	odevzdávková kolej pro MTH, bez TV
35	101	NVM7 - NV44	odevzdávková kolej pro MTH, bez TV
35	101	NVM7 - NV44	odevzdávková kolej pro MTH, bez TV

41	216	NV1A - návěstidlo Se9	kusá, výtažná kolej, TV v celé délce
47	315	NV54 - NV75	kusá odstavná kolej, bez TV
49	315	NV54 - NV75	kusá odstavná kolej, bez TV
51	415	návěstidlo Se46 - NV76	kusá odstavná kolej, bez TV
53	222	NV57 - NV73	odstavná kolej, TV v celé délce
7a	19	návěstidlo Se49 - KKK	kusá, odvrtná kolej, TV v celé délce
101	93	návěstidlo Se21 - NVR1	měnírenská kusá kolej, bez TV
102	118	NVR2 - brána NS	měnírenská kusá kolej, bez TV
15a	47	KKK - návěstidlo Se42	odstavná kusá kolej, bez TV
17a	23	KKK - návěstidlo Se44	kusá, odstavná kolej SŽDC ST, bez TV
55	222	NV57 - NV73	odstavná kolej, bez TV
Spojovací koleje			
21a	59	návěstidlo Se15 - náv. Se1	TV v celé délce

4.10.5 Zabezpečovací zařízení ve stanici

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) – 3. kategorie ESA 11 (elektronické stavědlo) obsluhované z JOP (jednotné obslužné pracoviště) DOZ (dálkově ovládané zařízení CDP Přerov) je zařízení 3. kategorie s možností předání obsluhy na místní ovládání. Zabezpečovací zařízení Odbočky Skalka je ovládáno z ESA 11 - JOP dálkově z CDP Přerov, při předání na místní obsluhu SZZ z ŽST Hranice na Moravě.

4.10.6 Technologie provozu a výkony nákladní dopravy

Železniční stanice Hranice na Moravě je zatížena všemi druhy osobní a dálkové dopravy, V osobní dopravě ve stanici zastavují zpravidla všechny vlaky (výjimkou jsou některé vlaky Ex), dálková nákladní doprava stanicí projíždí, případně je předjížděna. U regionální nákladní dopravy dochází k manipulaci s vlakem.

Expresní vlaky a rychlíky ze směru Polom jsou ve stanici vedeny po 2. staniční koleji. Jejich pobyt je zpravidla minutový, některé však stanicí projíždějí. Osobní vlaky jsou vedeny tranzitně v relacích Ostravsko – Přerov, Valašsko – Přerov, případně Olomouc. Totéž platí i pro opačný směr jízdy. V okrajových částech dne a v sedle jsou vlaky ukončeny v ŽST Hranice na Moravě. Vlaky 3306 (z Bohumína), 3328 (ze Suchdola nad Odrou) jsou končící, obrací na vlak 3225 (Vsetín), 3300 (Přerov) na druhý den. Jedná se o EJ 460. Ve stanici je taktéž přes noc odstavena klasická souprava od vlaku 3337 z Přerova, další den přechází na vlak 3330 zpět do Přerova. Odbavení osobních vlaků ze směru Polom probíhá na kolejích č. 2, případně č. 7. Pokud je nákladní vlak předjet, je zastaven zpravidla na 4. staniční koleji.

Pro vlaky ze směru Drahotuše je určena kolej č. 1. Tu využívají jak expresní vlaky, rychlíky, ale i tranzitní osobní vlaky. Dálkové vlaky linky Ex2/ R18 jedou z Drahotuší

po Drahotušské spojení a jsou odbaveny na 7. staniční koleji. V ostatních případech jsou osobní vlaky odbaveny na kolejích č. 7, 9.

Dle GVD 2014/ 2015 jsou v ŽST stanoveny obraty:

Vlak	Složení	Obrat
4201/ 4204	362 + 2Bdmtee + 961	Břeclav – Hranice n.M. - Břeclav
3329/ 3313	EJ 460	Přerov – Hranice na Moravě - Bohumín
3337/ 3330	EJ 460	Přerov – Hranice na Moravě - Přerov

3329/ 3313 (EJ 460), 3337/ 3330 druhý den. Nákladní vlaky stanicí projíždějí, případně jsou předjety na 3. staniční koleji.

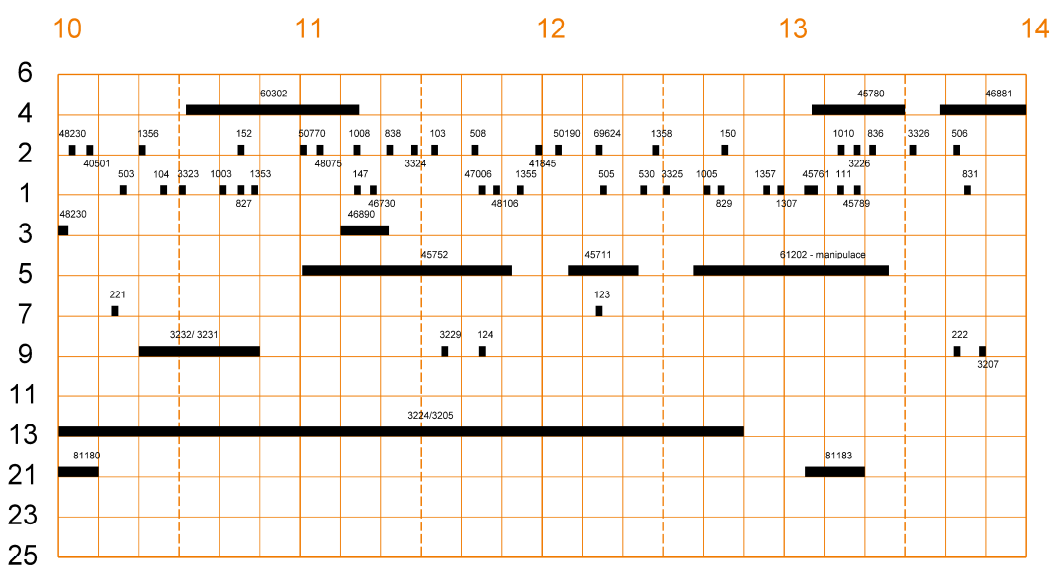
Expresní vlaky z Valašska směr Drahotuše jezdí po koleji č. 7. Výjimkou je vlak 852, který je odbaven na 9. staniční koleji. Pobyt vlaku je opět v délce 1 minuty (Ex 120, 122 pobyt 1,5 minuty). Z Hranic na Moravě do Drahotuší vlaky využívají 4. traťovou kolej. Osobní vlaky z/do Hranic na Moravě město jsou odbaveny na kolejích č. 2, 7, 9. Ve stanici je proveden obrat souprav a to u vlaků:

Vlak	Složení	Obrat
3220/ 3221	810	Vsetín – Hranice n.M. - Vsetín
3222/ 3201	EJ 460	Vsetín – Hranice na Moravě – Střelná z.
3200/ 3223	EJ 460	Střelná z. – Hranice na Moravě - Vsetín
3204/ 3321	EJ 460	Střelná z. – Hranice na Moravě - Vsetín
3224/ 3205	EJ 460	Vsetín – Hranice na Moravě – Střelná z.
3232/ 3231	810	Val. Meziříčí – Hranice na Moravě – Val. Meziříčí
3208/ 3210	EJ 460	Horní Lideč – Hranice na Moravě – Přerov

Nákladní doprava, pokud dopravní situace dovoluje, jsou vedeny přímo po 2. staniční koleji. V opačném případě vlaky využívají koleje v liché kolejové skupině (5, 7). Z Hranic na Moravě do Drahotuší jsou vedeny po 4. traťové koleji vlaky Os 3300, Ex 122, Ex 124, Ex 126, Ex 220, Ex 222, R 850, Pn 60302, Pn 61310, Pn 47334, Pn 48364. Jedná se jak o vlaky z Ostravska, tak i z Valašska.

Z Drahotuší jsou vedeny vlaky po 1. traťové koleji, vyjma vlaků Os 3209, Os 3227, Os 3235, Os 3237, Os 3239, Os 4205, Ex 125, Pn 62101 (vlaky na Valašsko, vlak 4205 je končící v Hranicích na Moravě). Ty jsou vedeny po traťové koleji číslo čtyři. Expresní vlaky včetně rychlíků jsou odbaveny na koleji č. 7. Osobní vlaky využívají koleje č. 1, 7, 9.

Obraty (jsou stejné s předchozí částí) dle GVD 2014/ 2015 tyto od 3220/ 3221 (810), od 3222/ 3201 (EJ 460), od 3200/ 3223 (EJ 460), od 3306/ 3225 (EJ 460), od 3232/ 3231 (810), od 3204/ 3205 (EJ 460). Nákladní vlaky vjíždějí zpravidla přímým směrem a teprve na odjezdovém zhlaví jsou odkloněny na trať směr Valašské Meziříčí.



Ve zpracovávané SP bylo zvoleno časové období 10 – 14 hodin, s cílem zachytit konec dopolední dopravní špičky, přepravní sedlo a počátek dopravní špičky odpoledne. Železniční stanice Hranice na Moravě je v tomto případě atypická, ranní dopravní špička začíná dříve, její odpolední konec je však prodloužen až do večerních hodin.

Stanice je velmi vytížená, dle GVD 2014/ 2015 jsou zde i vlaky, které pravidelně jezdí na kolej obsazenou (např. Os 3210 Vsetín – Přerov). Dále je stanice významně zatížena staničním posunem. Jednak v osobní dopravě dochází k diferencím souprav a tím potřebnosti objíždění souprav, dále činnost nákladní dopravy ve stanici není zanedbatelná. Vlaky zde přepřahají, dobírají zátěž, případně manipulují. Dále ve stanici probíhá přivěšování/odvěšování postrků ve směru Horní Lideč v závislosti na normativu hmotnosti a stanovení příslušným GVD. Ze ŽST jsou zaváděny trasy Hranice na

Moravě – Drahotuše a zpět za účelem obsluhy manipulačního místa v ŽST Drahotuše (nakládka šterku).

Železniční stanice Hranice na Moravě je dnes obsazena jednou posunovací lokomotivou nezávislé trakce ř. 742, personální obsazení 1/0 (1 strojvedoucí a 1 vedoucí posunu). Práce v denních a nočních směnách. Posunovací lokomotiva provádí zpracování zátěže ucelených vlaků a zátěže odvěšované/přivěšované z Pn vlaků, pro obsluhu manipulačních míst a vleček, zejména obsluhu vlečky Cement Hranice (Vleč 81120, 81181, 81182, 81183). Také provádí obsluhu ŽST Drahotuše. Stanice dnes neumožňuje předjetí vlaků délky 740 metrů. Dále je zde pozůstatek levostranného provozu – nástupiště neodpovídají dopravním potřebám.

Vlaky, kterých se týká manipulace ve stanici:

Vlak	Pobyt	Práce s vlakem	Výchozí ŽST	Konečná ŽST
Pn 63001	0:43 – 1:25	dobírá	Česká Třebová	Ostrava hlavní ONV
Pn 63003	14:05 – 14:48	Dobírá	Česká Třebová	Ostrava hlavní ONV
Pn 61021	2:30 – 3:52	Manipuluje, přepřahá (z HV ř. 363 od vl. 60120)	Valašské Meziříčí	Ostrava hlavní ONV
Pn 60120	3:19 – 3:54	Dobírá, přepřahá (z HV ř.111 od vlaku 61021 na 363)	Ostrava levé	Valašské Meziříčí
Pn 60300	19:06 – 19:48	dobírá	Ostrava levé	Česká Třebová
Pn 60302	10:32 – 11:14	Manipuluje	Ostrava levé	Česká Třebová
Pn 60180	3:52 – 4:36	úvrať	Třinec	Lhotka nad Bečvou
Pn 62111	6:11 – 6:48	Manipuluje	Brno Maloměřice	Valašské Meziříčí
Pn 62101	9:15 – 9:44	Manipuluje	Brno Maloměřice	Valašské Meziříčí
Pn 61202	12:38 – 13:26	Manipuluje	Valašské Meziříčí	Brno Maloměřice
Pn 61314	15:59 – 16:32	Dobírá	Valašské Meziříčí	Česká Třebová

Kolej č. 1 je zatížena z 84%, kolej č. 2 z 96%, kolej č. 3 – 23 %, kolej č. 4 – 55 %, 5 – 13 %, 7 – 26 %, 9 – 25%. Dále jsou využívány koleje 21, 23, 25. Tyto koleje jsou zároveň dle Plánu vlakovorby kolejemi směrovými. Využití kolejí prezentuje následující tabulka č. 18. Je z ní možno vyčíst, že koleje slouží především pro vlaky vlečky Cement Hranice.

Ve stanici je pracoviště pohotovostního výpravčího pro dálkovou obsluhu. Má stanoviště v dopravní kanceláři, pracoviště obsazeno nepřetržitě.

Tabulka 18 - Využití SK 21 - 25 v ŽST Hranice na Moravě

Den	SK	Vlak	Čas
1.2.	21	81180	9,51 h – vjezd z vlečky Cement
2.2.	21	145750	0,02 h – odjezd
3.2.	21	81180	10,10 h – vjezd z vlečky Cement
4.2.	21	160334	1,03 h – odjezd
	21	60300	19,31 – 20,05 h
5.2.	21	62101	9,41 – 10,00 h
	21	146980	12,59 h – vjezd
6.2.	21	81181	8,22 h – odjezd na vlečku Cement
7.2.	21	81181	8,06 h – odjezd na vlečku Cement
	21	81180	8,26 h – vjezd z vlečky Cement
	21	362103	11,37 – 11,47 h
	21	48358	20,39 h – průjezd
8.2.	21	81182	13,59 h – vjezd z vlečky Cement
9.2.	25	347856	3,58 h – odjezd
	21	103332	7,24 h – odjezd služ. vozidla SŽDC
	21	61202	13,24 – 13,54 h
	21	160190	19,24 h – odjezd
10.2.	21	81181	8,08 h – odjezd na vlečku Cement
	21	81183	8,51 h – odjezd na vlečku Cement

Tabulka 19 - Určené koleje, relace ŽST Hranice na Moravě

Výchozí vlaky, relace		
Kolej	relace	vlak
21	Olomouc hlavní nádraží	60302 ⑥, ⑦ 61314 ① - ⑦ 60300 ① - ⑤
	Česká Třebová	60302 ⑥, ⑦ 61314 ① - ⑦ 60300 ① - ⑤
	Valašské Meziříčí	60120 ①, ⑦ 62101 ① - ⑤
23	Přerov	61202 ① - ⑤
	Zábřeh na Moravě	60300 ① - ⑤
	MM Hranice na Moravě cement	81181 ① - ⑦ 81183 ① - ⑦
25	Ostrava levé nádraží	63001 ② - ⑥ 61021 ② - ⑥ 60003 ⑥, ⑦
	Studénka	63001 ② - ⑥ 60003 ⑥, ⑦

4.10.7 Personální potřeba zaměstnanců

V rozsahu potřeby dopravních zaměstnanců je ŽST Hranice na Moravě obsazena ve směně pohotovostním výpravčím. Stanice je dálkově ovládána z CDP Přerov.

Personální potřeba	
pohotovostní výpravčí	5, 488 zaměstnance

5. Rozsah dopravy

5.1 Rozsah osobní a nákladní dopravy – stávající stav

5.1.1 Dálková osobní doprava

Dálkovou dopravu na této trati reprezentují vlaky kategorie Ex a R. Tyto vlaky jsou vedeny po celý den ve 120' intervalu relace Praha – Hranice na Moravě – Horní Lideč – Žilina (Zvolen). Okrajově jsou jednotlivé spoje vedeny jako linka R z/do Vsetína. Vlaky zastavují ve stanicích Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč. Soupravy se skládají lokomotivy řady 380, případně 361.1 a 6 vozů (Apeer, WRmee, BDsheer, Beer, 2x Bmpeer 61). V období zvýšené poptávky jsou soupravy posilovány (Velikonoční, Vánoční svátky). Rychlíky jsou složeny z hnacího vozidla řady 150.2 a soupravy 6 vozů (A, BDs, 3xB, Bd).



5.1.2 Regionální osobní doprava

Regionální osobní doprava je tvořena vlaky Os relace – Hranice na Moravě - Střelná. Tyto vlaky lze rozložit do několika skupin:

- Vlaky Os, které jsou trasovány v celé relaci Hranice na Moravě – Střelná jezdí několikrát za den (4 páry) a
- Vlaky Os, které jsou trasovány pouze v části Hranice na Moravě – Horní Lideč. Jedná se o 3 spoje,
- Vlaky Os Hranice na Moravě – Vsetín, většina vedena pouze v pracovní dny. Vlaky mají různou výchozí stanici – Olomouc, Přerov, resp. Hranice na Moravě,
- Vlaky Os Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí, většina vedena pouze v pracovní dny. Vlaky mají různou výchozí stanici – Přerov, resp. Hranice na Moravě,
- Vlaky Os Valašské Meziříčí – Vsetín (případně Velké Karlovice),

→ Vlaky Vsetín – Horní Lideč jezdí převážně denně. Vlaky mají různou cílovou stanici – Horní Lideč, Střelná, Bylnice, Vlárský průmysk.

Cílem propojení těchto různých relací je vytvořit interval přibližně 60', v sedle 120' - viz GVD var. BP.

Tabulka 20 - Řazení vlaků osobní dopravy

Vlak	řazení
Expresní vlak Praha hl.n. – Žilina	$380 (361.1) + \text{Ampeer} + \text{WRmee}^{816} + \text{BDsheer}^{61} + \text{Beer}^{61} + \text{Bmpeer}^{61} + \text{Bmpeer}^{61}$
Rychlík Praha - Vsetín	$150.2 + B^{249} + AB^{349} + \text{BDs}^{449} + B^{249} + B^{249} + \text{Bd}^{264}$
Spěšný a osobní vlak	Čtyřdílná elektrická jednotka 460 $163 + \text{Bdt}^{280} + \text{Bdt}^{262} + \text{Bdt}^{280} + \text{Btee}^{285}$

5.1.3 Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy v současné době není malý. Mimo nabídkových tras (vlaky pp) je v GVD trasováno několik Pn a Mn vlaků. Přehled vlaků poskytuje následující tabulka.

Tabulka 21 - Normativy vlaků vstupujících a vystupujících v ŽST Horní Lideč

Vstupující do ČR			Vystupující z ČR		
vlak	hmotnost	komodita	vlak	hmotnost	komodita
Pn 47334	2300 – 661	ocel	Pn 48739	2350 – 602	hnědé uhlí
Pn 45748	2200 – 652	chemie	Nex 48707	1600 – 420	dřevo
Pn 45742	2000 – 635	jednotl.zásilky	Pn 45713	1300 – 584	jednotl.zásilky
Pn 45732	1600 – 652	jednotl.zásilky	Pn 45711	1300 – 584	jednotl.zásilky
Nex 47306	1530 – 664	kombi	Nex 41701	1300 – 664	kombi
Nex 41700	1300 - 664	kombi	Pn 45749	1100 – 635	chemie
Nex 48358	1100 – 635	auta	Nex 47307	1000 – 664	kombi
Pn 49411	900 – 534	auta	Pn 49410	650 – 517	prázdné
Pn 48738	750 – 584	prázdné	Nex 48359	650 – 635	prázdné
Pn 48706	560 – 437	prázdné			

U vlaků 48706/ 48707 je v ŽST Horní Lideč prováděn přepřah.

Tabulka 22 - Normativy vlaků vstupujících a vystupujících v ŽST Hranice na Moravě

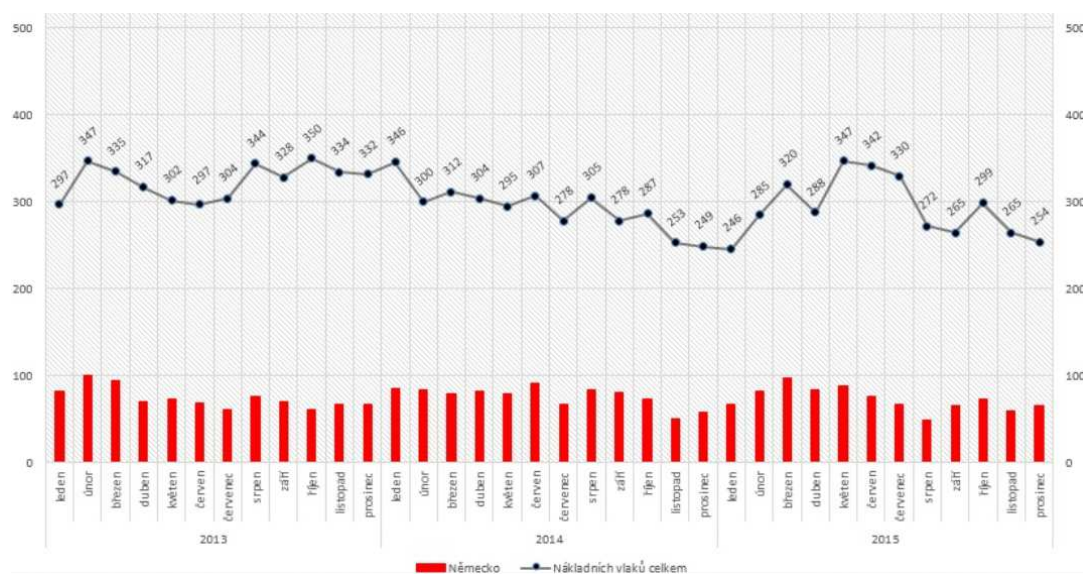
Vstupující do ČR			Vystupující z ČR		
vlak	Hmotnost (t) – délka (m)	komodita	vlak	Hmotnost (t) – délka (m)	komodita
Pn 48739	2350 – 602	hnědé uhlí	Pn 47334	2300 – 627	železo
Pn 48364	2200 – 617	jednotl.zásilky	Pn 61314	1900 – 617	jednotl.zásilky
Pn 45713	1700 – 617	jednotl.zásilky	Pn 61310	1600 – 517	jednotl.zásilky
Pn 45711	1700 – 617	jednotl.zásilky	Nex 47306	1530 – 647	kombi
Nex 48707	1600 – 420	dřevo	Pn 61200	1500 – 617	jednotl.zásilky
Pn 62101	1600 – 567	jednotl.zásilky	Pn 61202	1500 – 617	jednotl.zásilky
Pn 62103	1600 – 517	jednotl.zásilky	Nex 41700	1300 – 664	kombi
Pn 60180	1400 – 517	chemie	Nex 48358	1000 – 617	auta
Nex 41701	1300 – 664	kombi	Pn 61021	1000 – 417	jednotl.zásilky
Pn 60120	1200 - 419	jednotl.zásilky	Pn 49411	900 – 517	auta
Nex 47307	1000 – 664	kombi	Pn 48738	750 – 584	prázdné
Nex 48359	650 – 635	prázdné	Nex 48706	560 - 437	prázdné
Pn 49410	650 – 517	prázdné			

Pozn.:

Vlak 48364 výchozí PP z Horní Lideče; 61021, 61200, 61202, 61310, 61314 výchozí z Valašského Meziříčí.

Vlaky 60120, 62101, 62103 končí ve Valašském Meziříčí, vlak 60180 PP úvrat' do Lhotky nad Bečvou.

Projíždění PPS Horní Lideč znázorňuje tento graf.



Výchozí stav vychází z GVD 2014/2015 ve stavu ke 3. změně platné od 14. června 2015. Následující tabulka prezentuje výchozí rozsah nákladní dopravy v počtu tras. Přehled je rozčleněn na kategorie Ex, R, Sp, Os, Sv, Nex, Pn, Mn a Lv.

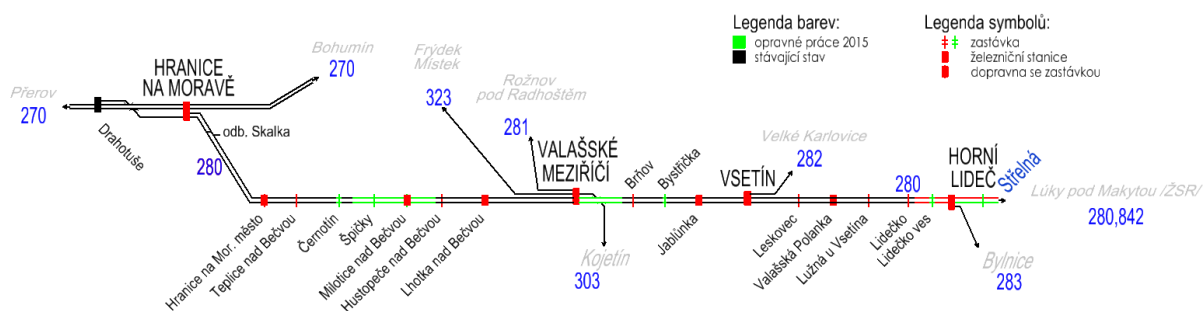
Sledované úseky	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										celkem
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv		
Polom Hranice na Moravě	2	T	prav	43	17		12		20	45			137	
			pp					16	41			57		
	1	Z	prav	41	17		12		21	40			131	
			pp					16	32			48		
Hranice na Moravě Drahotuše	2	T	prav	41	18		20		24	49			152	
			pp					17	43			60		
	1	Z	prav	45	19		14		25	46			149	
			pp					18	32			50		
Hranice na Moravě Drahotuše	4	T	prav	8	1		1			2			12	
			pp					1				1		
		Z	prav	2			7						9	
			pp						1				1	
Horní Lideč st. hr. Horní Lideč N <small>právní</small> : 295	2	T	prav	6			16		3	6			31	
			pp					5	3			8		
	1	Z	prav	6			15		4	4			29	
			pp					9	3			12		
Horní Lideč Valašská Polanka	2	T	prav	6			16		3	6	2		33	
			pp					5	4			9		
	1	Z	prav	6			16		4	4	1		31	
			pp					9	3			12		
Valašská Polanka Vsetín	2	T	prav	6			16		3	6	2		33	
			pp					5	4			9		
	1	Z	prav	6			16		4	4	1		31	
			pp					9	3			12		
Vsetín Jablůnka	2	T	prav	7	3		17	2	3	6	2		40	
			pp					5	4			9		
	1	Z	prav	7	3		16	1	4	4	1		36	
			pp					9	3			12		
Jablůnka Valašské Meziříčí	2	T	prav	7	3		17	2	3	6	3		41	
			pp					5	4			9		
	1	Z	prav	7	3		16	1	4	4	2		37	
			pp					9	3			12		
Valašské Meziříčí Lhotka nad Bečvou	2	T	prav	7	3		17		3	8	2		40	
			pp					8	4	1		13		
	1	Z	prav	7	3		16		3	7	2		38	
			pp					9	3	1		13		
Lhotka nad Bečvou Lustopeče nad Bečvou	2	T	prav	7	3		17		3	7	1		38	
			pp					8	3			11		
	1	Z	prav	7	3		16		3	7	1		37	
			pp					9	3			12		
Lustopeče nad Bečvou Hranice na M. město	2	T	prav	7	3		17		3	7			37	
			pp					8	3			11		
	1	Z	prav	7	3		16		3	7			36	
			pp					9	3			12		
Hranice na M. město Hranice na M.	2	T	prav	7	3		17		3	7	2		39	
			pp					8	3			11		
	1	Z	prav	7	3		16		3	7	2		38	
			pp					9	3			12		

Odbočné tratě	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD									
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
Bylnice Horní Lideč	1	T	prav				14				2		16
			pp							2	2		4
		Z	prav				12			1	2		15
			pp								3		3
Hovězí Vsetín	1	T	prav				12				1		13
			pp								3		3
		Z	prav				13				1		14
			pp								3		3
Rožnov p. Radhoštěm Valašské Meziříčí	1	T	prav				18				1		19
			pp								3		3
		Z	prav				16				1		17
			pp								3		3
Valašské Meziříčí Branky na Moravě	1	T	prav			1	15				1		17
			pp							1	3		4
		Z	prav			3	14				1		18
			pp								2		2
Hostašovice Valašské Meziříčí	1	T	prav			1	14						15
			pp							4	1		5
		Z	prav			1	14						15
			pp							4	1		5

Z tabulky lze vyčíst, že jednotlivé úseky jsou různě zatíženy nákladní dopravou. Je to dáno tím, že několik vlaků je výchozích/ končících v ŽST Valašské Meziříčí a trať projíždí pouze úsekově.

V oblasti přeprav je nejvíce přepravováno železo, kombinovaná doprava, dřevo, chemie, auta.

Schéma řešeného úseku



5.1.4 Současné jízdní doby

V následující tabulce jsou uvedeny jízdní a cestovní doby Os e Ex vlaků na trase Hranice na Moravě – Horní Lideč tam i zpět.

Druh vlaku	Ex		R		Os		Ex		R		Os	
Směr	TAM		TAM		TAM		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT	
Hnací vozidlo	380		150.2.		EJ 460		380		150.2.		EJ 460	
Hmotnost soupravy	R 550 t		R 550 t				R 550 t		R 550 t			
Stanovená rychlost vlaku	160 km/h		140 km/h		110 km/h		160 km/h		140 km/h		110 km/h	
Dopravní body	JD	po b.	JD	po b.	JD	po b.	JD	po b.	JD	po b.	JD	po b.
Hranice na Moravě	X	-	X	-	X	-	3,5	X	3,5	X	3,5	X
Odb. Skalka	3	-	3	-	2,5	-	2	-	2	-	2,5	
Hranice na Moravě město	3	-	3	-	2,5	0,5	9	-	9,5	-	2	0,5
Teplice nad Bečvou z	-	-	-	-	2	0,5	-	-	-	-	2	0,5
AHr Černotín z	-	-	-	-	2,5	0,5	-	-	-	-	3,5	0,5
AHr Špičky z	-	-	-	-	3,5	0,5	-	-	-	-	2	0,5
Milotice nad Bečvou z	-	-	-	-	2	0,5	-	-	-	-	2,5	0,5
Hustopeče nad Bečvou	9,5	-	9,5	-	2,5	0,5	4	-	4	-	5	0,5
Lhotka nad Bečvou	4,5	-	4,5	-	5	0,5	4,5	-	4	-	4,5	0,5
Valašské Meziříčí	4	1	4	2	4,5	2	10,5	1	10,5	1	4,5	4
Brňov z	-	-	-	-	4	0,5	-	-	-	-	3	0,5
Bystřička nz	-	-	-	-	3	0,5	-	-	-	-	4,5	0,5
Jablůnka	11	-	10,5	-	4,5	0,5	5,5	-	5,5	-	5,5	0,5
Vsetín	5	2	5,5	X	6	3	7,5	2	X		5,5	4
Leskovec z	-	-			6	0,5	-	-			3	0,5
Valašská Polanka	9	-			3	0,5	8,5	-			2,5	0,5
Lužná u Vsetína z	-	-			2,5	0,5	-	-			2,5	0,5
Lidečko z	-	-			2,5	0,5	-	-			2,5	0,5
Lidečko ves z	-	-			2,5	0,5	-	-			2,5	0,5
Horní Lideč	8	X			2,5	2	X	-			4	1
Střelná z					4	x					X	
Jízdní doba celkem	57		40		67,5		55		39		67,5	
Pobyty celkem		3		2		14,5		3		1		16,5
Cestovní doba	60		42		82		58		40		84	

Vysvětlivky k tabulce:

x – zastavení nebo rozjezd vlaku v koncovém nebo výchozím dopravním bodě předmětného úseku,

- – průjezd vlaku v mezilehlém dopravním nebo přepravním (zastávka) bodě předmětného úseku

5.2 Rozsah osobní a nákladní dopravy – výhledový stav

5.2.1 Dálková a regionální osobní doprava

Rozsah osobní dopravy ve výhledovém stavu na trati Horní Lideč – Hranice na Moravě je v mnohém velice podobný výchozímu stavu, který je doplněn o záměry jednotlivých objednavatelů osobní dopravy. Výhledový rozsah osobní dopravy je ve variantě bez projektu velmi blízký variantám projektovým, jelikož se např. i v jízdních dobách liší pouze mírně. Výhledové záměry MD ČR jsou rovněž korigovány s aktuálním „Celostátním plánem dopravní obsluhy území, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012 - 2016“. Regionální doprava je v předmětné trati objednávána dvěma kraji, a to Zlínským a Olomouckým. Vzhledem k tomu, že část trati je již součástí systému IDS Olomouckého kraje (IDSOK), je výhledový stav korigován se záměry objednavatele v rámci KIDSOKu. Dle dostupných regionálních plánů dopravní obsluhy pro období 2012 - 2016 a dle vyjádření objednavatelů lze předpokládat obdobnou situaci jako v dálkové dopravě, tzn. zájem na rozšiřování nabídky spojů již zavedených linek.

Výhledový rozsah dopravy odpovídá následujícímu přehledu základních linek a jejich intervalů:

Krátkodobý výhled do roku 2025:

Osobní vlaky linka Přerov – Hranice – Vsetín – Střelná (KOVED + KIDSOK)
interval 60 minut ve špičkách pracovních dní, 120 minut mimo špičky a o víkendech, celkem 32 vlaků denně v pracovní dny, 20 vlaků o víkendech. Ve stanici Hranice na Moravě vazby na/ od rychlíků směr Brno a Ostrava, v Přerově na osobní vlaky směr Olomouc. Vozba se očekává elektrickou jednotkou 460.

Ex2/R18 Praha – Olomouc – Vsetín – Slovensko v období občanského dne tj. cca. od 05 do 23 hod, 8 párů/den, 1 pár/2 hod, interval 120', v okrajových částech dne vlaky linky R18 s delší jízdní dobou v úseku Praha – Hranice na Moravě a počátkem/ ukončením jízdy ve Vsetíně, v průběhu dne rychlé vlaky linky Ex2, souprava tvořena lokomotivou a vozy klasické stavby (lokomotiva + až 13 vozů klasické stavby, kmen 6

vožů), možnost vedení jednoho páru posilových vlaků (v sobotu směr Vsetín, v neděli směr Praha) mimo taktovou polohu, min. 160 km/h, elektrická trakce, poloha X:00 v Olomouci, koncepce zastavování v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč shodná u obou linek: Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč.

Dlouhodobý výhled do roku 2040:

Osobní vlaky linka Olomouc - Přerov – Hranice – Vsetín – Střelná (KOVED + KIDSOK) interval 60 minut ve špičkách pracovních dní, 120 minut mimo špičky a o víkendech, celkem 36 vlaků denně v pracovní dny, 20 vlaků o víkendech. Ve stanici Hranice na Moravě vazby na/ od rychlíků směr Brno a Ostrava, v Přerově na osobní vlaky směr Olomouc, Břeclav. Vozba se očekává elektrickou jednotkou 640 RegioPanter (ve špičce spojeny dvou a třívozový RegioPanter – 133 metrů). Na odbočných tratích z Valašského Meziříčí, Vsetína a Horní Lideče se neočekávají změny v rozsahu dopravy.

Ex2/ R18 Praha – Olomouc – Vsetín – Slovensko v období občanského dne tj. cca. od 05 do 23 hod, 8 párů/den, 1 pár/2 hod, interval 120', sjednocení časových poloh linek Ex2 a R18 v úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč (nelze zaručit už v roce 2016), 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 shodná u obou linek: Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč. Změnu bude znamenat až výstavba tratí RS Praha – Brno – Ostrava s perspektivou dokončení kolem roku 2040.

Přeshraniční osobní přeprava prozatím nebyla potvrzena ani MD, ani koordinátorem, ani ŽSR. Proto se ve SP uvažuje stávající rozsah osobní dopravy, její ukončení bude v ŽST Horní Lideč.

Dálková doprava je znázorněna z Plánu dopravní obsluhy, která byla obdržena od SŽDC, O26.

Rozsah dopravy je taktéž prezentován v linkovém vedení (roky 2014, 2025, 2040), které jsou přílohou výkresové části.

5.2.2 Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy byl poskytnut O26 SŽDC a to k roku 2025, 2040. V rámci SP je počítáno se stávajícím rozsahem dopravy, jelikož nedojde k zásadnímu navýšení počtu.

Nákladní dopravou není úsek zatížen rovnoměrně. Kromě mezistátního tranzitu jezdí největší počet vlaků v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí, další úsek trati včetně odbočných je obsluhován Mn vlaky. Pokud zůstane zachována činnost seřaďovací stanice Valašské Meziříčí, lze předpokládat vzhledem ke stálosti rozřazených vozů, stejné výkony.

Výhledový rozsah dopravy k roku 2025												
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Σ
Hranice na M. - Hranice na M. m.				8			15		5	8		36
Hranice na M. m.Hustopeče nad B.				8			16		5	8		37
Hustopeče nad B. - Lhotka nad Bečvou				8			16		5	8	1	38
Lhotka nad Bečvou - Val. Meziříčí				8			16		5	8	1	38
Valašské Meziříčí - Jablůnka				8			15	2	5	6	3	39
Jablůnka - Vsetín				8			15	2	6	4	2	37
Vsetín - Valašská Polanka				8			14		6	4	2	34
Valašská Polanka - Horní Lideč				8			14		6	4	2	34
Horní Lideč - Horní Lideč st. Hr.				8			14	1	5	6		34
Horní Lideč st. Hr. - Horní Lideč				8			14	1	5	6		34
Horní Lideč - Valašská Polanka				8			14		5	6	2	35
Valašská Polanka - Vsetín				8			14		5	6	2	35
Vsetín - Jablůnka				8			15	2	5	6	2	38
Jablůnka - Valašské Meziříčí				8			15	2	5	6	3	39
Val. Meziříčí - Lhotka nad Bečvou				8			16		5	7	2	38
Lhotka nad Bečvou - Hustopeče nad B.				8			16		5	8	1	38
Hustopeče nad B.- Hranice na M. m.				8			16		5	8		37
Hranice na M. m. - Hranice na M.				8			16		5	8		37
Bylnice - Horní Lideč							14	1			1	16
Horní Lideč -Bylnice							15				1	16
Velké Karlovice - Vsetín							13				1	14
Vsetín -Velké Karlovice							13				1	14
Val. Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm							16				1	17
Rožnov pod Radhoštěm - Val. Meziříčí						1	15				1	17
Kojetín - Val. Meziříčí						1	13				1	15
Val. Meziříčí - Kojetín						2	12				1	15
Val. Meziříčí - Ostrava						1	13					14
Ostrava - Val. Meziříčí						1	13					14
Polom - Hranice na Mor.				62	34	0	12	0	27	40	0	175
Hranice na Mor. - Polom				59	35	0	12	0	28	41	0	175
Hranice na Mor. - Drahotuše				70	34	0	22	0	32	49	0	207
Drahotuše - Hranice na Mor				67	19	0	21	0	33	49	0	189

Výhledový rozsah dopravy k roku 2040												
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Σ
Hranice na M. - Hranice na M. m.				8			16		5	8		37
Hranice na M. m. - Hustopeče nad B.				8			16		5	8		37
Hustopeče nad B. - Lhotka nad Bečvou				8			16		5	8	1	38
Lhotka nad Bečvou - Val. Meziříčí				8			16		5	8	1	38
Valašské Meziříčí - Jablůnka				8		8	16	2	6	4	2	46
Jablůnka - Vsetín				8		8	15	2	6	4	2	45
Vsetín - Valašská Polanka				7		4	13		7	4	2	37
Valašská Polanka - Horní Lideč				7		4	14		6	4	2	37
Horní Lideč - Horní Lideč st. Hr.				7			15		6	3		31
Horní Lideč st. Hr. - Horní Lideč				7			14	1	7	6		35
Horní Lideč - Valašská Polanka				7		4	14		7	6	2	40
Valašská Polanka - Vsetín				7		4	14		7	6	2	40
Vsetín - Jablůnka				8		8	15	2	6	4	2	45
Jablůnka - Valašské Meziříčí				8		8	15	2	7	6	3	49
Val. Meziříčí - Lhotka nad Bečvou				8			16		7	7	2	40
Lhotka nad Bečvou - Hustopeče nad B.				8			16		5	8	1	38
Hustopeče nad B. - Hranice na M. m.				8			16		5	8		37
Hranice na M. m. - Hranice na M.				8			16		5	8		37
Bylnice - Horní Lideč							14	1			0	15
Horní Lideč - Bylnice							15				0	15
Velké Karlovice - Vsetín							13				1	14
Vsetín - Velké Karlovice							13				1	14
Val. Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm						13	15				1	29
Rožnov pod Radhoštěm - Val. Meziříčí						10	15				1	26
Kojetín - Val. Meziříčí						6	13				1	20
Val. Meziříčí - Kojetín						6	13				1	20
Val. Meziříčí - Ostrava						1	13					14
Ostrava - Val. Meziříčí						1	13					14
Polom - Hranice na Mor.				13	32	10	13	0	36	41	0	145
Hranice na Mor. - Polom				13	33	11	13	0	36	40	0	146
Hranice na Mor. - Drahotuše				21	32	10	24	0	41	49	0	177
Drahotuše - Hranice na Mor				21	33	11	24	0	41	48	0	178

6. Návrh

6.1.1 Infrastruktura

Níže jsou popsány železniční stanice a infrastruktura, včetně současné technologie provozu. Data vychází z podkladů ze ZDD. Stavba je vymezena začátkem úprav na hranici ČR/ SR před ŽST Horní Lideč a koncem úprav v ŽST Hranice na Moravě (včetně), kde se navazuje na II a III. tranzitní koridor.

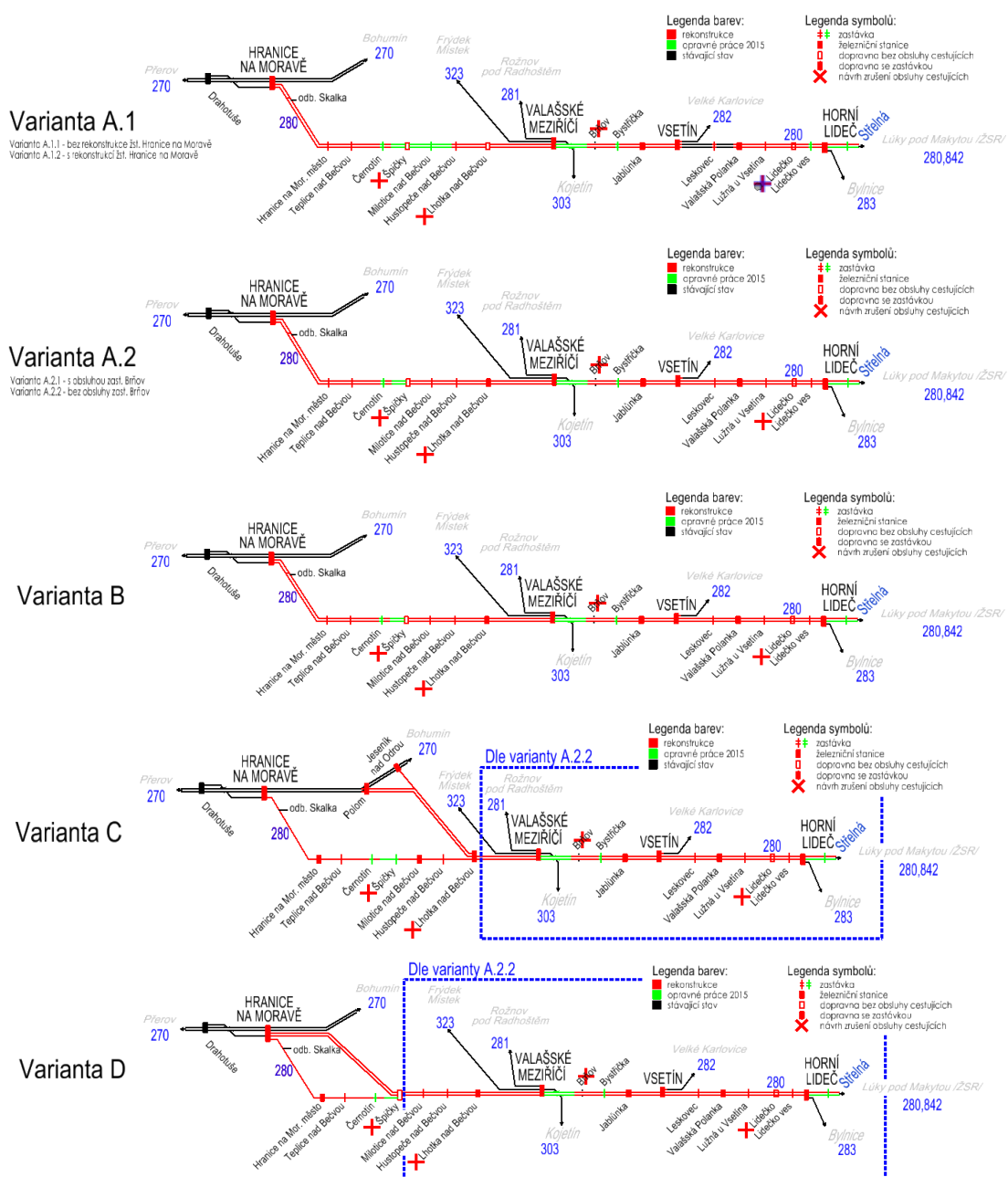
- Návrhová rychlost až 160 km/hod (pro vozidla bez naklápečí techniky)
- Předpokládá se smíšený provoz (koridor RFC 9)
- Délka nástupní hrany v železničních stanicích Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč je navrhována na 300 metrů. V případě, že HV bude stát mimo nástupiště, lze na nástupišti odbavit 11 osobních vozů (291,5 m). Pokud HV bude stát u nástupiště, je možno provést odbavení 10 vozů klasické stavby (285 m). Výhledově uvažovaná souprava dle MD ČR ve složení HV + 13 vozů klade požadavek na nástupiště delší. Byla prověřena možnost prodloužení nástupišť na 350 metrů, což umožní odbavit až 13 osobních vozů (HV bude částečně mimo nástupní hranu). Nástupiště v ŽST Hranice na Moravě je navrženo délky 400 metrů a vychází z Prohlášení o dráze celostátní a regionální.
- V ostatních tarifních bodech délka 140 m. U osobních vlaků (Přerov -) Olomouc – Hranice na Moravě – Horní Lideč (- Střelná) vychází z požadavků koordinátorů – předpokládané zajištění vozby 650 + 640 (52,9 + 79,4 = 132 metrů). V odbočných stanicích délka nástupiště navržena na předpokládaný vozový park.
- Plná peronizace stanic a zastávek, výška nástupní hrany 550 mm nad TK.
- EPZ nebudou zřízeny. Pro motorové jednotky (vozy) budou ve stanicích Horní Lideč, Vsetín, Valašské Meziříčí zřízeny zásuvkové stojany.
- Provoz v celém rozsahu v závislé trakci (stejnoseměrná, 3000 V ss). Styk soustav 3kV DC a 25 kV AC se předpokládá prozatím na hranici ČR/ SR. V případě přechodu celé trati na střídavou trakci lze očekávat styk soustav cca v km 3,000.
- Dálkové ovládání provozu na trati, nová staniční a traťová zabezpečovací zařízení.

- Dvukolejná trať v celém úseku,
- Navrhovaný systém železniční osobní dopravy vychází z požadavků KOVED, KIDSOK a MD ČR.
- Ve stanicích (dopravných) bude zřízen informační systém a kamerový systém (v souladu se Základními technickými požadavky na kamerové systémy v železničních stanicích č.j. 7058/2015-O14) a dále i na všech zastávkách.

Pro přístup cestujících na nástupiště jsou k dispozici tyto možnosti – bližší popis přímo u jednotlivých variant:

Tarif. bod	Nástupiště	Přístup na nástupiště
Hranice na Moravě	2x ostrovní, 1x vnější	Podchod + výtahy + schodiště
Hranice na Moravě město	2x vnější	Podjezd + přístupové chodníky
Teplice nad Bečvou	2x vnější	Podchod + výtahy
Černotín	2x vnější	Přístupové chodníky z rekonstruovaného nadjezdu
Špičky	1x ostrovní	Rekonstruovaný nadjezd + schodiště + výtah
Milotice nad Bečvou	2x vnější	Nový nadchod
Hustopeče nad Bečvou	2x vnější	Novostavba mostu (odstranění přejezdu) + chodníky
Lhotka nad Bečvou	1x ostrovní	Podchod + přístupové chodníky
Valašské Meziříčí	2x ostrovní, 1x vnější	Podchod + výtahy
Brňov	2x vnější	Podjezd + přístupové chodníky + schodiště
Bystřička	2x vnější	Podchod + výtahy + schodiště
Jablůnka zastávka	2x vnější	V úrovni přes přilehlý žel. přejezd
Jablůnka	Z R U Š E N A O B S L U H A	
Vsetín	1x ostrovní, 2x vnější	Podchod + výtahy
Leskovec	2x vnější	Podjezd + stávající komunikace
Valašská Polanka	2x vnější	Podjezd + přístupové chodníky
Lužná u Vsetína	2x vnější	Podjezd + přístupové chodníky
Lidečko	2x vnější	Podchod + přístupové chodníky
Lidečko ves	2x vnější	Nový nadchod
Horní Lideč	1x ostrovní, 2x vnější	Podchod + přístupový chodník
Střelná	2x vnější	Stávající přístupové chodníky

Pro lepší orientaci jsou zpracována schémata základních variant.



6.1.2 Zabezpečovací zařízení

ŽST, které jsou součástí předmětné studie proveditelnosti budou vybaveny SZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronické stavědlo (ES) s možností výhledového dálkového ovládání dle navrženého kolejového řešení nebo budou stávající SZZ upravena tak, aby umožňovala začlenění do systému dálkového ovládání. Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení bude v konečném stavu směřováno na CDP

v Přerově. Pro železniční trať Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě mimo je určen jeden ze sálů CDP.

SZZ budou vybavena dálkovou diagnostikou ZZ a technologií vedení elektronické dopravní dokumentace s využitím přenosu čísla vlaku. Rozsah zabezpečovaných prvků v kolejišti bude dán potřebami dopravní technologie v jednotlivých stanicích a navrženým kolejovým řešením. Zvláštní pozornost je třeba věnovat technologii spádovištních zabezpečovacích zařízení, zejména jejich počtu a rozsahu dle potřeb vlakotvorby v dané oblasti.

Obdobně budou řešena i TZZ příslušných mezistaničních úseků s využitím TZZ 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu elektronický automatický blok (EAB) nebo automatické hradlo (AH). V celém řešeném úseku je v současném stupni počítáno s obousměrným automatickým blokem. Detailnější řešení bude řešeno v další fázi dokumentace.

ŽST Valašské Meziříčí, do které je zaústěna odbočná trať Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí, provozovaná dle předpisu D3 a je sídlem dirigujícího dispečera, bude v rámci výstavby nového SZZ doplněna souhlasem pro jízdu z dopravní DOZ na trať D3. Je-li sídlem dirigujícího dispečera jiná dopravní na trati provozované dle předpisu D3 – v případě železniční trati Bylnice – Horní Lideč - ŽST Bylnice nebo v případě železniční trati Velké Karlovice – Vsetín - dopravní D3 Halenkov, bude tato úprava provedena obdobně. První mezistaniční úseky odbočných tratí provozovaných dle předpisu D1 (Valašské Meziříčí – Ostrava-Kunčice a Valašské Meziříčí – Kojetín) budou vybaveny novým TZZ 3. kategorie v provedení automatické hradlo (AH), případně bude ponecháno a upraveno stávající TZZ.

V případě ponechání úrovnových křížení silničních komunikací s tělesem železniční trati, budou tato vybavena PZZ schváleného typu (kategorie PZS 3ZBLI) se začleněním do systému dálkového ovládání a diagnostiky ZZ. Přejezdy budou vybaveny s ohledem na navrhovanou traťovou rychlost mechanickou výstrahou – celými případně polovičními závory a pozitivní signalizací s přenosem informace o schopnosti dávat výstrahu strojvedoucímu i dopravnímu zaměstnanci.

Vzhledem k tomu, že železniční trať Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je zařazena do systému TEN-T (Trans-European Transport Networks), je jedním z předpokladů fungování integrovaného transevropského železničního systému interoperabilita. Tímto pojmem se rozumí schopnost systému umožňovat bezpečný a

nepřerušovaný pohyb vlaků různých dopravců, které splňují základní parametry stanovené pro tyto vybrané tratě. Interoperabilita sestává z řady technických a legislativních zásahů, které zajišťují soulad různých národních železničních systémů a vytváří tak železniční síť, která je otevřená a integrovaná na evropské úrovni. Z hlediska subsystému řízení a zabezpečení (CCT), tvoří základ interoperability evropského železničního systému projekt ERTMS (European Rail Traffic Management Systém) – evropský železniční řídicí systém. Pro jednotný systém zabezpečení jízd vlaků je uvažován systém ETCS (European Train Control System) – evropský vlakový zabezpečovací systém, v našich podmínkách v provedení L2, který umožňuje kontinuální přenos informací mezi vlakem a infrastrukturou a související systém GSM-R (Global system for Mobile communications-Railway) – globální systém pro mobilní komunikaci na železnici a přenos dat mezi železničním vozidlem a radioblokovou centrálou. Realizace systémů na vybrané železniční síti ČR vyplývá z mezinárodních závazků ČR a probíhá dle přijatého národního implementačního plánu – výstavba systému GSM-R je podle tohoto dokumentu na předemětné železniční trati plánována a výstavba systému ETCS je uvažována po roce 2020.

Systém ETCS L2 se z hlediska traťové části skládá z balíz, umístěných v kolejišti a radioblokové centrály (RBC – Radio Block Centre), která shromažďuje stavové informace z infrastruktury – SZZ, TZZ, PZZ, je propojena s CDP (předání informací ETCS traťovému dispečerovi), poskytuje diagnostické informace a generuje oprávnění k jízdě mobilním částem (OBU – Onboard Unit), umístěným na drážních vozidlech. Rozmístění a počet RBC a balíz v kolejišti je předmětem realizace systému ETCS, který řeší i problematiku automatického přechodu do ETCS L2 na hranici oblastí (ŽST Hranice na Moravě) a vazbu na železniční síť sousedního státu, v tomto případě ŽSR (ŽST Horní Lideč).

Systém GSM-R, který je náplní částí sdělovací zařízení, řeší pokrytí předemětné oblasti signálem, výstavbu potřebné technologie, včetně napájení a propojení jednotlivých částí systému optickým, případně metalickým kabelem. Realizace systému GSM-R probíhá obvykle v rámci samostatné investiční akce v předstihu před realizací systému ETCS.

Propojení jednotlivých technologií ZZ bude provedeno metalickými a optickými kabelem. Vzhledem k požadavku TSI subsystému Energie na cílovou trakční soustavu AC 25kV, 50Hz a na to navazující požadavek formulovaným v Dopravní politice ČR pro období 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050 je z důvodu minimalizace budoucích

vícenákladů spojených s přechodem na jednotnou trakční soustavu, tzn. vícenákladů na výkopové práce a výměnu kabelů u tratí elektrizovaných soustavou DC 3kV, uvažováno při stanovení rozpočtových nákladů studie v části zabezpečovací zařízení s kabelizací stíněnými kabely. Tím je splněn požadavek formulovaný v dopise MD č.j. 31/2015-130-KR/1 ze dne 27.4.2015. Výstavbu kabelových tras je nutno koordinovat společně pro sdělovací a zabezpečovací zařízení, v ŽST vedených s využitím nově budovaných kabelovodů.

Umístění ZZ bude řešeno dle požadavků jednotlivých technologií na prostředí bud' v nově vybudovaných nebo ve stavebně upravených stavědlových ústřednách, případně technologických domcích.

Napájení ZZ bude řešeno ve spolupráci se zpracovateli částí silnoproudá technologie nebo trakční vedení (TV).

7. Jízdní doby a GVD

7.1 Skladba vlakových souprav, jízdní doby

Jízdní doby byly vypočteny jednak

pro celou trať: Hranice na Moravě – Horní Lideč pro varianty BP, A.1.1., A.1.2., A.2.1., A.2.2., B, B+, C, D.1., D.2. a to pro nedostatek převýšení V_{150} . Nákladní doprava pro nedostatek převýšení V_{100} .

pro vlaky s parametry:

Vlak	Souprava	Rychlost [km/h]	Hmotnost vlaku [t]	Délka vlaku [m]	Vozidlový odpor	Počet míst	Přirážka k JD[%]
Ex	1216* + 6 vozů	160	336	179	R	458	4
Os	650 + 640	160	266	133	R	388	4
Nex	193* + 23x Sggrss	100	1 600	610	S	23x Sggrss	10

*** - výčet konkrétního typů vozidel je nutné chápat jako uvedení vstupních hodnot do výpočtu. Nová vozidla je však možné uvažovat jako vozidla jiná s obdobnými parametry. Všeobecně se jedná o hnací vozidla s výkonem 6400 kW.**

Teoretické jízdní doby byly vypočteny v SW SP VlaDyka. Takto získané teoretické jízdní doby jsou opatřeny přirážkou ve výši: 10 % pro vlaky nákladní a 4 % pro ostatní vlaky. Teoretické jízdní doby jsou po opatření přirážkou zaokrouhleny na 0,5 minuty.

Výpočty jízdních dob jsou provedeny a v tabulkách níže uváděny vždy s ohledem na sestavu modelových grafikonů. Aplikované jízdní doby v modelových GVD však mohou být v některých úsecích delší oproti výpočetním hodnotám jízdních dob dané typové kategorie vlaku z důvodu jejich adaptace k aktuální potřebě konstrukce tras vlaků.

V následujících srovnávacích přehledech jízdních dob jsou uvedeny vždy jízdní doby za úsek

Tabulka 23 - Jízdní doby expresních vlaků

Ex	BP	A1	A2	A2.2.	B	B+	C	D.1.	D.2.
Hranice na Moravě	*	*	*	*	*	*	*	*	*
odb. Skalka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hranice n.M. město z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teplíce nad Bečvou z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Černotín z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Špičky	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Milotice nad Bečv. z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hustopeče n. Bečv. z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lhotka nad Bečvou	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valašské Meziříčí	21	15	15	15	14,5	10	13,5	11,5	11,5
Brňov z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bystřička z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jablůnka z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jablůnka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vsetín	15,5	13,5	13,5	13,5	11,5	11,5	13	13,5	13,5
Leskovec z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Valašská Polanka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lužná u Vsetína z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lidečko ves z.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Horní Lideč	16	13	12,5	12,5	11,5	11	12,5	12,5	12,5
	52,5	41,5	41	41	37,5	32,5	39	37,5	37,5

Tabulka 24 - Jízdní doby osobních vlaků

Os	BP	A1	A2.1.	A2.2.	B	B+	C	D.1.	D.2.
Hranice na Moravě									
odb. Skalka						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
Hranice na M. město z.	4,5	4	4	4	4	<input type="checkbox"/>	4	4	<input type="checkbox"/>
Teplíce nad Bečvou z.	2	2	1,5	1,5	1,5	<input type="checkbox"/>	2	2	<input type="checkbox"/>
Černotín z.	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	<input type="checkbox"/>	2	2,5	<input type="checkbox"/>
Špičky	3	3	3	<input type="checkbox"/>	2,5	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Milotice nad B. z.	2	2	2	4	2	5	2	5	5
Hustopeče nad Bečvou z.	2,5	2	2	2	2	1	2	2	2
Lhotka nad Bečvou	4	4	4	4	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Valašské Meziříčí	4	3	3	3	3,5	3	3	3	3
Brňov z.	4	3,5	3,5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3,5	3,5	<input type="checkbox"/>
Bystřička z.	3	3	3	6	5	5	3	3	5,5
Jablůnka z.	<input type="checkbox"/>	3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Jablůnka	4,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Vsetín	5,5	5,5	4,5	4,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Leskovec z.	5,5	4,5	4	4	4	4	4	4	4
Valašská Polanka	3	3	3	3	2,5	2,5	3	3	3
Lužná u Vsetína z.	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Lidečko z.	2	1,5	1,5	<input type="checkbox"/>	1,5	1,5	1,5	1,5	<input type="checkbox"/>
Lidečko ves z.	3	3	3	4	3	3	3	3	4
Horní Lideč	2,5	2,5	2,5	2,5	2	2	2,5	2,5	3,5
	60	56	53,5	51,5	49,5	40,5	52	52,5	43,5

7.2 Postrková služba

Postrková služba bude plánována podle normativu hmotnosti uvedeného v plánu řadění nákladních vlaků, v provozu pak organizována dispečerským aparátem podle skutečné hmotnosti vlaků. Podle toho budou postrkové nebo přípřežní lokomotivy přidávány ve stanicích: Horní Lideč (vyjma B+), Valašská Polanka (pouze varianta B+), Vsetín, Valašské Meziříčí a Lhotka nad Bečvou. Vzhledem k tomu, že ŽST Púchov přechází na střídavou trakci, postrková či přípřežní vozidla budou muset být vícesystémová. Již dnes však lze sledovat, že dopravci tato vozidla volí.

Sklon trati Polom – Lhotka nad Bečvou ve variantě C je dle podélného profilu je 12‰. Tento sklon překoná nákladní vlak, jehož normativ bude 1500 tun. Při dvojici elektrických hnacích vozidel lze uvažovat s normativem až 2400 tun (výpočet proveden na hnací vozidlo řady 163, v případě použití novějších vozidel, bude normativ vyšší).

Ve variantě D.2. vzniká nová přeložka – její sklon je 12‰. Tento sklon překoná nákladní vlak, jehož normativ bude 1500 tun. Při dvojici elektrických hnacích vozidel lze uvažovat s normativem až 2400 tun (výpočet proveden na hnací vozidlo řady 163, v případě použití novějších vozidel, bude normativ vyšší).

Největší sklon celé trati je před bodem zlomu v km 23, 866 (H. Lideč - Púchov). Zde trať stoupá až cca 14,7 ‰. Následuje kaskádovité klesání až 17,5 ‰ směr SR.

7.3 Grafikon vlakové dopravy

7.3.1 Obecné podmínky sestavy GVD

Modelové GVD byly zpracovány v podobě čtyřhodinové špičky ve zvoleném období 10:00 - 14:00, čímž je obsažena část ranní, odpolední dopravní špičky a zároveň poskytnut náhled v situaci provozního konceptu při přechodu do sedlového rozsahu dopravy. Modelové grafikony varianty bez projektu, variant A.1, A.2.1, A.2, B, B+, C, D.1., D.2.. jsou přílohou této části. Jsou sestaveny pro **střednědobý horizont**. Pro dlouhodobý horizont dokladovány již nejsou, jelikož jsou identické, jako pro střednědobý horizont.

Střednědobý a dlouhodobý horizont

- Ex2/ R18: S:26/ S:27 pro směr jízdy SR – Vsetín – Praha v ŽST Hranice na Moravě
- Ex2/ R18: L:33/ L:34 pro směr jízdy Praha – Vsetín - SR v ŽST Hranice na Moravě
- Os: X:29/ X:30 pro oba směry v ŽST Valašské Meziříčí vyjma var. D.2..
- Poloha a rozsah vlakových spojů ČR – SR není známa, je uvažován stávající stav

Konstrukční poloha dálkové dopravy byla dána O26 SŽDC, konstrukční poloha regionální osobní dopravy je dána provozním konceptem objednavatelů dopravy.

7.3.2 Modelový GVD - varianta bez projektu

Současné jízdní doby se v této variantě bez projektu oproti současnému GVD liší nasazenými vozidly a výsledky akce „Trať 308 (Lúky pod Makytou) – St. hranice CZ/SK – Horní Lideč – Hranice na Moravě, úsek Teplice nad Bečvou (mimo) – Hustopeče nad Bečvou (mimo)“ a " Trať 308 (Lúky pod Makytou) - St. Hranice CZ/SK - Horní Lideč - Hranice na Moravě, úsek Valašské Meziříčí (mimo) - Jablunka (mimo) a Vsetín (mimo) - Horní Lideč (mimo)". Odstranění propadu rychlosti” - grafikon je přílohou DT, odsouhlasený MD ČR a Objednavatelem dopravy. Na návazných tratích nedochází k žádným změnám.

7.3.3 Modelový GVD - varianta A.1.1., A.1.2.

Jízdní doby Ex2 u varianty A.1. (A.1.1., A.1.2.) jsou lepší oproti BP o 6,0 minut. K takovému zkrácení dochází díky zvýšení traťové rychlosti v téměř celém úseku. V úseku Valašské Meziříčí – Horní Lideč jsou jízdní doby téměř shodné.

U osobních vlaků je rozdíl 2,0 minuty ve prospěch varianty A.1. Zrychlení, které je nevelké, je dáno velkým počtem zastávek a relativně krátkými vzdálenostmi mezi nimi. GVD návazných tratí uzpůsoben tak, aby cestujícím byla zkrácena cestovní doba, respektován dominantní proud cestujících. Časová poloha v úseku Hranice na Moravě – Drahotuše nebyla objednavatelem prozatím přesně stanovena. Po provedeném přestupu mezi linkami Valašsko – Olomouc/ Ostravsko – Přerov bude odjezd jednoho z vlaků řešen přes Drahotušskou spojku, případně ve sledu za vlakem. Mimo špičku bude linka z Ostravska s ostrým obratem ukončena v Hranicích na Moravě.

7.3.4 Modelový GVD - varianta B

Varianta B u osobního vlaku přináší oproti variantě A.1 zrychlení nejenom v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí, ale také Valašské Meziříčí – Horní Lideč. Je to dáno přeložkami trati. Dále není obsluhována zastávka Bystřička (nevhodné GPK). Časová poloha v úseku Hranice na Moravě – Drahotuše nebyla objednavatelem prozatím přesně stanovena. Po provedeném přestupu mezi linkami Valašsko – Olomouc/ Ostravsko – Přerov bude odjezd jednoho z vlaků řešen přes drahotušskou spojku, případně ve sledu za vlakem. Mimo špičku bude linka z Ostravska s ostrým obratem ukončena v Hranicích na Moravě.

7.3.5 Modelový GVD - varianta B+

Oproti variantě A.1 varianta B+ ušetří v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí až 10,5 minuty, oproti variantě B 10 minut. V těchto variantách je v co největší míře řešeno Nařízení 1315/2013 na rychlost 100 km/h. Ve variantě B+ nejsou zřízeny zastávky Brňov a Bystřička – opět z důvodu nevhodného GPK. Varianta B+ nabízí nový koncept dopravy. Expresní vlaky SR – ČR jsou vedeny „mimo stanici“ Horní Lideč, vlaky zastavují pouze ve Vsetíně, Valašském Meziříčí a Hranicích na Moravě. Dnešní osobní vlaky ZSSK Púchov – Horní Lideč jsou protaženy až do Vsetína, kde náležitosti obrací na vlak zpět směr SR. Osobní vlak jede opět mimo stanici Horní Lideč. Dopravní obsluha Horní Lideče je zajištěna osobními vlaky Vsetín – Bylnice, vedené v nezávislé trakci (případně hybridními vozidly). V úseku Vsetín – Hranice na Moravě zůstává koncept nezměněn, poloha je dána uzlem Valašské Meziříčí v X:30.

V této variantě nutno konstatovat, že ZSSK nesouhlasí se zajištěním svých souprav do vnitrozemí ČR a tudíž tak prodloužení linky Púchov – Vsetín.

Časová poloha v úseku Hranice na Moravě – Drahotuše nebyla objednavatelem prozatím přesně stanovena. Po provedeném přestupu mezi linkami Valašsko – Olomouc/ Ostravsko – Přerov bude odjezd jednoho z vlaků řešen přes drahotušskou spojku, případně ve sledu za vlakem. Mimo špičku bude linka z Ostravska s ostrým obratem ukončena v Hranicích na Moravě.

7.3.6 Modelový GVD - varianta C

Ve variantě C (spojka Lhotka nad Bečvou – Polom) + A.2 (Lhotka nad Bečvou – Horní Lideč) dochází oproti variantě A ke zkrácení o 1,5 - 2,0 minuty. Je to dáno rychlým výjezdem ze stanice Hranice na Moravě po TŽK směr Ostrava, v ŽST Polom trať rychlými spojkami odbočí do Lhotky nad Bečvou, kde dochází na hranickém zhlaví k napojení do varianty A.2. Traťová rychlost přeložky je navržena 160 km/h.

Veškerá doprava, vyjma regionální osobní, je vedena po trase Hranice na Moravě – Polom – Lhotka nad Bečvou. V úseku staré trati vzniká nová stanice Milotice nad Bečvou a dochází k úpravě ŽST Hranice na Moravě město. Důvodem realizace opatření je délka mezistaničního úseku Hranice na Moravě – Lhotka nad Bečvou (při délce větší jak 10 km nutno vybudovat minimálně kolejové spojky). Je nutno konstatovat, že stanice budou mít význam během mimořádností. “Starou” trať lze použít také jako objízdnu pro dálkové vlaky v případě výluk a mimořádností v jiném úseku, avšak vzhledem k užitečným délkám kolejí v ŽST nejsou pravidelné jízdy vhodné. Leda, že nejede protijedoucí vlak.

Mezi odbočkou Vysoká a zast. Jeseník nad Odrou je navržena jednokolejná spojka pro přímé jízdy Ostrava > Valašské Meziříčí. Jízdní doba vlaku by mohla být 40 minut, což je celkem zajímavý čas oproti dnešní trati 323. Je však nutno konstatovat, že trať 323 obsluhuje zalidněná místa (např. Frýdek-Místek). MD ani dopravce nepočítá s vzbou vlaků osobní dopavy. Spojka bude využita pouze pro úvratěvé nákladní vlaky Valašsko – Ostravsko. GVD spojky není proto doložen.

Osobní vlak má jízdní doby totožné s variantou A.2.1.

Časová poloha v úseku Hranice na Moravě – Drahotuše nebyla objednavatelem prozatím přesně stanovena. Po provedeném přestupu mezi linkami Valašsko – Olomouc/ Ostravsko – Přerov bude odjezd jednoho z vlaků řešen přes Drahotušskou spojku, případně ve sledu za vlakem. Mimo špičku bude linka z Ostravska s ostrým obratem ukončena v Hranicích na Moravě.

7.3.7 Modelový GVD – varianty D.1., D.2.

Ve variantě D.1. dochází oproti variantě A k úspoře jízdní doby – až o 3,5 minut v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí. Z Hranic na Moravě dálková doprava

(Ex2, R18, vlaky dálkové nákladní) jedou po nové dvoukolejné trati až od odbočky Milotice nad Bečvou. Zde dochází k napojení na variantu A.2.

Osobní regionální doprava bude ve variantě D.1. vedena po stávající trase přes Teplice nad Bečvou. Na “staré” trati zrekonstruované jako jednokolejné dochází k nové konfiguraci kolejíště ŽST Hranice na Moravě město a výstavbě odbočky Milotice nad Bečvou. Důvodem realizace těchto dopraven je dlouhý mezistaniční úsek Hranice na Moravě – Lhotka nad Bečvou (při délce větší jak 10 km nutno vybudovat minimálně kolejové spojky). Je nutno konstatovat, že dopravní budou mít význam během mimořádností. “Starou” trať lze použít taktéž jako objízdnu pro dálkové vlaky v případě výluk a mimořádností na nově budované přeložce Hranice na Moravě – odbočka Milotice nad Bečvou.

Z tohoto důvodu bylo prověřeno možné prodloužení užité délky staničních kolejí železniční stanice Hranice na Moravě město na 550 metrů. Tato délka umožní „řádné“ křižování vlaků (vyjma dlouhých nákladních vlaků RFC9). **Přesné řešení železniční stanice bude součástí zpracování dalšího stupně dokumentace.**

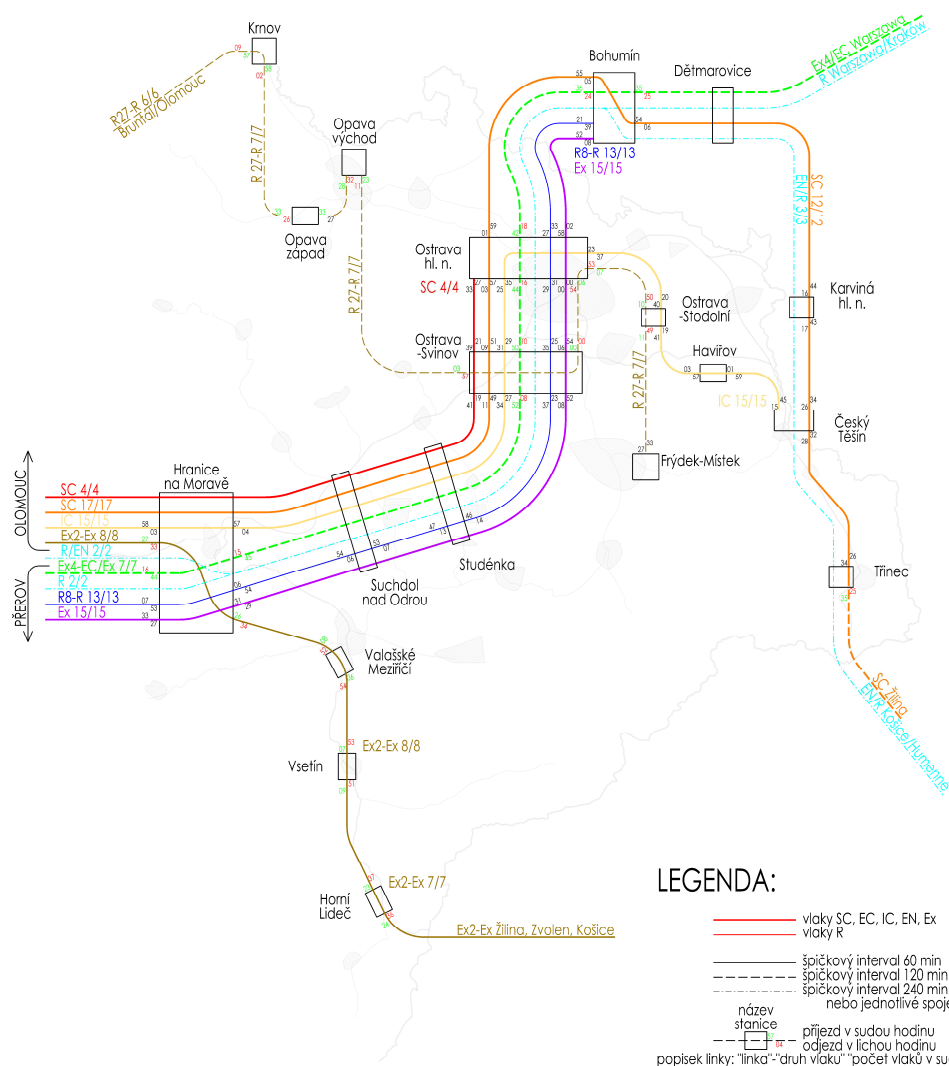
Časová poloha v úseku Hranice na Moravě – Drahotuše nebyla objednavatelem prozatím přesně stanovena. Po provedeném přestupu mezi linkami Valašsko – Olomouc/ Ostravsko – Přerov bude odjezd jednoho z vlaků řešen přes drahotušskou spojku, případně ve sledu za vlakem. Mimo špičku bude linka z Ostravska s ostrým obratem ukončena v Hranicích na Moravě.

Varianta D.2.. má největší přínos pro regionální osobní dopravu. U ni dochází oproti variantě A.1. ke zrychlení úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí o 8,5 minut. Úspora je dána rychlostí – nová přeložka až na rychlost 160 km/h. a neobsluhováním zastávek v úseku Hranice na Moravě – Milotice nad Bečvou. V úseku Valašské Meziříčí – Horní Lideč pak nejsou obsluhovány zastávky Brňov a Lidečko.

Ve variantě D.2. je zůstává konstrukční poloha dálkové dopravy závislá od polohy v Hranicích na Moravě. Osobní vlaky jsou v tomto jediném návrhu v uzlu Hranice 00. Časová poloha v úseku Hranice na Moravě – Drahotuše nebyla objednavatelem prozatím přesně stanovena. Po provedeném přestupu mezi linkami Valašsko – Olomouc/ Ostravsko – Přerov bude odjezd jednoho z vlaků řešen přes drahotušskou spojku, případně ve sledu za vlakem. Mimo špičku bude linka z Ostravska s ostrým obratem ukončena v Hranicích na Moravě.

7.3.8 Síťové schéma

Součástí dokumentace je síťové schéma řešené oblasti. Časové kóty vycházejí z podkladů SŽDC. Linka Ex2 má v každou variantu jinou časovou polohu, vyjma polohy v ŽST Hranice na Moravě (viz modelové grafikony).



7.4 Propustnost trat'ových kolejí

7.4.1 Propustnost stávajícího stavu

Dle současného GVD je zřejmé, že omezujícím úsekem je úsek Hranice na Moravě město – Hustopeče nad Bečvou. Z pohledu nejdelších relací nákladních vlaků projíždějících celou tratí a TZZ lze předpokládat omezující úsek v traťovém úseku

Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí, který je zatěžován největším rozsahem dopravy osobní a zároveň v jeho převážné části je provážen úsekově rozsah nákladní dopravy.

Jelikož v rámci studie nebyly ve většině případů detailně přepočítávány jízdní doby, následná mezidobí atd. pro výchozí stav, byla při přepočtu propustnosti užitá podkladová data poskytnutá SŽDC, s. o., O26. Ve výpočtech je zohledněna prostřednictvím ukazatele Truš pravděpodobná doba rušení protisměrných vlaků v prostoru stanic s úrovnovým přístupem na nástupiště, přičemž výpočet je odvozen z metodiky předpisu SŽDC (ČD) D24 pro účely výpočtu propustnosti dopravních kolejí.

ZAČÁTEK	KONEC	KOLEJ	platná metodika									volné trasy		
			propustnost			S ₀			K					
			n ₁₄₄₀	n ₉₀₀	n ₁₂₀	1440	900	120	1440	900	120	1440	900	120
Strelenka z	Střelná z	1												
		2												
Střelná z	Horní Lideč	1												
		2												
Horní Lideč	Valašská Polanka	1	149	93	15,3	0,15	0,19	0,28	25%	31%	37%	112	64	10
		2	189	118	19,7	0,13	0,14	0,22	21%	23%	30%	150	91	14
Valašská Polanka	Vsetín-Bečva	1												
		2												
Vsetín-Bečva	Vsetín	1a	198	122	20,3	0,15	0,20	0,29	25%	33%	39%	148	81	12
		2a	209	129	21,5	0,14	0,16	0,27	24%	27%	36%	160	95	14
Vsetín	Jablůnka	1												
		2												
Jablůnka	Bystřička nz	1	198	127	21,2	0,13	0,15	0,25	22%	25%	33%	155	96	14
Jablůnka	Valašské Meziříčí	2	207	129	21,5	0,13	0,13	0,20	21%	21%	27%	163	102	16
Bystřička nz	Valašské Meziříčí	1												
Valašské Meziříčí	Lhotka nad Bečvou	1												
		2												
Lhotka nad Bečvou	Hustopeče nad Bečvou	1												
		2												
Hustopeče nad Bečvou	Hranice na M. město	1	93	58	9,3	0,29	0,33	0,47	46%	53%	63%	50	28	3
		2	104	65	10,5	0,26	0,27	0,42	42%	44%	56%	60	36	5
Hranice na M. město	Odb Skalka	1												
		2												
Odb Skalka	Hranice na Moravě	1												
		2												

7.4.2 Propustnost na základě navrženého GVD

V celém úseku byly nalezeny omezující úseky. Průměrná doba obsazení jednoho vlaku byla provedena počtem pravděpodobností. Na základě návrhových GVD a rozmístění návštěvidel v omezujících úsecích byla vypočtena propustnost pro varianty:

→ A.1. – řešeno v celém úseku,

→ A.2. – řešeno v celém úseku,

- B – řešeno v celém úseku,
- B+ - varianta pozastavena a dále neřešena,
- C - varianta pozastavena a dále neřešena,
- D.1. - v úseku Hranice na Moravě – Milotice nad Bečvou odb. bude propustnost s ohledem na variantu D2 (vyšší rozsah infrastruktury, přitom stejný rozsah dopravy) dostatečná.
- D.1. – jednokolejná trať počítá s omezujícím úsekem Hranice na Moravě město – Milotice nad Bečvou odb. Propustnost počítána s ohledem na automatické hradlo bez návěstního bodu. V další části projektové dokumentace lze uvažovat s jiným typem zabezpečovacího zařízení (s ohledem na počet vlaků vedených tímto úsekem).
- D.2. – řešeno v úseku Hranice na Moravě – Lhotka nad Bečvou, dále navazuje varianta A.2.

A.1., A.2.	TK	tOBS'	tMEZ'	So	n	Kp
Hranice na Moravě - Špičky	1	5,5824	3,4	0,17394	153	27,9886
	2	4,9729	3,1	0,15495	170	25,1547
Valašské Meziříčí - Jablůnka	1	6,73179	4,1	0,18537	127	29,8267
	2	6,18179	3,9	0,17022	136	27,7614
Vsetín - Horní Lideč	1	6,56953	4,1	0,1809	129	29,3799
	2	6,01953	3,8	0,16576	140	27,0393
B	TK	tOBS'	tMEZ'	So	n	Kp
Hranice na Moravě - Špičky	1	5,1603	3,2	0,16079	165	26,0502
	2	4,6341	3,1	0,1444	178	24,099
Valašské Meziříčí - Jablůnka	1	6,73179	4,1	0,18537	127	29,8267
	2	5,74758	3,5	0,15827	149	25,4643
Vsetín - Horní Lideč	1	6,08695	3,8	0,16761	139	27,2249
	2	6,01953	3,8	0,16576	140	27,0393
D.1.		tOBS'	tMEZ'	So	n	Kp
Hranice na Moravě město - Milotice n.B.	TK	10,9655	6,7	0,34168	78	55,0447
D.2.	TK	tOBS'	tMEZ'	So	n	Kp
Hranice na Moravě - Lhotka nad Bečvou	1	6,41171	4,1	0,19979	131	32,7539
	2	6,97985	4,3	0,21749	122	35,1474

7.4.3 Výluková propustnost

Na základě GVD byla zpracována výluková propustnost. Výluková propustnost je zpracována na 1440 minut, tj. celý den. Zároveň je dle předpisu D7/2 počítáno s rezervou 19 %.

Pro úsek Vsetín – Horní Lideč se doporučuje v půlce cesty zřídit odbočku Valašská Polanka. Odbočka bude složena z dvou jednoduchých kolejových spojek. Díky nim nebude nutno přistoupit během výluk z jedné traťových kolejí k odřeknutí vlaků. Další výhodou zřízené odbočky je operabilita během mimořádností v již tak dlouhém traťovém úseku.

Pravidelné vlaky (GVD 2014/2015)	
Osobní vlaky	47
Nákladní vlaky	42
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	89
Výluková propustnost denní (T=1440 min)	
T (min)	1440
Provážení T_{obs} (min)	113
Počet vlaků v periodě (vlak)	6
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs} (min)	18,83
Maximální propustnost n_m ve vlacích za den	76
Záloha podle D7/2 (%)	19
Výluková propustnost n ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	61
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv (GVD 2014/2015)	89
Návrh opatření z celodenního hlediska	nutná opatření!

Varianta s odbočkou Valašská Polanka:

Pravidelné vlaky (GVD 2014/2015)	
Osobní vlaky	47
Nákladní vlaky	42
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	89
Výluková propustnost denní (T=1440 min)	
T (min)	1440
Provážení T_{obs} (min)	58
Počet vlaků v periodě (vlak)	6
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs} (min)	8,29
Maximální propustnost n_m ve vlacích za den	173
Záloha podle D7/2 (%)	19
Výluková propustnost n ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	140
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv (GVD 2014/2015)	89

Návrh opatření z celodenního hlediska

bez opatření

Ve variantě D.2.. jsou vlaky vedeny v úseku Hranice na Moravě – odb. Milotice nad Bečvou po nové dvoukolejné přeložce. Po této trati bude taktéž vedena veškerá regionální doprava.

Pravidelné vlaky (GVD 2014/2015)	
Osobní vlaky	47
Nákladní vlaky	42
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	89
Výluková propustnost denní (T=1440 min)	
T (min)	1440
Provázení T_{obs} (min)	46
Počet vlaků v periodě (vlak)	6
Průměrná doba obsazení jedním vlakem t_{obs} (min)	7,67
Maximální propustnost n_m ve vlacích za den	187
Záloha podle D7/2 (%)	19
Výluková propustnost n ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	151
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv (GVD 2014/2015)	89
Návrh opatření z celodenního hlediska	bez opatření

Význam odbočky Milotice nad Bečvou lze spatřovat během výluk a mimořádných událostí.

8. Popis navrhovaného stavu

8.1.1 Traťový úsek Horní Lideč st.hr. – Horní Lideč

V tomto úseku nedochází z pohledu dopravní technologie k žádným zásadním změnám. Od hranic ČR/ SR provoz pravostranný, trakční soustava stejnosměrná, 3 kV SS. Na území SR trakční soustava střídavá. Na zastávce Střelná nedochází k žádným změnám. Zastávka je obsluhována vlaky Horní Lideč – Púchov. Zastávku taktéž obsluhují vlaky relace (Olomouc -) Přerov a zpět. Všechny vlaky na sebe obracejí, vyjma ranního návozu do Střelné jako soupravový vlak a večerní odvoz soupravy ze Střelné, taktéž jako soupravový vlak. Varianta B+ je oproti ostatním atypická – zastávka Střelná obsluhována osobními vlaky relace Púchov – Vsetín. ŽST Horní Lideč obsluhována vlaky Bylnice – Vsetín.

8.1.2 Železniční stanice Horní Lideč

8.1.2.1 Varianty A, B, C, D

Varianty B, B+, C byly pozastaveny a nejsou dále rozpracovávány.

ŽST Horní Lideč ve všech variantách vyjma B+ zůstává ve stávající poloze a napříč variantami je uvažována v jediném invariantním řešení. Ve stanici dochází z důvodu výstavby ostrovního nástupiště ke zrušení částí koleje č. 1. Celkově je stanice navržena se čtyřmi nástupištními hranami – jedním ostrovním a dvěma vnějšími nástupišti. Přístup na cestující vybudovaným nově vybudovaným podchodem. Úpravou vsetínského zhlaví je dosaženo u kolejí č. 2 a 4 už. délek pro dlouhé nákladní vlaky dle nařízení 1315/2013.

Trať směr SR stoupá, zároveň ŽST Púchov přechází na střídavou trakci. Postrková služba je plánována podle normativu hmotnosti uvedeného v plánu řadění nákladních vlaků, v provozu pak organizována dispečerským aparátem podle skutečné hmotnosti vlaků. Podle toho jsou postrkové nebo příprěžní lokomotivy přidávány ve stanicích dle opatření dopravce podle rozhodného stoupání. Rozdíly jsou v úsecích Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí, jiný v úseku Valašské Meziříčí - Vsetín, jiný Vsetín - Lideč a jiný směr SR. V současné době jsou postrky přidávány v Horní Lideč, případně dříve – Valašská Polanka, Vsetín, Jablunka, případně Valašské Meziříčí. Postrk proto

bude v některých případech přidáván až v ŽST Horní Lideč. Vozidla budou odstavena na kolejích č. 4a, 4b.

Stanice je technicky řešena tak, aby bylo možné současně odbavit až 4 osobní vlaky. Vlaky směr Bylnice budou odbaveny na koleji č. 5. Nástupiště 60 metrů je navrženo na motorovou jednotku 844 a s ohledem na návaznou trať do Bylnice. Končící osobní vlak od Púchova bude odbaven na koleji č. 3, osobní vlak od Vsetína na koleji č. 3b. Tím nám vznikne možnost přestupu bez nutnosti použití podchodu cestujícími. Dále toto kolejové řešení umožní současný vjezd/ odjezd z/do SR a Bylnice.

Kolej č. 2 bude určena pro dálkové vlaky směr Hranice na Moravě, kolej č. 1 pro opačný směr jízdy. Koleje č. 4, 6, 8, 10, 12, 12a budou určeny pro nákladní dopravu. V případě, kdy nebude potřebná kolej č. 2, lze nákladní vlaky odbavit taktéž na ní. Délka nástupiště u 1. a 2. koleje je dána požadavkem objednavatele na výhledový rozsah dopravy linky Ex2. Nástupiště u koleje č. 3 má délku taktéž 300 metrů a to z důvodu současného odbavení EJ 671 a jednotky RegioPanter.

Ve stanici je předpokládáno odstavení souprav osobní dopravy (1 elektrická, 1 motorová) přes noc. Vzhledem k technologii železniční stanice je možno soupravy ponechat na dopravních kolejích 3, 3b. Motorová souprava zůstane odstavena na koleji č. 5. EPZ není uvažováno, EJ budou činné a rekuperovány z TV. Pro motorové jednotky budou zřízeny dva zásuvkové stojany.

Koleje č. 7 a 9 jsou určeny jako účelové kolejiště TO OŘ.

Propustnost dopravních kolejí byla propočítána programem pro výpočet staniční propustnosti. Protokol uložen v přílohouvé části DT.

Potřebný počet kolejí podle pravděpodobné shlukovitosti vlaků	
statistická jistota 95%	5
statistická jistota 99%	7

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Horní Lideč

kol.č.	pozn.	rychlost	už. délka *	účel
14	stáv.	50 km/h	330 m	manipulační, odstavná, TV
12a	stáv.	50 km/h	330 m	Dopravní pro nákladní vlaky, TV
12	stáv.	50 km/h	116 m	Dopravní pro nákladní vlaky, TV
10	stáv.	50 km/h	539 m	Dopravní pro nákladní vlaky, TV

8a	stáv.	40	km/h	50	m	kusá kolej, bez TV, pouze pro účely SŽDC
8b	stáv.	40	km/h	55	m	kusá kolej, bez TV, pouze pro účely SŽDC
8	stáv.	50	km/h	606	m	Dopravní pro nákladní vlaky, TV
6a	stáv.	40	km/h	103	m	kusá kolej, bez TV, pouze pro účely SŽDC
6	stáv.	50	km/h	679	m	Dopravní pro nákladní vlaky, TV
4a	stáv.	40	km/h	95	m	kusá kolej, TV v celé délce, pro postrk
4b	SVÚ	50	km/h	47	m	manipulační, pro postrkové HV, TV
4	stáv.	40	km/h	780	m	Dopravní pro nákladní vlaky, TV
2	nová	80	km/h	831	m	Dopravní, TV
1	nová	80	km/h	549	m	Dopravní, TV
3c	nová	40	km/h	126	m	manipulační, VNVK, bez TV
3b	SVÚ	80	km/h	165	m	Dopravní, TV
3	nová	50/60	km/h	212	m	Dopravní, TV
3a	nová	50	km/h	100	m	dopravní, odstavná, TV
5	nová	50	km/h	73	m	dopravní, pro vlaky z/ do Bynice, TV
7	stáv.	40	km/h	179	m	manipulační, bez TV
9	stáv.	40	km/h	189	m	manipulační, bez TV

Ohřev výhybek

Díky nové konfiguraci kolejiště dochází k přečíslování výhybek. Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny všechny výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku). Jedná se o výhybky č. 1, 2, 5, 6, 8, 10 – 21, 23, 24, 26 – 35

Zabezpečení vazby mezi tratěmi řízené různými způsoby zabezpečení

Odjezdy vlaků na dirigovanou trať Bynice - Horní Lideč z přilehlé stanice a vjezdy z dirigované tratě do přilehlé stanice budou organizovány dirigujícím dispečerem a dispečerem CDP Přerov. Soupravy hlavních klíčů v Horní Lideči budou drženy technickým zařízením (např. EZ). Podrobněji bude řešeno v následujícím stupni dokumentace.

Personální obsazení

ŽST Horní Lideč bude obsazena pohotovostním výpravčím pro úsek Horní Lideč – Jablunka – personální potřeba 5, 488.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do sekcí tak, aby během výluk byl vliv na dopravu možná co nejmenší. Navrhuje se rozdělit TV takto:

- koleje 1, 3, 3a, 3b, 5,
- koleje 2, 4,
- kolej 6, 8,
- kolej 10, 12, 12a, 14

e) koleje 4a, 4b.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.2.2 Varianta B+

Ve variantě B+ je ŽST Horní Lideč řešena jako stanice s dvěma dopravními kolejemi č. 1, 2 a manipulačními kolejemi 3, 5. Dopravní kolej č. 2 využije pouze nákladní doprava během křižování s protijedoucím vlakem. Manipulační koleje č. 3 a 5 jsou určeny pro TO OŘ Olomouc. Nástupiště 60 metrů odpovídá současnému, tak i výhledovému typovému vozidlu – 844. Nástupiště přiléhá výpravní budově. Tato koncepce vychází z toho, že veškerá doprava ČR – SR bude vedena v odsunuté poloze, na Vsetínském zhlaví. Stanice proto bude mít význam pouze pro osobní vlaky Bylnice – Horní Lideč (- případné ukončení dle požadavku koordinátora). Dále pro nákladní dopravu. Délka nástupiště vychází z plánované vozby na trati do Bylnice.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Horní Lideč

TABULKA DOTČENÝCH KOLEJÍ								
kol.č.	pozn.	rychlost		dl. mezi námeznyky		už. délka *		účel
2	stáv.	80	km/h	400	m	380	m	Dopravní, bez TV
1	stáv.	80	km/h	400	m	380	m	Dopravní, bez TV
3	SVÚ	40	km/h	179	m	171	m	manipulační, bez TV
5	SVÚ	40	km/h	197	m	189	m	manipulační, bez TV

Ohřev výhybek

Díky nové konfiguraci kolejiště dochází k přečíslování výhybek. Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny všechny výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku). Jedná se o výhybky č. 1 – 9.

Zabezpečení vazby mezi tratěmi řízené různými způsoby zabezpečení

Odjezdy vlaků na dirigovanou trať Bylnice - Horní Lideč z přilehlé stanice a vjezdy z dirigované tratě do přilehlé stanice budou organizovány dirigujícím dispečerem a dispečerem CDP Přerov. Soupravy hlavních klíčů v H. Lidči budou drženy technickým zařízením (např. EZ). Podrobněji bude řešeno v následujícím stupni dokumentace.

Personální obsazení

ŽST Horní Lideč nebude obsazena žádným dopravním zaměstnancem. Místo ní bude obsazena ŽST Valašská Polanka pro úsek Horní Lideč – Jablůnka – personální potřeba 5, 488.

Trakční vedení

Trakčním vedením budou opatřeny pouze traťové koleje na vsetínském zhlaví. Ostatní část kolejiště nebude TV opatřena.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.3 Traťový úsek Horní Lideč – Valašská Polanka

V mezistaničním úseku nedochází k žádným změnám.

8.1.4 Železniční stanice Valašská Polanka

8.1.4.1 Varianty A, B, C, D

Varianty B, B+, C byly pozastaveny a nejsou dále rozpracovávány.

Valašská Polanka je řešena ve 3 variantách. Ve variantách A, B, C, D vzniká nová odbočka. Spojky mezi kolejemi jsou pro rychlost 80 km/h, vybaveny EOv. Potřebnost odbočky je dána potřebností během výluk. V těchto variantách taktéž vzniká nová zastávka – pracovní označení Valašská Polanka zastávka. Nástupiště jsou posunuta blíže k obci jsou vnější, délky 140 metrů. Přístup přímo z obce.

8.1.4.2 Varianta B+

Varianta B+ vychází ze situace, kdy v Horní Lideči není možné uskutečnit dopravní úkony - přidání postrku, přípreže. Hnací vozidla pro tyto úkony budou odstavena na kolejích č. 3a, 5 ŽST Valašská Polanka. Stanice zůstává ve stávající poloze, vyjma nástupišť, která jsou posunuta na vsetínské záhlaví (dostupnost obyvatel obce). Přístup pro cestující přímo z obce. Nákladní vlaky stanici projíždí, případně zastavují z dopravních důvodů. Dálkové vlaky stanicí projíždí, osobní vlaky zastavují pro výstup a nástup cestujících.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Valašská Polanka

TABULKA DOTČENÝCH KOLEJÍ								
kol.č.	pozn.	rychlost		dl. mezi námezny		už. délka *		účel
4	nová	50	km/h	810	m	780	m	Dopravní, TV
2	nová	100	km/h	810	m	780	m	Dopravní, TV
1	nová	100	km/h	810	m	780	m	Dopravní, TV
3	nová	50	km/h	810	m	780	m	Dopravní, TV
3a	nová	40	km/h	57	m	52	m	Manipulační, TV, pro postrková HV
5	nová	40	km/h	57	m	52	m	Manipulační, TV, pro postrková HV

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny všechny výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku). Jedná se o výhybky č. 1 – 14.

Personální obsazení

Předpokládá se, že železniční stanice Valašská Polanka nebude ve všech variantách, vyjma B+, obsazena žádným dopravním zaměstnancem. Ve variantě B+ bude stanice obsazena pohotovostním výpravčím pro úsek Horní Lideč – Vsetín – personální potřeba 5, 488.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do sekcí tak, aby během výluk byla sjízdná buď lichá, případně sudá kolejová skupina. Dělení je proto navrhováno 1 – 3 – 3a – 5, 2 – 4.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov

8.1.5 Traťový úsek Valašská Polanka - Vsetín

V mezistaničním úseku nedochází z dopravně - technologických důvodů k žádným změnám.

8.1.6 Železniční stanice Vsetín

8.1.6.1 Varianty A.1., B, B+

Varianty B, B+ byly pozastaveny a nejsou dále rozpracovávány.

Ve variantách A.1, B, B+ dochází ve stanici k výstavbě ostrovního nástupiště mezi kolejemi. Dále vzniká poloostrovní nástupiště u koleje č. 2, které pokračuje až ke koleji č. 4. Pro přístup cestujících na nástupiště je zřízen nový podchod, jeho vyústění je nově v úrovni zrušené točny. Železniční stanice získává nové kolejové uspořádání.

Kolej č. 1 je určena pro tranzitní vlaky Valašské Meziříčí – Horní Lideč, kolej č. 2 pro směr opačný. Koleje č. 0, 3 jsou předjízdny. Kolej č. 4 je určena pro osobní dopravu směr Velké Karlovice. Nástupiště u 4. koleje má délku 90 metrů, což odpovídá dvěma spojeným jednotkám 844. Koleje č. 5, 7 jsou určeny pro nákladní vlaky, jež ve stanici manipulují, případně odvěšují zátěž (Mn vlaky). Kolej č. 9 je manipulační. Dochází k novému zapojení DKV. DKV bude nově obsahovat koleje 201, 202, 203, 205. U koleje č. 202 bude zařízení pro zbrojení drážních vozidel naftou a vodou. Vzhledem k rozvoji města se ruší nepotřebná točna a kolej pro dnešní zbrojení.

Pro manipulaci s vozem, nakládku a vykládku budou nově sloužit kolej 8. V prostoru mezi kolejemi č. 6 a 8 vzniká plocha, která může sloužit pro VNVK, v případě zrušení/změny zaústění vlečky B.F.P Lesy a statky T. Bati, která odbočuje z koleje č. 6 (podrobněji bude řešeno v dalším stupni dokumentace). Koleje č. 11b, 13a, 15 slouží taktéž jako VNVK. Pro vozidla SŽDC, OŘ Olomouc je určena kolej č. 13b. Kolejiště vleček na zhlaví směr Valašské Meziříčí zůstává zapojeno beze změn.

Propustnost dopravních kolejí byla propočítána programem pro výpočet staniční propustnosti. Protokol uložen v přílohouvé části DT.

Ve variantě B+, vzhledem k odlišnému konceptu dopravy je nutné, aby kolej č. 0 byla dělena návěstidly uprostřed nástupiště. Tím bude zajištěno, aby vlak z Hranicka mohl přijet na stejnou kolej jako vlak ze Slovenska. Přesná poloha bude upřesněna v dalším stupni projektové přípravy. V této variantě je taktéž rychlejší kolejové propojení.

Potřebný počet kolejí podle pravděpodobné shlukovitosti vlaků

statistická jistota 95%

7

statistická jistota 99%	8
-------------------------	---

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Vsetín

TABULKA KOLEJÍ							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
0	80/50	km/h	681	m	651	m	Dopravní, předjízdná, TV
1	90-105	km/h	710	m	680	m	Hlavní, TV
2	90-105	km/h	630	m	600	m	Hlavní, TV
3	50/80	km/h	675	m	645	m	Dopravní, předjízdná, TV
4	50	km/h	293	m	278	m	dopravní, bez TV, pro vlaky směr V. Karlovice
5	50	km/h	584	m	554	m	dopravní, TV
6	40	km/h	283	m	-	m	Manipulační,bez TV, odstavná
7	50	km/h	445	m	415	m	Dopravní, TV
8	40	km/h	200	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
9	50	km/h	238	m	-	m	Manipulační, TV
11a	40	km/h	69	m	-	m	Manipulační, výtazná, TV
11b	40	km/h	128	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
13a	40	km/h	84	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
13b	40	km/h	25*	m	-	m	manipulační, pro OŘ Olomouc, bez TV
15	40	km/h	78*	m	-	m	Manipulační, bez TV
17	40	km/h	176	m	-	m	Manipulační, bez TV

* - mimo garáž

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny všechny výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny kroužkem u výhybky). Jedná se o výhybky č. 1 – 12, 14, 16, 17, 19, 20, 24 – 33, V1.

Zabezpečení vazby mezi tratěmi řízené různými způsoby zabezpečení

Odjezdy vlaků na dirigovanou trať Vsetín – Velké Karlovice z přilehlé stanice a vjezdy z dirigované tratě do přilehlé stanice budou organizovány dirigujícím dispečerem a dispečerem CDP Přerov. Soupravy hlavních klíčů v ŽST Vsetín budou drženy technickým zařízením (např. EZ), případně v úschově u dozorce výhybek. Podrobněji bude řešeno v následujícím stupni dokumentace.

Personální obsazení

ŽST Vsetín bude obsazena dozorcem výhybek – personální potřeba 5, 488.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do sekcí tak, aby byla doprava během výluk omezena minimálně. Dělení do sekcí se navrhuje:

- a) kolej č. 0,

- b) kolej č. 2,
- c) koleje č. 1, 3,
- d) koleje č. 5, 7,
- e) kolej č. 9, 11a.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.6.2 Varianty A.2., C, D

Varianta C byla pozastavena a není dále rozpracovávána.

Druhá varianta ŽST Vsetín vychází z uspořádání kolejiště, kdy hlavní koleje vedou u ostrovního nástupiště. Přístup pro cestující na nástupiště je podchodem. V tomto případě se předjízdnu kolejí směr Valašské Meziříčí stává kolej č. 4. Ostatní význam kolejí je neměnný. Kolej č. 3 je předjízdna, č. 6 je určena pro osobní dopravu směr Velké Karlovice. Kolej č. 5, 7 jsou určeny pro nákladní vlaky, jež ve stanici manipulují, případně odvěšují zátěž (Mn vlaky).

Kolej č. 9 je manipulační. Dochází k novému zapojení DKV. DKV bude nově obsahovat koleje 201, 202, 203, 205. U koleje č. 202 bude zařízení pro zbrojení drážních vozidel naftou a vodou. Vzhledem k rozvoji města se ruší nepotřebná točna a kolej pro dnešní zbrojení.

Pro manipulaci s vozem, nakládku a vykládku budou nově sloužit kolej 10. V prostoru mezi kolejemi č. 8 a 10 vzniká plocha, která může sloužit pro VN VK, v případě zrušení/změny zaústění vlečky B.F.P Lesy a statky T. Bati, která odbočuje z koleje č. 8 (podrobněji bude řešeno v dalším stupni dokumentace). Kolej č. 11b, 13a, 15 slouží také jako VN VK. Pro vozidla SŽDC, OŘ Olomouc je určena kolej č. 13b.

Kolejiště vleček na zhlaví směr Valašské Meziříčí zůstává zapojeno beze změn.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Vsetín

TABULKA KOLEJÍ							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	90-115	km/h	763	m	733	m	hlavní, TV
2	90-115	km/h	651	m	621	m	hlavní, TV
3	50/80	km/h	681	m	651	m	dopravní, předjízdná, TV

4	80	km/h	581	m	551	m	dopravní, předjízdna, TV
5	50	km/h	597	m	567	m	dopravní, TV
6	60	km/h	260	m	-	m	dopravní, bez TV, pro vlaky směr V. Karlovice
7	50	km/h	475	m	435	m	dopravní, TV
8	40	km/h	200	m	-	m	Manipulační, bez TV, odstavná
9	50	km/h	238	m	-	m	Manipulační, TV
10	40	km/h	230	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
11a	40	km/h	69	m	-	m	Manipulační, výtazná, TV
11b	40	km/h	115	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
13a	40	km/h	84	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
13b	40	km/h	43*	m	-	m	manipulační, pro OŘ Olomouc, bez TV
15	40	km/h	77*	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
17	40	km/h	176	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
* - mimo garáž							

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny všechny výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny kroužkem u výhybky). Jedná se o výhybky č. 1 – 12, 14, 16, 17, 19, 20, 24 – 33, V1.

Zabezpečení vazby mezi tratěmi řízené různými způsoby zabezpečení

Odjezdy vlaků na dirigovanou trať Vsetín – Velké Karlovice z přilehlé stanice a vjezdy z dirigované tratě do přilehlé stanice budou organizovány diriguujícím dispečerem a dispečerem CDP Přerov. Soupravy hlavních klíčů v ŽST Vsetín budou drženy technickým zařízením (např. EZ), případně v úschově u dozorce výhybek. Podrobněji bude řešeno v následujícím stupni dokumentace.

Personální obsazení

ŽST Vsetín bude obsazena dozorcem výhybek – personální potřeba 5, 488.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do sekcí tak, aby byla doprava během výluk omezena minimálně. Dělení do sekcí se navrhuje:

- a) kolej č. 1,
- b) kolej č. 2,
- c) kolej č. 4,
- d) koleje č. 3, 5,
- e) koleje č. 7, 9,

f) kolej č. 11a.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.7 Traťový úsek Vsetín - Jablůnka

V mezistaničním úseku nedochází k žádným změnám.

8.1.8 Železniční stanice Jablůnka

Železniční stanice Jablůnka zůstává ve stávající poloze, vyjma nástupišť, která jsou předsunuta před odjezdová návěstidla směrem do trati. Důvodem posunutí nástupišť směr Valašské Meziříčí je snaha přiblížit železniční dopravu obyvatelům. Podchod není zřízen, pro přístup na vnější nástupiště slouží železniční přejezd., Nový tarifní bod bude třeba pojmenovat – v dokumentaci je uvažováno s názvem Jablůnka zastávka.

V železniční stanici, která supluje dlouhými kolejemi ŽST Vsetín, jsou zřízeny 4 dopravní koleje. Délka je shodná, liší se pouze v rychlosti poježděných hlavních kolejí. Konfigurace kolejiště beze změn včetně zapojení vlečky. Manipulační kolej č. 6 slouží jako VN VK. Nákladní vlaky stanici projíždí, případně zastavují z dopravních důvodů. Vlaky osobní dopravy stanicí projíždí.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Jablůnka

TABULKA KOLEJÍ – var. A, C, D							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	100/ 90	km/h	860	m	830	m	hlavní, TV
2	100/ 90	km/h	850	m	820	m	hlavní, TV
3	50	km/h	860	m	830	m	dopravní, předjízdna, TV
4	50	km/h	850	m	820	m	dopravní, předjízdna, TV
6	40	km/h			523	m	VNVK, bez TV

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Jablůnka

TABULKA KOLEJÍ – var. B, B+							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	130/100	km/h	860	m	830	m	hlavní, TV
2	130/100	km/h	850	m	820	m	hlavní, TV
3	50	km/h	860	m	830	m	dopravní, předjízdná, TV
4	50	km/h	850	m	820	m	dopravní, předjízdná, TV
6	40	km/h			523	m	VNVK, bez TV

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny všechny výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku). Jmenovitě jde o výhybky č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14.

Personální obsazení

Železniční stanice Jablůnka nebude obsazena žádným dopravním zaměstnancem.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do sekcí tak, aby během výluk byla sjízdná buď lichá, případně sudá kolejová skupina. Proto se navrhuje dělení kolejí do sekcí: 1 – 3, 2 – 4.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.9 Traťový úsek Jablůnka – Valašské Meziříčí

V traťovém úseku se nachází nákladiště se zastávkou Bystřička. Zastávka je opravena v rámci opravných prací. V navrženém stavu dojde ke zrušení nákladišťové části – manipulační kolej č. 3 a obě do ní zaústěné vlečky. Nástupiště budou zachována i s ohledem na připravovaný přestupní terminál. Zrušení bylo projednáno s vlečkařem a mělo být v rámci opravných prací, avšak z důvodu nutného územního rozhodnutí, k němu nedošlo.

Ve variantách B, B+ se vzhledem k přeložce trati neuvažuje (nevhodné GPK).

8.1.10 Železniční stanice Valašské Meziříčí

ŽST Valašské Meziříčí je seřaďovací stanicí a její funkce zůstává. Napříč variantami je uvažována v jediném invariantním řešení. Koleje č. 1 a 2 jsou pro tranzitní dopravu, koleje č. 4, 6, 8 jsou pro vlaky odbočných tratí. Odbavení tranzitní linky Rožnov p.R. – Hulín se předpokládá na kolejích č. 6, 8, kolej č. 4 bude určena pro osobní dopravu směr Hostašovice, Ostrava. Proto je navrhováno nástupiště v délce 140 metrů u koleje č. 8. Z hlediska budoucího dálkového řízení projektant navrhuje rozdělit část řízenou dálkově – koleje č. 1 – 19, část místní č. 21 – 33 a ostatní zařízení sloužící k vlakotvorné práci. Dále zůstává zapojeno veškeré účelové kolejiště.

Přístup cestujících na nástupiště bude prostřednictvím stávajícího podchodu.

Projektant ponechává spádoviště beze změn. Technologie práce se nemění. Vlaky směr Lhotka nad Bečvou, Ostrava a Rožnov pod Radhoštěm mohou odjíždět přímo ze směrových kolejí. V současném stavu mohou vlaky také směr Jablunka a Hulín odjíždět přímo ze směrových kolejí. To v novém stavu nebude možné. Odjezdy proti směru rozpouštění nové zabezpečovací zařízení neumožní (jsou zakázány). Proto všechny vlaky odjíždějící tímto směrem budou muset být před odjezdem přestaveny na některou z kolejí určených pro nákladní dopravu, přestavení se může uskutečnit prostřednictvím výtažné koleje na jablunkovském zhlaví. Je věcí organizace práce ČD Carga, případně jiného uživatele svážného pahrbku, jestli odbavení vlaku bude dokončeno na této koleji, nebo bude vlak kompletně připraven na směrové koleji a pouze přestaven k odjezdu. Tato změna se bude týkat pouze manipulačních a průběžných nákladních vlaků, u tranzitních vlaků se změnou zátěže se postup nemění – tyto vlaky i v dnešním stavu stojí na dopravní koleji. Protože se do rozpouštěcí oblasti spádoviště stavebně nezasahuje, zůstává beze změny i podélný profil spádoviště. I nadále se předpokládá vytahování souprav do výtažné koleje a přísun souprav k rozpouštění lokomotivou nezávislé trakce. Délka výtažné koleje bude délky 400 m. Je třeba vzít v úvahu, že přes tuto výtažnou kolej budou nejenom vytahovány a rozpouštěny soupravy, ale také budou přestavovány sestavené vlaky ze směrových kolejí na odjezdovou kolej.

Potřebnost kolejí byla propočítána programem pro výpočet staniční propustnosti.

Potřebný počet kolejí podle pravděpodobné shlukovitosti vlaků	
statistická jistota 95%	8
statistická jistota 99%	9

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Valašské Meziříčí

kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	80	km/h	707	m	677	m	hlavní
2	80	km/h	671	m	641	m	hlavní
3	50	km/h	556	m	526	m	dopravní
4	60	km/h	529	m	499	m	dopravní (hlavní)
5	50	km/h	533	m	503	m	dopravní
6	50	km/h	449	m	419	m	dopravní (hlavní)
7	50	km/h	444	m	414	m	dopravní
8a	50	km/h	409	m	379	m	dopravní

8b	50	km/h	155	m	92	m	dopravní
8c	40	km/h	95	m	92	m	dopravní
9	50	km/h	567	m	537	m	dopravní
11	50	km/h	673	m	643	m	dopravní
13	50/40	km/h	500	m	470	m	dopravní
15	50/40	km/h	439	m	409	m	dopravní
17	50/40	km/h	404	m	374	m	dopravní
19	50/40	km/h	388	m	368	m	dopravní
21	40	km/h	289	m	269	m	dopravní
23	50/40	km/h	534	m	504	m	dopravní
25	50/40	km/h	607	m	577	m	dopravní
27	50/40	km/h	597	m	567	m	dopravní
29	50/40	km/h	596	m	566	m	dopravní
31	50/40	km/h	520	m	490	m	dopravní
33	50/40	km/h	524	m	494	m	dopravní
10					176	m	odstavná, bez TV
10a					96	m	odstavná pro zátěž směr Rožnov pod Radhoštěm, bez TV
10b					72	m	odstavná pro zátěž směr Rožnov pod Radhoštěm, bez TV,
10c					86	m	odstavná pro zátěž směr Rožnov pod Radhoštěm, bez TV
12					227	m	skladištní, bez TV
12 kusá					31	m	kusá kolej, odstavná, bez TV,
14					40	m	kusá kolej, VNVK, čelní rampa, bez TV
16					171	m	kusá kolej, VNVK, bez TV
18					161	m	kusá kolej, VNVK, mechanizační zařízení pro vykládku, bez TV
20					161	m	kusá kolej, VNVK, mechanizační zařízení pro vykládku, bez TV
33a					29	m	kusá kolej, bez TV
výtažná svážného pahrbku					381	m	výtažná pro posun ze svážného pahrbku na koleje č. 13-33, TV v celé délce
					510	m	
					523	m	
výtažná lhotecké zhlaví					1 220	m	výtažná pro posun na kolejích č. 13-33, TV pouze v délce 78m
výtažná rožnovské zhlaví					302	m	výtažná pro posun na kolejích č. 10a - 20, bez TV
					181	m	výtažná pro posun na kolejích č. 101 a 102 kolejiště DKV - QV, bez TV
					65	m	výtažná pro posun na kolejiště DKV - QV, bez TV
43a					16	m	odstavná kolej pro SŽDC

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny všechny výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku). Jmenovitě jde o výhybky č. 1 – 23, 26 – 30, 32, 36 – 44, 46 – 54, 56, 61, 62, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 73, 74, 75.

Zabezpečení vazby mezi tratěmi řízené různými způsoby zabezpečení

Odjezdy vlaků na dirigovanou trať Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm budou organizovány dirigujícím dispečerem a dispečerem CDP Přerov. Soupravy hlavních klíčů v ŽST Valašské Meziříčí budou drženy technickým zařízením (např. EZ), případně v úschově u dirigujícího dispečera. Podrobněji bude řešeno v následujícím stupni dokumentace.

Personální obsazení

Železniční stanice Valašské Meziříčí bude ŽST Valašské Meziříčí - pohotovostním výpravčím – personální potřeba 5,488, signalistou stavědla 1 – pro obsluhu spádoviště – personální potřeba 5,488, signalistou brzdařem pro obsluhu spádoviště – personální potřeba 3,985. Dále bude železniční stanice obsazena dirigujícím dispečerem pro odbočnou trať Valašské Meziříčí – Velké Karlovice, personální potřeba 5,488.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do sekcí tak, aby během výluk byla sjízdná buď lichá, případně sudá kolejová skupina. Proto se navrhuje dělení kolejí do sekcí:

- a) kolej č. 8a, 8b, 8c,
- b) kolej č. 6,
- c) kolej č. 4,
- d) kolej č. 2,
- e) koleje č. 1, 3,
- f) koleje č. 5, 7,
- g) koleje č. 9, 11,
- h) koleje č. 13, 15, 17, 19,
- i) koleje č. 21, 23,

- j) koleje č. 25, 27, 29, 31, 33,
- k) výtažná svážného pahrbku,
- l) výtažné lhotecké + rožnovské zhl.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.11 Traťový úsek Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou

Traťový úsek nedozná žádných změn.

8.1.12 Železniční stanice Lhotka nad Bečvou

ŽST Lhotka nad Bečvou je řešena ve dvou variantách.

8.1.12.1 Varianty A, B, D

Varianty B, B+byly pozastaveny a nejsou dále rozpracovávány.

ŽST Lhotka nad Bečvou bude sloužit pro dopravní úkony, jako je předjíždění, křižování vlaků při mimořádnostech v dopravě. Konfigurace kolejiště zůstává nezměněna, pouze dochází k prodloužení stanice. Koleje č. 1 a 2 jsou průjezdné, koleje č. 3, 4 předjízdné. Koleje č. 6, 8, 10 slouží taktéž jako předjízdné, odstavné pro kratší vlaky a pro vlaky na vlečku Deza a.s. Přístup cestujících na nástupiště podchodem.

Stanice splňuje požadavek na TEN-T. V případě potřeby lze na předjízdných kolejích odstavit až dva dlouhé nákladní vlaky.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Lhotka nad Bečvou

TABULKA KOLEJÍ – var. A, B, D					
kol.č.	rychlost		už. délka mezi		účel
			návěstidly		
1	135/160	km/h	801	m	hlavní, TV
2	135/160	km/h	888	m	hlavní, TV
3	50	km/h	770	m	dopravní, předjízdna, TV
4	50	km/h	808	m	dopravní, předjízdna, TV
5	50	km/h	503	m	odstavná, manipulační, TV
6	50	km/h	640	m	dopravní, předjízdna, TV
7	50	km/h	255	m	odstavná, manipulační, TV
8	50	km/h	571	m	dopravní, předjízdna, TV
10	50	km/h	571	m	dopravní, předjízdna, TV

4a	40	km/h	199	m	výtažná, TV
6a	40	km/h	39	m	Spojovací na vlečku DEZA, bez TV

Ohřev výhybek

V návrhu kolejiště nově dochází k ohřevu výhybek. Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. 1 – 6, 9 – 13, 14 – 23, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

ŽST Lhotka nad Bečvou nebude v cílovém stavu obsazena žádným dopravním zaměstnancem.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 3 sekcí:

- a) koleje č. 1, 3, 5, 7,
- b) koleje č. 2, 4, 4a,
- c) koleje č. 6, 8, 10.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.12.2 Varianta C

Varianta C byla pozastavena a není dále rozpracována.

Význam železniční stanice bude stejný jako v předchozích variantách jen s tím rozdílem, že ze stanice odbočuje nová dvoukolejná přeložka přímo do Hranic na Moravě. V místě stávající trati zůstává jednokolejná elektrizovaná trať. Koleje č. 1, 2 a 3 jsou průjezdné, koleje č. 4 a 6 předjízdné. Koleje č. 8, 10 slouží taktéž jako předjízdné, odstavné pro kratší vlaky a pro vlaky na vlečku Deza a.s. Nástupiště pro osobní vlaky, jedoucí po staré trati, jsou u koleje č. 1 a 3. U koleje č. 2 se nepředpokládá aktivní nástupní hrana. Přístup na ostrovní nástupiště podchodem.

Stanice splňuje požadavek na TEN-T. V případě potřeby lze na předjízdných kolejích odstavit až dva dlouhé nákladní vlaky.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Lhotka nad Bečvou

TABULKA KOLEJÍ – var. C					
kol.č.	rychlost		už. délka mezi		účel
			návěstidly		
1	135/160	km/h	801	m	hlavní, TV
2	135/160	km/h	888	m	hlavní, TV
3	50	km/h	770	m	dopravní, předjízdna, TV
4	50	km/h	808	m	dopravní, předjízdna, TV
5	50	km/h	503	m	odstavná, manipulační, TV
6	50	km/h	640	m	dopravní, předjízdna, TV
7	50	km/h	255	m	odstavná, manipulační, TV
8	50	km/h	571	m	dopravní, předjízdna, TV
10	50	km/h	571	m	dopravní, předjízdna, TV
4a	40	km/h	199	m	výtažná, TV
6a	40	km/h	39	m	Spojovací na vlečku DEZA, bez TV

Ohřev výhybek

V návrhu kolejiště nově dochází k ohřevu výhybek. Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. 1 – 6, 9 - 26, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

ŽST Lhotka nad Bečvou nebude v cílovém stavu obsazena žádným dopravním zaměstnancem.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 3 sekcí:

- a) kolej č. 1,
- b) koleje č. 3, 5, 7,
- c) koleje č. 2, 4, 4a,
- d) koleje č. 6, 8, 10.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.13 Železniční stanice Polom

Varianta C byla pozastavena a není dále rozpracovávána.

K úpravě ŽST Polom dochází pouze ve variantě C. Změna konfigurace je nutná pro odpojení trati směr Lhotka nad Bečvou (nová spojka). Obsluha stanice a rozsah dopravy je dle JŘ pro trať 270. Navíc zde bude směřována dálková osobní a nákladní doprava. Regionální osobní a nákladní vlaky pojedou po stávající, nově jednokolejně, trati. Přístup pro cestující na nástupiště zůstává stávající – tj. podchodem.

ŽST Polom, která je součástí TŽK, bude sloužit pro dopravní úkony, jako je předjíždění, křižování vlaků při mimořádnostech v dopravě. Ze stanice nově odbočuje rychlými spojkami dvoukolejná trať, která je následně zapojena na hranické zhlaví ŽST Lhotka nad Bečvou. Jelikož je stanice krátká a velice zatížená, není možné zde odstavit žádný vlak.

Úsek Hranice na Moravě – Polom je dnes velice zatížen, což je vidět na výpočtu propustnosti. Data byla poskytnuta O26 SŽDC. Je jasné, že úsek další vlaky (6 párů Ex, 2 páry R a vlaky dálkové nákladní dopravy), vzhledem ke vzrůstajícímu počtu vlaků na TŽK, úsek nepobere. Z tohoto důvodu je varianta C hodnocena jako negativní průkaz.

TK	propustnost			S ₀			K			volné trasy		
					900	120	1440	900	120	1440	900	120
1	230	143	24,1	0,35	0,37	0,47	60%	62%	63%	93	55	9
2	232	145	24,3	0,38	0,42	0,53	63%	70%	71%	85	43	7

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Polom

TABULKA KOLEJÍ – var. C					
kol.č.	rychlost		už. délka mezi		účel
			návěstidly		
1	130 -160	km/h	702	m	hlavní, TV
2	130 -160	km/h	752	m	hlavní, TV
3	120	km/h	633	m	hlavní, TV
4	80	km/h	751	m	dopravní, předjízdna, TV

Ohřev výhybek

V návrhu kolejiště nově dochází k ohřevu výhybek. Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. 1 – 12, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

ŽST Polom nebude v cílovém stavu obsazena žádným dopravním zaměstnancem.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 4 sekcí:

- a) kolej č. 1,
- b) kolej č. 2,
- c) kolej č. 3,
- d) kolej č. 4.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.14 Odbočka Milotice nad Bečvou

Varianty B, B+, C byly pozastaveny a nejsou dále rozpracovávány.

Milotice nad Bečvou jsou ve variantách A, B, D.1. pouze zastávkou. Ve variantě D.1. navíc vzniká nový bod – odbočka Milotice nad Bečvou. Spojky odbočky jsou na rychlost 80/ 100 km/h, odbočná výhybka na “starou” jednokolejnou trať je také na rychlost 100 km/h. Ve variantách B+, D.2. je uvažováno s odbočkou, všechny výhybky opatřeny EO.V., Zastávka má pracovní označení Milotice nad Bečvou zastávka.

8.1.14.1 Varianta C

Milotice nad Bečvou jsou ve variantě C řešena jako železniční stanice. Jelikož jednokolejný úsek Hranice na Moravě – Lhotka nad Bečvou je dlouhý, vzniká požadavek vybudovat dopravnu. Význam železniční stanice lze spatřovat především v regionální dopravě při zpoždění a mimořádností v dopravě. „Starou“ trať lze využít taktéž jako objízdnu pro dálkové osobní vlaky a nákladní dopravu. Zde je však nutno zmínit, že stanice neumožňuje řádné křižování vlaků, osobní vlak bude vždy na svém odjezdu narušen jízdou protijedoucího vlaku (interval křižování). Pokud nepojede osobní vlak, lze „starou“ trať využít i jiným vlakem. Nákladní vlaky stanici projíždí, případně zastavují z dopravních důvodů. Dálkové vlaky stanicí projíždí, osobní vlaky zastavují pro výstup a nástup cestujících.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Milotice nad Bečvou

TABULKA KOLEJÍ – var. C					
kol.č.	rychlost		už. délka mezi		účel
			návěstidly		
1	120	km/h	207	m	hlavní, TV
2	50	km/h	208	m	předjízdna, TV

Ohřev výhybek

V návrhu kolejiště nově dochází k ohřevu výhybek. Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. 1, 2, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku). Ve variantě D.1.. ohřevem výhybek opatřeny výhybky č. 1, 2, 3, 4, 5.

Personální obsazení

ŽST nebude v cílovém stavu obsazena žádným dopravním zaměstnancem.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 2 sekcí:

- a) kolej č. 1,
- b) kolej č. 3.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov. Stejně tak ve variantě D.1. provoz řízen dálkově.

8.1.15 Železniční stanice Hranice na Moravě město

Hranice na Moravě město je ve variantách A, B pouze zastávkou. Ve variantách B+, D.2. není s bodem uvažováno.

Varianty B, B+, C byly pozastaveny a nejsou dále rozpracovávány.

8.1.15.1 Varianty C, D.1.

Hranice na Moravě město jsou ve variantách C, D.1. řešeny jako železniční stanice s dvěma vnějšími nástupišti. Přístup na ně přímo z města. Význam železniční stanice lze spatřovat především v regionální dopravě při zpoždění a mimořádností v dopravě. „Starou“ trať lze využít taktéž jako objízdnu pro dálkové osobní vlaky a nákladní dopravu. Zde je však nutno zmínit, že stanice neumožňuje řádné křižování dlouhých

vlaků, osobní vlak bude vždy na svém odjezdu narušen jízdou protijedoucího vlaku (interval křižování). Pokud nepojede osobní vlak, lze „starou“ trať využít i jiným vlakem.

Pro vlaky dálkové dopravy, případně kratší nákladní vlaky, lze použít i tuto jednokolejnou trať (např. při výlukách). Z tohoto důvodu byla prověřena možnost prodloužení užitné délky staničních kolejí železniční stanice Hranice na Moravě město na 550 metrů. Tato délka umožní „řádné“ křižování vlaků (vyjma dlouhých nákladních vlaků délky 740 m). **Přesné řešení železniční stanice bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.**

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Hranice na Moravě město

TABULKA KOLEJÍ – var. D.1.					
kol.č.	rychlost		už. délka mezi		účel
			návěstidly		
1	75	km/h	181*	m	hlavní, TV
2	50	km/h	181*	m	předjízdna, TV

* - alternativní řešení ŽST počítá s užitečnými délkami dopravních kolejí 550 metrů mezi návěstidly

Ohřev výhybek

V návrhu kolejiště nově dochází k ohřevu výhybek. Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. 1, 2, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

ŽST nebude v cílovém stavu obsazena žádným dopravním zaměstnancem.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 2 sekcí:

c) kolej č. 1,

d) kolej č. 3.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.16 Traťový úsek Lhotka nad Bečvou – Hranice na Moravě

Na tomto úseku je řešeno 6 různých variant.

Varianty B, B+, C byly pozastaveny a nejsou dále rozpracovávány.

Varianty BP, A.1, A.2 jsou totožné a vedou ve stávající poloze. Železniční stanice Hranice na Moravě město a Hustopeče nad Bečvou jsou zrušeny, nahrazeny zastávkou. Ze zastávky Špičky vzniká železniční stanice.

Varianta B vychází z předchozích, ale navíc obsahuje z důvodu potřeby zvýšení rychlosti přeložku v úseku Teplice nad Bečvou – Špičky.

Varianta B+ z Hranic na Moravě vede po nové přeložce do odbočky se zastávkou Milotice nad Bečvou, kde se napojí na stávající trať. Hranice na Moravě město, Teplice nad Bečvou, Černotín, Špičky jsou zrušeny, obsluha zajištěna MHD Hranice na Moravě. V této variantě zůstává zapojen vlečkový areál v oblasti odbočky Skalka – především vlečka Cement Hranice.

Varianta C vede z Hranic na Moravě přes Polom, odbočku Vysoká do Lhotky nad Bečvou. Osobní regionální doprava je vedena po “staré” trati. Na trati vzniká nová železniční stanice Milotice nad Bečvou, ŽST Hranice na Moravě město dozná změny v konfiguraci kolejiště. Odbočení na vlečkový areál (Cement Hranice, Tondach) z jednokolejné trati. Na odbočce Vysoká dochází ke spojení s odbočkou+zastávkou Jeseník nad Odrou. Tím nám vzniká jakýsi trojúhelník Polom – odbočka Vysoká – odbočka+zastávka Jeseník nad Odrou. Sklon trati Polom – Lhotka nad Bečvou je dle podélného profilu je 12‰. Tento sklon překoná nákladní vlak, jehož normativ bude 1500 tun. Při dvojici elektrických hnacích vozidel lze uvažovat s normativem až 2400 tun (výpočet proveden na hnací vozidlo řady 163, v případě použití novějších vozidel, bude normativ vyšší).

Ve variantě D.1. z Hranic na Moravě vede nově dvoukolejná přeložka do Milotic nad Bečvou, kde se napojí na stávající trať. Ve stávající stopě z Hranic na Moravě do Milotic nad Bečvou vede nově pouze jednokolejná trať. Tato trať bude mít význam především v regionální osobní dopravě. Avšak bylo prověřena možnost prodloužení užité délky kolejí v ŽST Hranice na Moravě město. Z tohoto důvodu taktéž tato trať zvládne řádně provést vlaky dálkové dopravy, případně kratší nákladní vlaky (do délky 550 m). Využití především regionální osobní dopravou. V ŽST Hranice na Moravě bude provedena rekonstrukce kolejiště. Odbočení na odbočce Skalka zachováno.

Varianta D.2. je vedena v nové poloze do Milotic nad Bečvou, kde se napojí do stávající polohy trati 280. Původní trať bude od odbočky Skalka do Milotic nad Bečvou zrušena. Obsluhu v místě zrušené trati provede MHD Hranice na Moravě. Ve variantě D.2. vzniká nová přeložka – její sklon je 12‰. Tento sklon překoná nákladní vlak, jehož normativ bude 1500 tun. Při dvojici elektrických hnacích vozidel lze uvažovat s normativem až 2400 tun (výpočet proveden na hnací vozidlo řady 163, v případě použití novějších vozidel, bude normativ vyšší).

8.1.17 Železniční stanice Špičky

Pro lepší komplexní řešení celého úseku byla ve variantách A a B (vyjma B+) navržena cca v půli cesty mezi Hranicemi na Moravě a Lhotkou nad Bečvou nová stanice Špičky. Stanice bude vybavena hlavními kolejemi č. 1, 2 a dvěma předjízdny koleji č. 3, 4. Ostrovní nástupiště délky 140 metrů je umístěno mezi hlavními kolejemi, přístup cestujících podchodem. Nástupiště vzniká pouze ve variantách A.1., A.2.1., B. Ve variantě A.2.2. není zřízeno, Špičky proto budou pouze výhybnou. Pro vlaky relace Hranice na Moravě – Lhotka nad Bečvou je jako předjízdna kolej č. 3, vjezd rychlostí 80 km/h. Pro opačný směr jízdy je jako předjízdna kolej č. 4, vjezd na tuto kolej opět rychlostí 80 km/h.

Tarifní místo zůstává i ve variantách C, D.1., kdy Špičky nemají kolejové rozvětvení a jsou pouze zastávkou. Ve variantách B+ a D.2. se ze zastávkou neuvažuje, je zrušena (přeložka trati).

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Špičky

TABULKA KOLEJÍ – var. A, B							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	100/135	km/h	830	m	800	m	hlavní, TV
2	100/135	km/h	830	m	800	m	hlavní, TV
3	60/80	km/h	830	m	800	m	předjízdna, TV
4	80/60	km/h	830	m	800	m	předjízdna, TV

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. 1 - 12, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

Obsazení železniční stanice se neočekává.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 2 sekcí:

- a) koleje č. 1, 3,
- b) koleje č. 2, 4.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.18 Železniční stanice Hranice na Moravě

ŽST Hranice na Moravě je zpracována v několika variantách. Vzhledem k tomu, že stanice leží na 2. a 3. tranzitním koridoru, jedná se o nejvýznamnější stanici na celém traťovém úseku co do počtu odbavených vlaků. Železniční stanice v rámci modernizace TŽK neprošla úpravami, vyjma úprav hlavních kolejí č. 1 a 2. Změny v konfiguraci kolejiště jsou taktéž dány z důvodu výstavby terminálu autobusové dopravy.

Cílem projektanta je připravit návrh dispozičního řešení kolejiště stanice, které bude svým rozsahem vyvážené pro osobní i nákladní dopravu. Dá se říci, že pro železniční stanici invariantní řešení, které je upravováno v závislosti na zaústění trati 280.

Vzhledem k tomu, že v železniční stanici zastavuje většina osobní dopravy, předností bylo zachovat co největší dopravní program oproti vyšším rychlostem v kolejovém propojení. Stanice je prostorově velice omezena. Rychlost 50 km/h. která je nově požadována a je minimální, nám více či méně mění konfiguraci zhlaví, případně celé železniční stanice.

Ve všech variantách zůstává zachováno kolejiště – dnes značené koleje č. 25 a 35. Ve variantách jsou však značeny různě, vzhledem k počtu kolejí. Na tomto kolejišti bude probíhat sestava nákladních vlaků pro vlečku Cement Hranice, zároveň budou pro tyto vlaky sloužit jako vjezdová kolej. Dále na tomto kolejišti bude probíhat manipulace s vozy/(přivěšení, odvěšení) na vlaku, sestava vlaků apod. Ve stanici zůstane zachována vlakotvorná činnost. Je však věcí dopravce, jaké úkony a v jakém rozsahu bude v železniční stanici vykonávat.

Vlaková doprava bude v rámci TŽK vedena po hlavních kolejích č. 1, 2, výjimkou budou vlaky, které budou předjížděny rychlejšími či dopravně důležitějšími vlaky.

Vlaky odbočné trati budou muset vjet, případně odjet, sníženou rychlostí. Pokud tomu nebude bránit dopravní situace, je vhodné, aby vlak ze směru Drahotuše vjížděl nesníženou rychlostí na kolej č. 1 a následně odjížděl podle rychlosti na návěstidle. Pro vlaky opačného směru je vhodné, aby vlak vjel přímo na kolej č. 2 sníženou rychlostí a následně odjížděl přímým směrem.

V případě regionální osobní dopravy je situace jiná, odbavení vlaků je patrné z navrhovaného plánu obsazení kolejí. Osobní regionální vlaky budou tranzitní, vyjma osobních vlaků z Ostravska. Ty budou ukončeny v železniční stanici Hranice na Moravě vždy v sedle. Odbavení končících vlaků bude probíhat na 1. nástupišti u výpravní budovy, vlak na obrat nebude blokovat hlavní koleje.

Pro zjednodušení celé situace slouží následující tabulka:

Zpracovaná varianta	Řešená varianta
BP	Stávající stav
A.1.1	Stávající stav
A.1.2.	Dle A.2., ve střední části kolejiště redukce rozsahu rekonstrukce
A.2.1.	Rekonstrukce téměř celé ŽST
A.2.2.	
B	
B+	Identicky s D.2.
C	Téměř stávající konfigurace – reko nástupišť a výhybek liché skupiny
D.1.	Konfigurace A.2. + doplnění odbočení jednokolejné trati
D.2.	Konfigurace A.2. + úprava zhlaví pro vlečku Cement Hranice

Propustnost dopravních kolejí byla propočítána programem pro výpočet staniční propustnosti. Protokol uložen v přílohouvé části DT.

Potřebný počet kolejí podle pravděpodobné shlukovitosti vlaků	
statistická jistota 95%	7
statistická jistota 99%	8

8.1.18.1 Varianty BP, A.1.1.

Varianty BP, A.1.1. jsou shodné se stávajícím stavem, ve stanici nedochází k žádným úpravám.

8.1.18.2 Varianty A.1.2., A.2., B

Varianta B byla pozastavena a není dále rozpracována.

Varianta A.1.2. vychází z předpokladu, že ze stanice Hranice na Moravě bude dvoukolejná trať 280 odbočovat ve stávající poloze.

Dopravní řešení počítá pro osobní dopravu s prostorem nových kolejí č. 1, 2, 5, 7, 11, pro nákladní dopravu s kolejemi č. 3, 4, 6, 8, 9, 19, 21 dopravními a dalšími kolejemi manipulačními. Dále kolejové propojení jest navrhováno na rychlost 50 (60) km/h. V navrhovaném stavu dochází ke zrušení koleje č.5, kde se v uvolněném prostoru rozšiřuje ostrovní nástupiště se stávajícím podchodem. Nástupiště je nově situováno mezi koleje č. 5 a 7. Dále se ruší kolej č. 5a.

Koleje č. 1 a 2 jsou určeny pro vlaky hlavní koridorové tratě. Vlaky po koleji projedou, případně zastaví pro nástup a výstup cestujících. Koleje č. 4, 6 jsou předjízdny koleje hlavní trati a slouží pro nákladní vlaky. Kolej č. 8 + 8a s délkou 810 metrů je předjízdnou kolejí pro dlouhé nákladní vlaky. Tuto kolej však využijí pouze vlaky ze směru Polom, od Hranic na Moravě město není možno realizovat kolejové propojení.

Koleje č. 5 a 7 jsou určeny pro vlaky relace Hranice na Moravě město – Drahotuše a zpět. Projíždějící vlaky, případně vlaky dálkové dopravy mohou využít přímo koleje č. 1 a 2, pokud tomu nebude bránit doprava tranzitního koridoru. Vždy však vlak odbočné trati projede jedno zhlaví sníženou rychlostí. Kolej č. 9 má význam předjízdné koleje pro odbočnou trať. Kolej č. 11 +11b, ačkoliv je opatřena nástupištěm, má význam také jako předjízdná. Svou délkou 800 metrů umožňuje předjetí nákladního vlaku. Na tuto kolej však lze vjíždět/ odjíždět pouze po Drahotušské spojnici. Jinak její význam spočívá v tom, že na této koleji budou v sedle obracet osobní vlaky z Ostravska., Po přestupu z Valašska a Olomoucka vlak odjíždí zpět na Ostravsko.

Koleje č. 19 a 21 jsou dopravními, jejich význam bude především u vlaků pro vlečku Cement Hranice, pro vlaky manipulující ve stanici (Pn vlaky), případně vlaky projíždějící. Tyto koleje nemají úplný dopravní program, není zde možná jízda z/ do ŽST Polom. Dělení cestovými návěstidly u nástupních hran se vzhledem ke konceptu dopravy nepředpokládá, avšak v dalším stupni dokumentace v případě změny konceptu dopravy lze návěstidla doplnit.

Manipulační kolej č. 27 nově bude dopravní kolej č. 21 a dopravní kolej č. 25 nově přecíslována na č. 19. Kolej č. 23 je zrušena, kolej č. 21 v části zrušena a v části nově

jako manipulační číslo kusá č. 17. Dochází ke změně konfigurace manipulačních kolejí. Vznikají nové manipulační koleje. Kolej č. 13a slouží jako odstavná kusá kolej pro hnací vozidla (především pro posunovací lokomotivu). Koleje č. 13b, 15 slouží jako VNVK (čelně-boční rampa), kolej č. 17 lze použít pro odstavování hnacích vozidel motorové trakce. Koleje č. 101 a 102 vznikají nově jako kolejiště SŽDC OŘ Olomouc. U nich bude zřízena manipulační plocha. Koleje směr Hranice na Moravě město nově značeny jako koleje 5a, 7a.

Ve stanici zůstávají zachovány koleje č. 49, 51, 53 pro odstavení vozové zálohy atrakčního obvodu stanice. Posun z manipulačních kolejí bude prováděn převážně do výtažné koleje č. 19v, případně kolejí 5a, 7a. Napojení vleček do stanice zůstává zachováno.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Hranice na Moravě

TABULKA KOLEJÍ							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	110/140	km/h	805	m	775	m	hlavní (Pre>Ova)
2	110/140	km/h	814	m	774	m	hlavní (Ova>Pre)
3	50	km/h	752	m	722	m	dopravní
4	50	km/h	708	m	668	m	dopravní
5	60	km/h	620	m	590	m	hlavní (Vse>Olc)
6	50	km/h	670	m	640	m	dopravní
7	60	km/h	499	m	439	m	hlavní (Olc>Vse)
8	50	km/h	675	m	635	m	dopravní
8a	50	km/h	115	m	110	m	dopravní
8+8a	50	km/h	830	m	810	m	dopravní
9	50	km/h	500	m	470	m	dopravní
11	50	km/h	511	m	491	m	dopravní
11+11a	50	km/h	829	m	800	m	dopravní
13a	40	km/h	65	m	-	m	manipulační
13b	40	km/h	112	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
15	40	km/h	38	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
17	40	km/h	310	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
19	50	km/h	497	m	467	m	dopravní
21	50	km/h	511	m	481	m	dopravní
23	40	km/h	301	m	-	m	manipulační
19v	40	km/h	345	m	-	m	kusá, výtažná kolej, TV
49	40	km/h	240	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
51	40	km/h	300	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
53	40	km/h	202	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV

101	40	km/h	93	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV
102	40	km/h	118	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. S1 – S5. Dále budou EOVS opatřeny výhybky 1 – 21, 23, 24, 29, 30, 32, 37, 38, 41 – 59 (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

Stanice zůstane i po rekonstrukci obsazena pohotovostním výpravčím.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 8 sekcí:

- a) kolej č. 1,
- b) koleje č. 2, 4,
- c) koleje č. 6, 8, 8a,
- d) koleje č. 3, 5,
- e) koleje č. 7, 9,
- f) koleje č. 11, 11a,
- g) koleje č. 19, 19v, 21.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.18.3 Varianta B+

Varianta B+ byla pozastavena a není dále rozpracovávána.

Varianta B+ vychází z předpokladu, že ze stanice Hranice na Moravě bude dvoukolejná trať 280 odbočovat v nové poloze, stávající trať bude opuštěna. Zůstane pouze zachována vlečka Cement Hranice, případně vlečka Tondach.

Dopravní řešení počítá pro osobní dopravu s prostorem nových kolejí č. 1, 2, 5, 7, 11, pro nákladní dopravu s kolejemi č. 3, 4, 6, 8, 9, 19, 21 dopravními a dalšími kolejemi manipulačními. Kolejové propojení je navrhováno na rychlost 50 (60) km/h.

Koleje č. 1 a 2 jsou určeny pro vlaky hlavní koridorové tratě. Vlaky po koleji projedou, případně zastaví pro nástup a výstup cestujících. Koleje č. 4, 6 jsou předjízdne koleje

hlavní trati a slouží pro nákladní vlaky. Kolej č. 8 + 8a s délkou 810 metrů je předjízdňou kolejí pro dlouhé nákladní vlaky. Tuto kolej však využijí pouze vlaky ze směru Polom, z nové přeložky trati od Milotic nad Bečvou není možno realizovat kolejové propojení.

Koleje č. 5 a 7 jsou určeny pro vlaky relace Hranice na Moravě – Drahotuše a zpět. Projíždějící vlaky, případně vlaky dálkové dopravy mohou využít přímo koleje č. 1 a 2, pokud tomu nebude bránit doprava na vlak jedoucí po tranzitním koridoru. Vždy však vlak odbočné trati projede jedno zhlaví sníženou rychlostí. Kolej č. 9 má význam předjízdňé koleje pro trať směr Milotice nad Bečvou. Kolej č. 11 +11b, ačkoliv je opatřena nástupištěm, má význam také jako předjízdňá. Svou délkou 800 metrů umožňuje předjetí nákladního vlaku. Na tuto kolej však lze vjíždět/ odjíždět pouze po Drahotušské spojce. Jinak její význam spočívá v tom, že na této koleji budou ukončeny v sedle osobní vlaky z Ostravska, strojvedoucí přejde na druhé stanoviště a po přestupu z Valašska a Olomoucka vlak odjíždí zpět na Ostravsko.

Koleje č. 19 a 21 jsou dopravními, jejich význam bude především u vlaků pro vlečku Cement Hranice, pro vlaky manipulující ve stanici (Pn vlaky), případně vlaky projíždějící. Na tyto koleje však není možná jízda vlaků relace Polom – Drahotuše a obráceně. Dělení cestovými návěstidly u nástupních hran se vzhledem ke konceptu dopravy nepředpokládá, avšak v dalším stupni dokumentace v případě změny konceptu dopravy lze návěstidla doplnit.

Manipulační kolej č. 35 nově bude dopravní kolej č. 21 a dopravní kolej č. 25 nově přečíslována na č. 19. Kolej č. 23 je zrušena, kolej č. 21 v části zrušena a v části nově jako manipulační číslo kusá č. 17. Její využití bude jako VNVK, jelikož leží přímo u nákladiště. Dochází ke změně konfigurace manipulačních kolejí. Vznikají nové manipulační koleje. Kolej č. 13a slouží jako odstavná kusá kolej pro hnací vozidla (především pro posunovací lokomotivu). Koleje č. 13b, 15 slouží pro VNVK (čelně-boční rampa), kolej č. 17 lze použít pro odstavování hnacích vozidel motorové trakce. Koleje č. 101 a 102 vznikají nově jako kolejiště SŽDC OŘ Olomouc. U nich bude zřízena manipulační plocha. Kolej směr vlečka Cement Hranice zůstává zapojena jako dopravní kolej. Jízdy na vlečku budou probíhat jako v současném stavu.

Ve stanici zůstávají zachovány koleje č. 49, 51, 53 pro odstavení vozové zálohy atrakčního obvodu stanice. Posun se z manipulačních kolejí bude prováděn převážně do výtažné koleje č. 19v.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Hranice na Moravě

TABULKA KOLEJÍ							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	110/140	km/h	805	m	775	m	hlavní (Pre>Ova), TV
2	110/140	km/h	814	m	774	m	hlavní (Ova>Pre), TV
3	50	km/h	752	m	722	m	Dopravní, TV
4	50	km/h	708	m	668	m	dopravní, TV
5	60	km/h	620	m	590	m	hlavní (Vse>Olc), TV
6	50	km/h	670	m	640	m	dopravní, TV
7	60	km/h	499	m	439	m	hlavní (Olc>Vse), TV
8	50	km/h	675	m	635	m	dopravní, TV
8a	50	km/h	115	m	110	m	dopravní, TV
8+8a	50	km/h	830	m	810	m	dopravní, TV
9	50	km/h	500	m	470	m	dopravní, TV
11	50	km/h	511	m	491	m	dopravní, TV
11+11a	50	km/h	829	m	800	m	dopravní, TV
13a	40	km/h	65	m	-	m	Odstavná pro M, bez TV
13b	40	km/h	112	m	-	m	VNVK, Odstavná pro M, bez TV
15	40	km/h	38	m	-	m	Odstavná, VNVK, bez TV
17	40	km/h	310	m	-	m	Odstavná, VNVK, bez TV
19	50	km/h	497	m	467	m	Dopravní, TV
21	50	km/h	511	m	481	m	Dopravní, TV
23	40	km/h	301	m	-	m	Manipulační, bez TV
19v	40	km/h	345	m	-	m	kusá, výtažná kolej, TV
49	40	km/h	240	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
51	40	km/h	300	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
53	40	km/h	202	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
101	40	km/h	93	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV
102	40	km/h	118	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. 1 – 19, 22, 23, 24, 26, 27, 32, 33, 35, 40, 41, 44 – 62. Jedná se o rozhodné výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

Stanice zůstane i po rekonstrukci obsazena pohotovostním výpravčím.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 8 sekcí:

- a) kolej č. 1,
- b) koleje č. 2, 4,
- c) koleje č. 6, 8, 8a,
- d) koleje č. 3, 5,
- e) koleje č. 7, 9,
- f) koleje č. 11, 11a, 13a,
- g) koleje č. 19, 19v, 21.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.18.4 Varianta C

Varianta C byla pozastavena a není dále rozpracovávána.

Dopravní řešení počítá pro osobní dopravu s prostorem nových kolejí č. 1, 2, 7, 9, 13, pro nákladní dopravu s kolejemi č. 3, 4, 5, 6, 11, 19, 21 dopravními a dalšími kolejemi manipulačními. Dále kolejové propojení jest navrhováno na rychlost 50 km/h. Varianta C vychází z předpokladu, že ze stanice Hranice na Moravě bude dvoukolejná trať 280 součástí trati 270 až do ŽST Polom, odkud odbočí směr Lhotka nad Bečvou. Stávající trať bude pouze jednokolejná. Odbočení na Odbočce Skalka bude zachováno.

Úsek Hranice na Moravě – Polom je dnes velice zatížen, což je vidět na výpočtu propustnosti. Data byla poskytnuta O26 SŽDC. Je jasné, že úsek další vlaky (6 párů Ex, 2 páry R a vlaky dálkové nákladní dopravy) úsek nepobere. Z tohoto důvodu je varianta C hodnocena jako negativní průkaz.

TK	propustnost			S ₀			K			volné trasy		
					900	120	1440	900	120	1440	900	120
1	230	143	24,1	0,35	0,37	0,47	60%	62%	63%	93	55	9
2	232	145	24,3	0,38	0,42	0,53	63%	70%	71%	85	43	7

Dopravní řešení počítá pro osobní dopravu s prostorem nových kolejí č. 1, 2, 7, 9, 13, pro nákladní dopravu s kolejemi č. 3, 4, 5, 6, 11, 19, 21 dopravními a dalšími kolejemi manipulačními. Kolejové propojení je navrhováno na rychlost 50 (60) km/h.

Koleje č. 1 a 2 jsou určeny pro všechny vlaky relace Polom – Drahotuše a opačně. Vlaky po koleji projedou, případně zastaví pro nástup a výstup cestujících. Koleje č. 4, 6 jsou předjízdny pro nákladní vlaky směr Drahotuše. Pro opačný směr jízdy lze jako předjízdny předpokládat koleje č. 3, 5, 11, případně kolej č. 13. Koleje č. 7 a 9 jsou určeny pro regionální osobní vlaky Olomoucko – Valašsko. Kolej č. 13 bude využívána v sedle končícími vlaky z Ostravska tak, aby vlak neblokoval hlavní dopravní kolej.

Dlouhý nákladní vlak ve stanici lze odbavit pouze ze směru Drahotuše. Vlak, jedoucí po 4. TK, zastaví v bezpečné vzdálenosti v ŽST Hranice na Moravě před odjezdovým návěstidlem (9., 11., případně 13. staniční kolej). Konec vlaku zůstane na výhybkách 43, 45, 52 případně 56. Tímto stáním však není nikterak omezen provoz po hlavních kolejích. Zastavení vlaku, blokující vjezdové zhlaví, se však nedoporučuje, jelikož snižuje dopravní program v daném okamžiku. Tento způsob jízdy lze uskutečnit pouze z/do Drahotušské spojky.

Dělení cestovými návěstidly u nástupních hran se vzhledem ke konceptu dopravy nepředpokládá, avšak v dalším stupni dokumentace v případě změny konceptu dopravy lze návěstidla doplnit.

Manipulační kolej č. 35 nově bude dopravní kolej č. 21 a dopravní kolej č. 25 nově přečíslována na č. 19. Kolej č. 23 je zrušena, kolej č. 21 v části zrušena a v části nově jako manipulační číslo kusá č. 17. Její využití bude jako VNVK, jelikož leží přímo u nákladiště. Dochází ke změně konfigurace manipulačních kolejí. Vznikají nové manipulační koleje. Kolej č. 13a slouží jako odstavná kusá kolej pro hnací vozidla (především pro posunovací lokomotivu). Koleje č. 13b, 15 slouží pro VNVK (čelně-boční rampa), kolej č. 17 lze použít pro odstavování hnacích vozidel. Koleje č. 101 a 102 vznikají nově jako kolejiště SŽDC OŘ Olomouc. U nich bude zřízena manipulační plocha

Koleje 19, 21 nemají úplný dopravní program, není zde možná jízda z/ do ŽST Polom.

Ve stanici zůstávají zachovány koleje č. 49, 51, 53 pro odstavení vozové zálohy atrakčního obvodu stanice. Posun se z manipulačních kolejí bude prováděn převážně do výtažné koleje č. 19v.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Hranice na Moravě

TABULKA KOLEJÍ							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	110/140	km/h	763	m	733	m	hlavní (Pre>Ova), TV
2	110/140	km/h	767	m	737	m	hlavní (Ova>Pre) , TV
3	50	km/h	896	m	866	m	dopravní, TV
4	50	km/h	706	m	676	m	dopravní, TV
5	50	km/h	737	m	707	m	dopravní, TV
6	50	km/h	699	m	669	m	dopravní, TV
7	50	km/h	737	m	707	m	hlavní (Olc>Vse) , TV
8	40	km/h	354	m	-	m	Manipulační, bez TV
9	50	km/h	630	m	630	m	hlavní (Vse>Olc) , TV
11	50	km/h	459	m	429	m	dopravní, TV
13	50	km/h	459	m	429	m	dopravní, TV
13b	40	km/h	112	m	-	m	VNVK, Odstavná pro Lv, bez TV
15	40	km/h	38	m	-	m	Odstavná, VNVK, bez TV
17	40	km/h	310	m	-	m	Odstavná, VNVK, bez TV
19	50	km/h	497	m	467	m	Dopravní, TV
21	50	km/h	511	m	481	m	Dopravní, TV
23	40	km/h	301	m	-	m	Manipulační, bez TV
19v	40	km/h	445	m	-	m	kusá, výtazná kolej, TV
49	40	km/h	240	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
51	40	km/h	300	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
53	40	km/h	202	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
101	40	km/h	93	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV
102	40	km/h	118	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. S1, 1 – 10, 11, 12, 13, 16 – 19, 21 – 25, 35, 40 – 56. Jedná se o rozhodné výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

Stanice zůstane i po rekonstrukci obsazena pohotovostním výpravčím.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 8 sekcí:

- a) kolej č. 1,
- b) kolej č. 2,
- c) koleje č. 4, 6,

- d) koleje č. 3, 5,
- e) kolej č. 7,
- f) kolej č. 9,
- g) koleje č. 11, 13,
- h) koleje č. 19, 19v, 21.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.18.5 Varianta D.1.

Varianta D.1. vychází z předpokladu, že ze stanice Hranice na Moravě bude dvoukolejná trať 280 vycházet novou přeložkou, stávající trať bude pouze jednokolejná. Odbočení na Odbočce Skalka bude zachováno.

Dopravní řešení počítá pro osobní dopravu s prostorem nových kolejí č. 1, 2, 5, 7, 11 pro nákladní dopravu s kolejemi č. 3, 4, 6, 8, 9, 19, 21 dopravními a dalšími kolejemi manipulačními. Kolejové propojení je navrhováno na rychlost 50 (60) km/h.

Koleje č. 1 a 2 jsou určeny pro všechny vlaky relace Polom – Drahotuše a opačně. Vlaky po koleji projedou, případně zastaví pro nástup a výstup cestujících. Koleje č. 4, 6 jsou předjízdny pro nákladní vlaky směr Drahotuše. Pro opačný směr jízdy lze jako předjízdny předpokládat koleje č. 3, 5, 9, případně kolej č. 11. Koleje č. 5 a 7 jsou určeny pro osobní dopravu Olomoucko – Valašsko.

Kolej č. 8 + 8a s délkou 810 metrů je předjízdnou kolejí pro dlouhé nákladní vlaky. Tuto kolej však využijí pouze vlaky ze směru Polom, z nové přeložky trati od Milotic nad Bečvou není možno realizovat kolejové propojení.

Kolej č. 11 + 11b, ačkoliv je opatřena nástupištěm, má význam také jako předjízdná. Svou součtovou délkou 800 metrů umožňuje taktéž předjetí nákladního vlaku. Na tuto kolej však lze vjíždět/ odjíždět pouze po Drahotušské spojnici. Kolej č. 13 bude využívána v sedle končícími vlaky z Ostravska tak, aby vlak neblokoval hlavní dopravní kolej.

Dělení cestovými návěstidly u nástupních hran se vzhledem ke konceptu dopravy nepředpokládá, avšak v dalším stupni dokumentace v případě změny konceptu dopravy lze návěstidla doplnit.

Manipulační kolej č. 35 nově bude dopravní kolej č. 21 a dopravní kolej č. 25 nově přečíslována na č. 19. Kolej č. 23 je zrušena, kolej č. 21 v části zrušena a v části nově jako manipulační číslo kusá č. 17. Její využití bude jako VNVK, jelikož leží přímo u nákladiště. Dochází ke změně konfigurace manipulačních kolejí. Vznikají nové manipulační koleje. Kolej č. 13a slouží jako odstavná kusá kolej pro hnací vozidla (především pro posunovací lokomotivu). Koleje č. 13b, 15 slouží pro VNVK (čelně-boční rampa), kolej č. 17 lze použít pro odstavování hnacích vozidel. Koleje č. 101 a 102 vznikají nově jako kolejiště SŽDC OŘ Olomouc. U nich bude zřízena manipulační plocha. Kolej směr vlečka Cement Hranice bude kolejí dopravní tak, aby jízda vlaků ze stanice na vlečku a z vlečky do stanice byla zjištěna vlakovou cestou.

Koleje 19, 21 nemají úplný dopravní program, není zde možná jízda z/ do ŽST Polom.

Ve stanici zůstávají zachovány koleje č. 49, 51, 53 pro odstavení vozové zálohy atrakčního obvodu stanice. Posun se z manipulačních kolejí bude prováděn převážně do výtažné koleje č. 19v.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Hranice na Moravě

TABULKA KOLEJÍ							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	110/140	km/h	805	m	775	m	hlavní (Pre>Ova), TV
2	110/140	km/h	814	m	774	m	hlavní (Ova>Pre), TV
3	50	km/h	752	m	722	m	dopravní, TV
4	50	km/h	708	m	668	m	dopravní, TV
5	60	km/h	620	m	590	m	hlavní (Vse>Olc), TV
6	50	km/h	670	m	640	m	dopravní, TV
7	60	km/h	499	m	439	m	hlavní (Olc>Vse), TV
8	50	km/h	675	m	635	m	dopravní, TV
8a	50	km/h	115	m	110	m	dopravní, TV
8+8a	50	km/h	830	m	810	m	dopravní, TV
9	50	km/h	500	m	470	m	dopravní, TV
11	50	km/h	511	m	491	m	dopravní, TV
11+11a	50	km/h	829	m	800	m	dopravní, TV
13a	40	km/h	65	m	-	m	Manipulační, odstavná pro M, bez TV

13b	40	km/h	112	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
15	40	km/h	38	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
17	40	km/h	310	m	-	m	Manipulační, VNVK, odstavná pro M, bez TV
19	50	km/h	497	m	467	m	Dopravní, TV
21	50	km/h	511	m	481	m	Dopravní, TV
23	40	km/h	301	m	-	m	Manipulační, bez TV
19v	40	km/h	345	m	-	m	kusá, výtažná kolej, TV
49	40	km/h	240	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
51	40	km/h	300	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
53	40	km/h	202	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
101	40	km/h	93	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV
102	40	km/h	118	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. S1, 1 – 26, 31, 32, 34, 39, 40, 43 – 61 (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

Stanice zůstane i po rekonstrukci obsazena pohotovostním výpravčím.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 8 sekcí:

- a) koleje č. 1, 3,
- b) koleje č. 2, 4,
- c) koleje č. 6, 8, 8a,
- d) kolej č. 5,
- e) koleje č. 7, 9,
- f) koleje č. 9, 11,
- g) koleje č. 19, 19v, 21.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

8.1.18.6 Varianta D.2.

Varianta D.2. vychází z předpokladu, že ze stanice Hranice na Moravě bude dvoukolejná trať 280 vycházet novou přeložkou, stávající trať bude zrušena, zůstane zachováno pouze propojení na vlečku Cement Hranice, zůstává zapojena jako dopravní kolej. Jízdy na vlečku budou probíhat jako v současném stavu.

Kolejiště je konfigurováno tak, aby byl umožněn rychlý vjezd do liché skupiny ŽST Hranice na Moravě ze směru Drahotuše.

Dopravní řešení počítá pro osobní dopravu s prostorem nových kolejí č. 1, 2, 5, 7, 9, pro nákladní dopravu s kolejemi č. 3, 4, 6, 8, 19, 21 dopravními a dalšími kolejemi manipulačními. Kolejové propojení je navrhováno na rychlost 50 (80) km/h.

Koleje č. 1 a 2 jsou určeny pro všechny vlaky relace Polom – Drahotuše a opačně. Vlaky po koleji projedou, případně zastaví pro nástup a výstup cestujících. Koleje č. 4, 6 jsou předjízdny pro nákladní vlaky směr Drahotuše. Pro opačný směr jízdy lze jako předjízdné předpokládat kolej č. 3. Koleje č. 5 a 7 jsou určeny pro osobní dopravu Olomoucko – Valašsko.

Kolej č. 8 + 8a s délkou 810 metrů je předjízdnou kolejí pro dlouhé nákladní vlaky. Tuto kolej však využijí pouze vlaky ze směru Polom, z nové přeložky trati od Milotic nad Bečvou není jízda na tuto kolej možná (není možno realizovat kolejové propojení).

Kolej č. 9 + 9a, ačkoliv je opatřena nástupištěm, má význam také jako předjízdná. Svou součtovou délkou 800 metrů umožňuje taktéž předjetí nákladního vlaku. Na tuto kolej však lze vjíždět/ odjíždět pouze po Drahotušské spojnici. Kolej č. 9 bude v sedle využívána končícími vlaky z Ostravska tak, aby vlak neblokoval hlavní dopravní kolej.

Dělení cestovými návěstidly u nástupních hran se vzhledem ke konceptu dopravy nepředpokládá, avšak v dalším stupni dokumentace v případě změny konceptu dopravy lze návěstidla doplnit.

Manipulační kolej č. 35 nově bude dopravní kolej č. 21 a dopravní kolej č. 25 nově přečíslována na č. 19. Kolej č. 23 je zrušena, kolej č. 21 v části zrušena a v části nově jako manipulační číslo kusá č. 17. Její využití bude jako VN VK, jelikož leží přímo u nákladiště. Dochází ke změně konfigurace manipulačních kolejí. Vznikají nové manipulační koleje. Kolej č. 11a slouží jako odstavná kusá kolej pro hnací vozidla (především pro posunovací lokomotivu). Koleje č. 13, 15 slouží pro VN VK (čelně-boční rampa), kolej č. 17 lze použít pro odstavování hnacích vozidel. Kolej č. 101 a

102 vznikají nově jako kolejiště SŽDC OŘ Olomouc. U nich bude zřízena manipulační plocha.

Koleje 19, 21 nemají úplný dopravní program, není zde možná jízda z/ do Polomi.

Ve stanici zůstávají zachovány koleje č. 49, 51, 53 pro odstavení vozové zálohy atrakčního obvodu stanice. Posun se z manipulačních kolejí bude prováděn převážně do výtažné koleje č. 19v.

Navrhované délky a užití kolejí v ŽST Hranice na Moravě

TABULKA KOLEJÍ							
kol.č.	rychlost		už. délka mezi				účel
			námezníky		návěstidly		
1	110/140	km/h	805	m	775	m	hlavní (Pre>Ova), TV
2	110/140	km/h	814	m	774	m	hlavní (Ova>Pre), TV
3	50	km/h	638	m	608	m	dopravní, TV
4	50	km/h	708	m	668	m	dopravní, TV
5	60	km/h	590	m	560	m	hlavní (Vse>Olc), TV
6	50	km/h	670	m	640	m	dopravní, TV
7	60	km/h	468	m	438	m	hlavní (Olc>Vse), TV
8	50	km/h	659	m	635	m	dopravní, TV
8a	50	km/h	115	m	110	m	dopravní, TV
8+8a	50	km/h	814	m	810	m	dopravní, TV
9	50	km/h	418	m	398	m	dopravní, TV
9+9a	60	km/h	855	m	825	m	dopravní, TV
11a	40	km/h	100	m	-	m	Odstavná pro M, bez TV
13	40	km/h	112	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
15	40	km/h	38	m	-	m	Manipulační, VNVK, bez TV
17	40	km/h	310	m	-	m	Manipul., odstavná pro M, bez TV
19	50	km/h	497	m	467	m	dopravní, TV
21	50	km/h	511	m	481	m	dopravní, TV
23	40	km/h	301	m	-	m	Manipulační, bez TV
19v	40	km/h	345	m	-	m	kusá, výtažná kolej, TV
49	40	km/h	240	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
51	40	km/h	300	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
53	40	km/h	202	m	-	m	kusá odstavná kolej, bez TV
101	40	km/h	93	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV
102	40	km/h	118	m	-	m	Manipulační, pro účely SŽDC, bez TV

Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek budou opatřeny výhybky č. 1, 3 – 19, 22, 23, 24, 26, 27, 32, 33, 39 – 59. Jedná se o rozhodné výhybky, které budou obsluhovány z CDP Přerov (v dopravním schématu označeny číslem výhybky v kroužku).

Personální obsazení

Stanice zůstane i po rekonstrukci obsazena pohotovostním výpravčím.

Trakční vedení

Kolejiště bude rozděleno do 8 sekcí:

- a) kolej č. 1,
- b) koleje č. 2, 4,
- c) koleje č. 6, 8, 8a,
- d) koleje č. 3, 5,
- e) koleje č. 7, 9, 9a
- f) koleje č. 19, 19v, 21.

Zabezpečovací zařízení

Stanice bude dálkově řízena z CDP Přerov.

9. Personální obsazení

9.1 Personální potřeba ve výchozím stavu

V současném stavu jsou všechny stanice obsazeny provozními zaměstnanci. Jedinou stanicí, která je dálkově řízena dispečery z CDP Přerov je ŽST Hranice na Moravě. Zůstává však obsazena pohotovostním výpravčím.

Na zastávce Milotice nad Bečvou vykonává službu staniční dělník. K 1. 12. 2015 bude bezpečnost přes přechod zajištěna přejezdovým zabezpečovacím zařízením, proto níže uvedené výpočty již s položkou nepočítají.

Tabulka 25 - Současná personální potřeba

ŽST Hranice na Moravě		
Výpravčí	pohotovostní	5,488
ŽST Hranice na Moravě město		
Výpravčí		5,488
ŽST Lhotka nad Bečvou		
Výpravčí		5,488
ŽST Hustopeče nad Bečvou		
Výpravčí		5,488
zast.Milotice nad Bečvou		
Staniční dělník	střežení přechodu, bezpečnost, 1-7: 4,45-16,00 / 16,00-22,15 - položka od 1.12.2015 zrušena	
ŽST Valašské Meziříčí		
Výpravčí	dispoziční, vykonává funkci dispečera D3	5,488
Výpravčí	panelový	5,488
Operátor železniční dopravy	1-7: 7,00-18,20 / 18,15-7,05, přerušení 0,00-2,30	4,887
Signalista	stavědlo I	5,488
Signalista	brzdař 1-7: 8,10-17,00 / 20,40-5,30	3,985
Dozorce výhybek	stanoviště III, 1-7: 7,00-18,20 / 18,15-7,05, dozor: 22,45-0,45	5,000
ŽST Jablunka		
Výpravčí		5,488
ŽST Vsetín		
Výpravčí	dispoziční, budova RZZ	5,488
Výpravčí	vnější, turnus s dispozičním	5,488
Operátor železniční dopravy	budova RZZ, 1-7: 6,30-17,00	2,132
Dozorce výhybek	pomocné stavědlo, 1-7: 6,00-18,00	2,436
ŽST Valašská Polanka		
Výpravčí		5,488
ŽST Horní Lideč		
Výpravčí		5,488
Operátor železniční dopravy	1-7: 6,00-16,00	2,030
Dozorce výhybek	1-5: 7,00 - 15,00	1,160
Personální zatížení úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč provozními zaměstnanci SŽDC s.o.		87,486

9.2 Personální potřeba ve variantě BP

Jelikož jsou stanice již dnes minimálně obsazeny, ve variantě BP nelze předpokládat snížení počtu provozních zaměstnanců.

9.3 Personální potřeba v projektových variantách

Obsazení úseku vychází z projednaného návrhu s OŘ Olomouc a CDP Přerov. Dále bylo přihlédnuto k Pokynu GŘ 9/ 2013.

Tabulka 26 - Výhledové personální obsazení

ŽST Hranice na Moravě		
Výpravčí	pohotovostní	5,488
ŽST Valašské Meziříčí		
Výpravčí	pohotovostní pro úsek Vsetín (mimo) - Hranice n.M. město	5,488
Výpravčí	vykonává funkci dispečera D3	5,488
Signalista	stavědlo I	5,488
Signalista	obsluha spádoviště	3,985
ŽST Vsetín		
Dozorce výhybek	zpravování vlaků, provozuschopnost ŽST	5,488
ŽST Horní Lideč (var. B+ Valašská Polanka)		
Výpravčí	pohotovostní pro úsek Horní Lideč - Vsetín	5,488
CDP Přerov		
2x dispečer DOZ		10,976
Personální zatížení celého úseku Hranice na Moravě – Horní Lideč provozními zaměstnanci SŽDC s.o.		47,889

Pokud dojde k zapojení celého úseku do dálkového řízení z CDP Přerov, personální úspora zaměstnanců bude 39, 597.

10. Závěr

Závěrem dopravní technologie lze konstatovat, že po provedení analýzy stávajícího stavu a vyhodnocení výhledových požadavků objednatelů dopravy byly vytvořeny technická řešení, která naplní výhledové dopravní potřeby ve všech uvažovaných variantách. Na trati 280 a odbočných tratích je zavedena pravidelná taktová doprava. Dále dochází ve vybraných stanicích k prodloužení dopravních kolejí tak, aby byl splněn požadavek pro průvoz dlouhých nákladních vlaků dle nařízení 1315/2013. Celý úsek byl podroben výpočtu propustnosti, který jasně ukazuje dostatečnou výhledovou kapacitu trati. Byl optimalizován počet stanic umožňujících předjíždění a byla dokončena peronizace ve zbývajících stanicích a zastávkách.

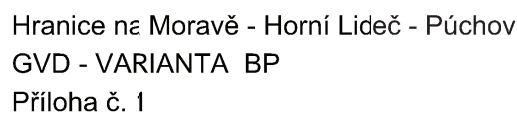
V rámci jízdních / cestovních dob osobních vlaků nedochází k jejich výraznému krácení u regionálních osobních vlaků vzhledem k počtu zastavení v celém úseku – mimo variantu D.2., kdy jsou i osobní vlaky vedeny po nové přeložce. Největší časové přínosy přináší varianta B+, která je ovšem z technického a ekonomického hlediska extrémně náročná a byla pozastavena. Z dalších variant, které byly pozastaveny, jsou varianty B a C.. Z reálných variant připadá největší zkrácení JD jak osobních, tak expresních vlaků na variantu D.2., která ale nedisponuje zcela vhodnými sklonovými poměry v oblasti přeložky trati. Ve variantě D.2. dochází k nové dvoukolejné trati s parametry koridorové trati, za to ve variantě D1. je nutno uvažovat i s náklady na údržbu jednokolejné „staré“ trati.

Seznam zkratk

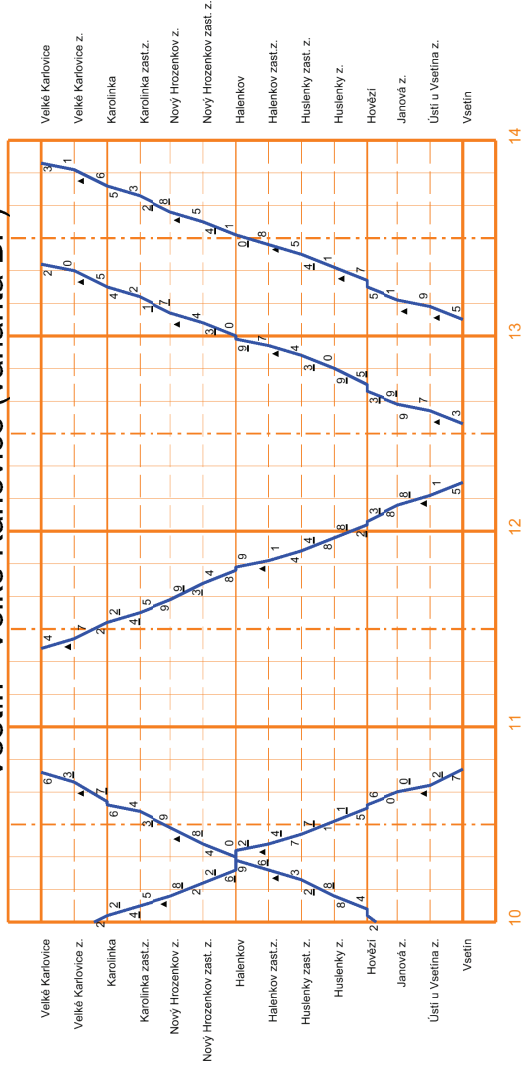
CDP.....	centrální dispečerské pracoviště
ČD.....	České dráhy, a. s.
DK.....	dopravní kancelář
DŘT	dispečerské řízení trakce
EOV	elektrický ohřev výhybek
EPZ	elektrické předtápěcí zařízení
GVD.....	grafikon vlakové dopravy
IDS	integrovaný dopravní systém
MK.....	místní komunikace
Odb.....	odbočka
OŘ.....	Oblastní ředitelství (organizační jednotka SŽDC)
PO	Provozní obvod (organizační jednotka SŽDC)
PZS.....	přezdvíhací zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SpS	spínací stanice
SZ.....	sdělovací zařízení
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.
TEN-T.....	Transevropská dopravní síť
TK	traťová kolej, též temeno kolejnice (např. u nástupiště 550 mm nad TK)
TNS.....	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TTP	Tabulky traťových poměrů
TV	trakční vedení
UIC.....	Mezinárodní železniční unie (franc. Union Internationale des Chemins de fer)
ÚK.....	účelová komunikace
VB.....	výpravní budova
vlak Mn.....	manipulační nákladní vlak
vlak Os	osobní vlak
vlak Pn	průběžný nákladní vlak
vlak R.....	rychlík
vlak Sp	spěšný vlak
vlak Vn.....	vyrovnávkou nákladní vlak
VRT	vysokorychlostní trať
Výh.....	výhybna
Zast.....	zastávka
ZZ.....	zabezpečovací zařízení
ŽST	železniční stanice

Seznam tabulek

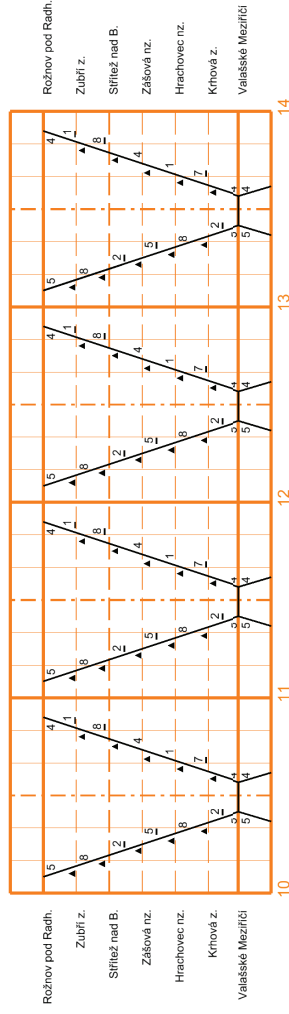
Tabulka 1 - Základní informace k úseku Polom – Hranice na Moravě - Drahotuše	11
Tabulka 2 - Základní informace k úseku Valašské Meziříčí – Branky na Moravě	11
Tabulka 3 - Základní informace k úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	13
Tabulka 4 - Základní informace k úseku Hostašovice – Valašské Meziříčí.....	14
Tabulka 5 - Základní informace k úseku Halenkov – Vsetín	14
Tabulka 6 - Složení vlaků osobní dopravy Halenkov - Vsetín a zpět.....	16
Tabulka 7 - Základní informace k úseku Bylnice – Horní Lideč	16
Tabulka 8 - Základní informace k úseku Horní Lideč – Hranice na Moravě).....	17
Tabulka 9 - Porovnání jízdních a cestovních dob [min].....	19
Tabulka 10 - Dopravní a zastávky ve stávajícím stavu.....	19
Tabulka 11 - Denní frekvence Hranice na Moravě - Horní Lideč.....	25
Tabulka 12 - Denní frekvence Horní Lideč - Hranice na Moravě).....	26
Tabulka 13 - Postradatelná zařízení.....	27
Tabulka 14 - Oslovení vlečkaři.....	28
Tabulka 15- MU na přejezdech 2008 - 2014 (podklady poskytnuty DIČR)	29
Tabulka 16- Seznam přejezdů, způsob jejich zabezpečení.....	30
Tabulka 17 - Určené koleje, relace a obsazení kolejí v ŽST Valašské Meziříčí	53
Tabulka 18 - Využití SK 21 - 25 v ŽST Hranice na Moravě.....	69
Tabulka 19 - Určené koleje, relace ŽST Hranice na Moravě	69
Tabulka 20 - Řazení vlaků osobní dopravy	72
Tabulka 21 - Normativy vlaků vstupujících a vystupujících v ŽST Horní Lideč.....	72
Tabulka 22 - Normativy vlaků vstupujících a vystupujících v ŽST Hranice na Moravě	73
Tabulka 23 - Jízdní doby expresních vlaků	89
Tabulka 24 - Jízdní doby osobních vlaků	89
Tabulka 25 - Současná personální potřeba	140
Tabulka 26 - Výhledové personální obsazení.....	141



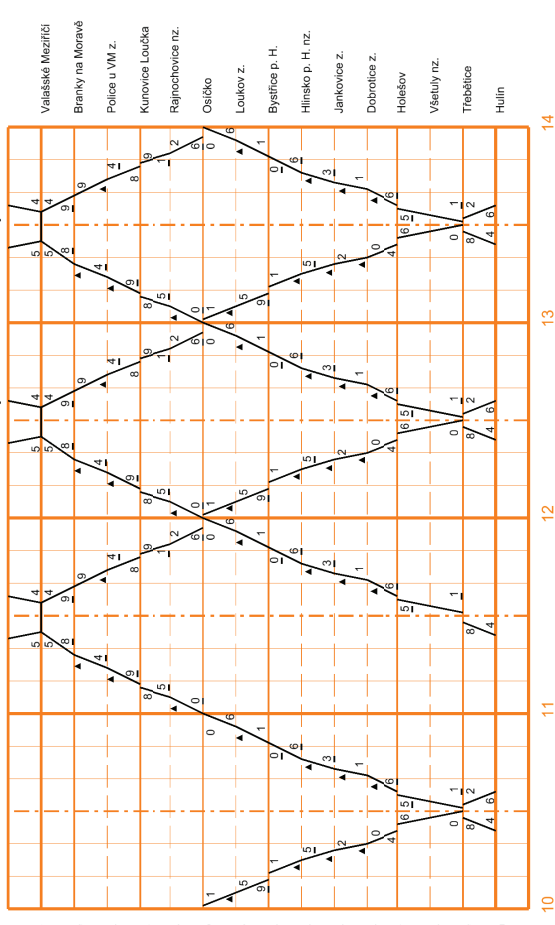
Vsetín - Velké Karlovice (varianta BP)



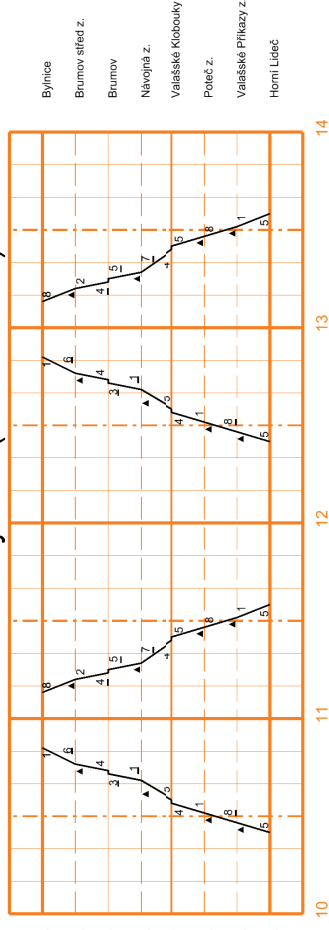
Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm (varianta BP)



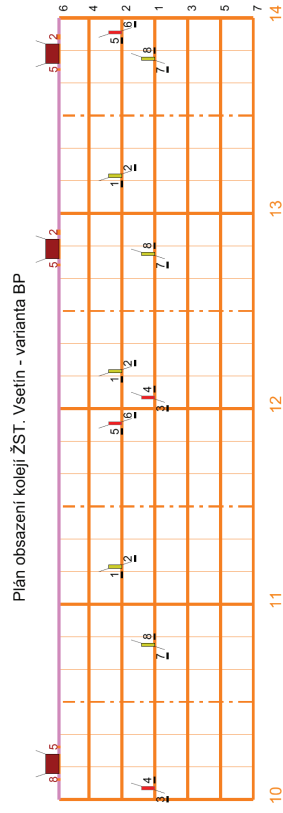
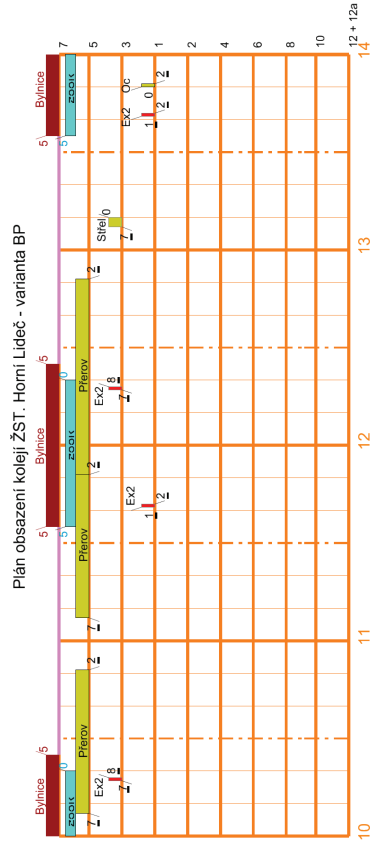
Valašské Meziříčí - Hulín (varianta BP)



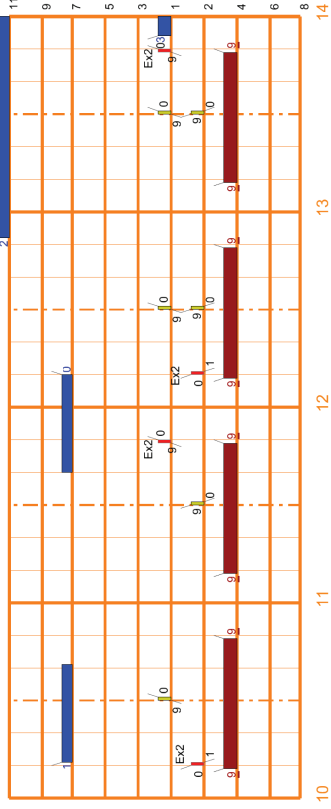
Horní Lideč - Býlnice (varianta BP)



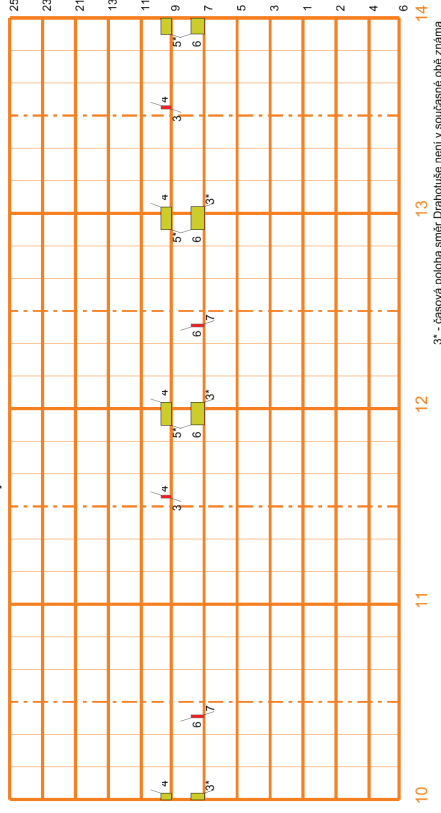
Plány obsazení kolejí - varianta BP



Plán obsazení kolejí ŽST. Valašské Meziříčí - varianta BP

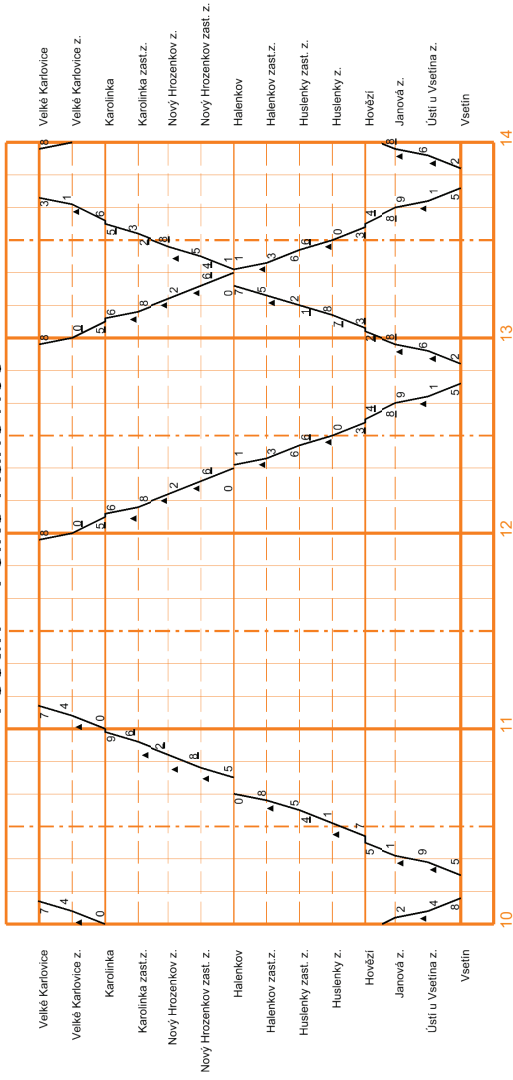


Plán obsazení kolejí ŽST. Hranice na Moravě - varianta BP

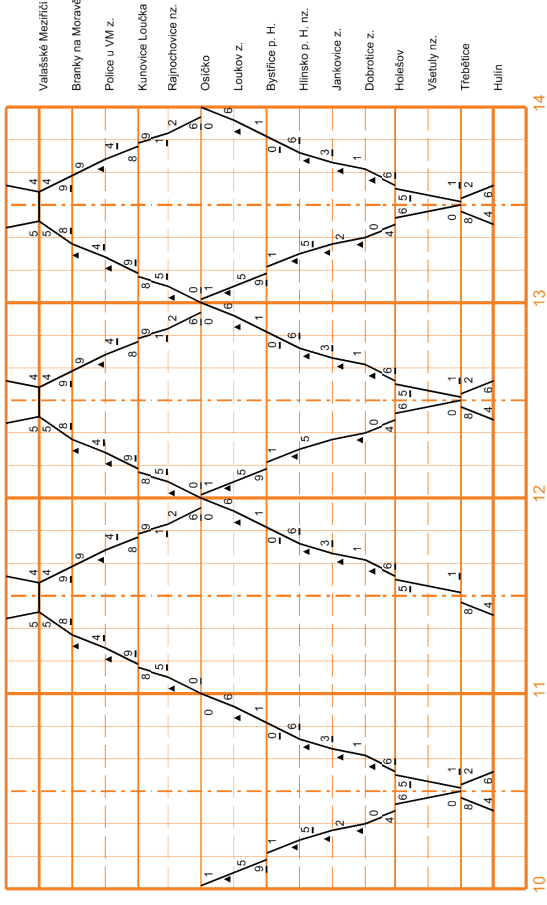


3* - časová plocha směr Drahohůstě není v současné době známa

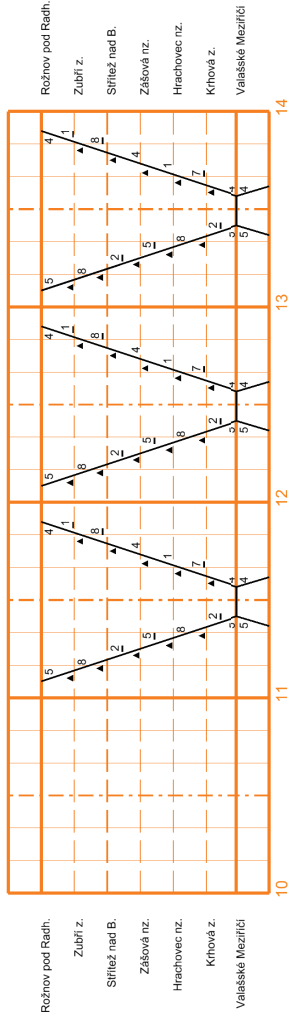
Vsetín - Velké Karlovice



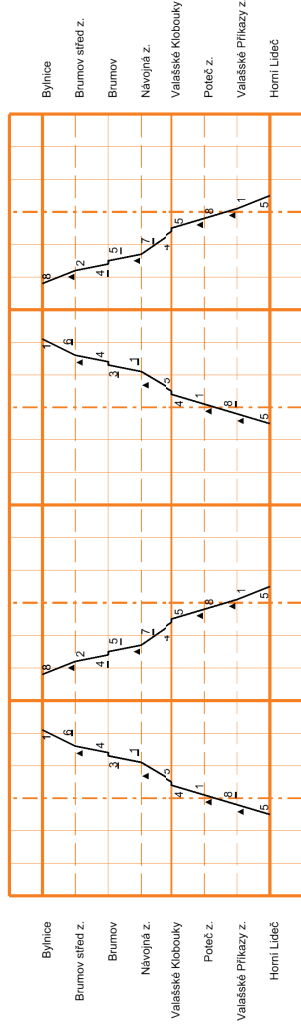
Valašské Meziříčí - Kojetín



Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm

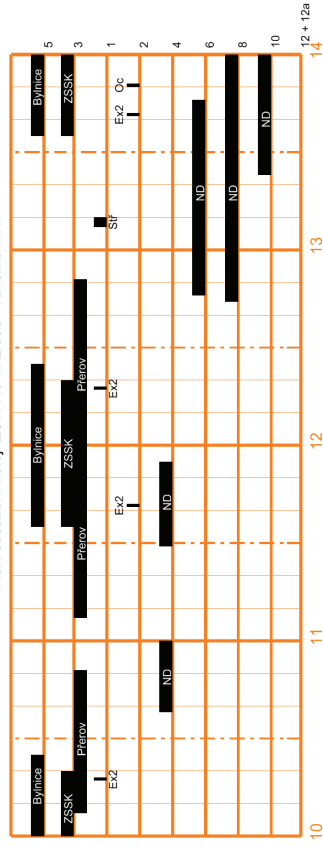


Horní Lideč - Býlnice

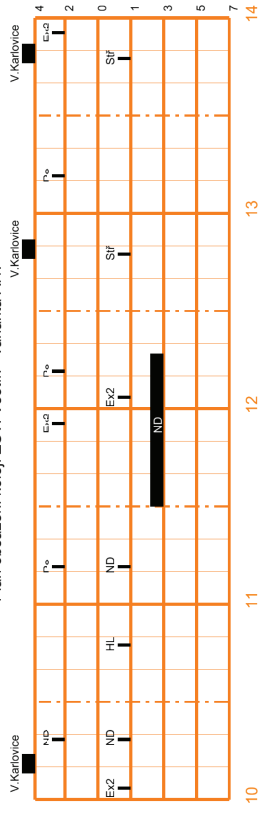


Plány obsazení kolejí - varianta A.1

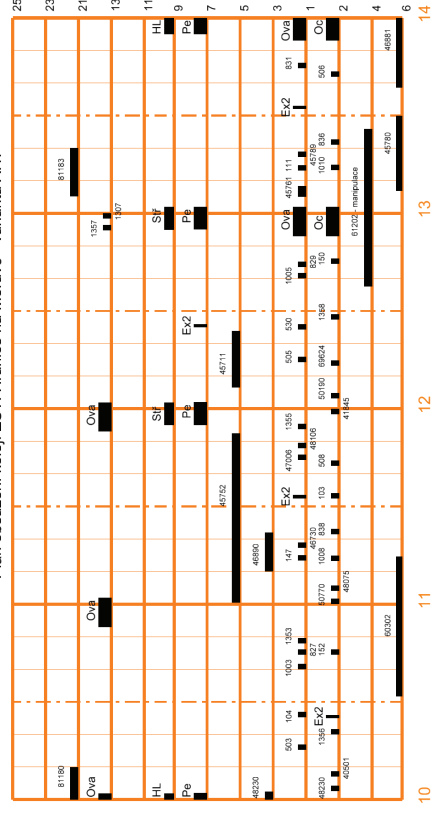
Plán obsazení kolejí ŽST. Horní Lideč - varianta A.1.



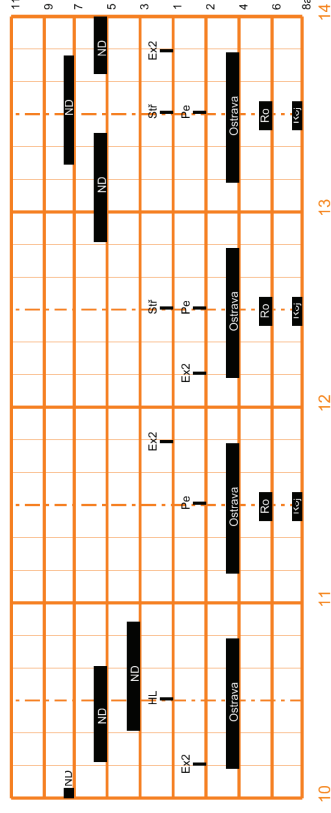
Plán obsazení kolejí ŽST. Vsetín - varianta A.1.

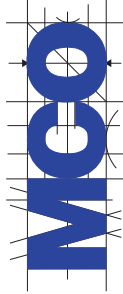


Plán obsazení kolejí ŽST. Hranice na Moravě - varianta A.1.

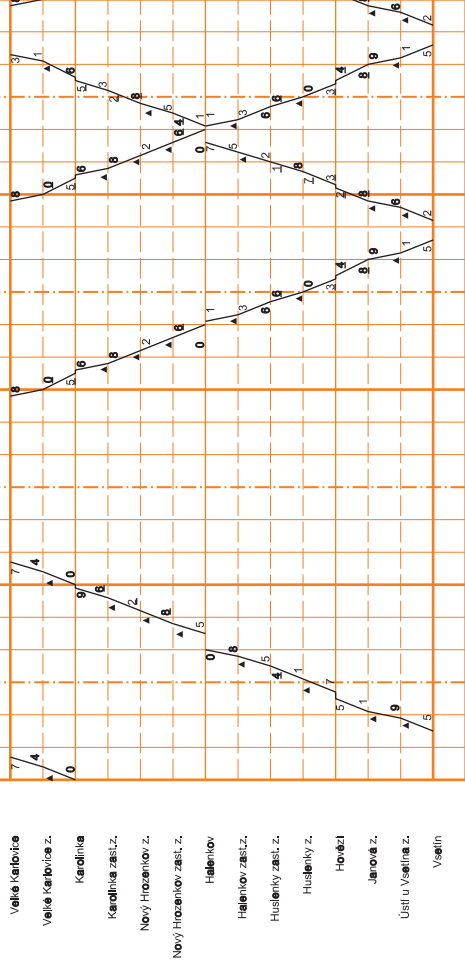


Plán obsazení kolejí ŽST. Valašské Meziříčí - varianta A.1.

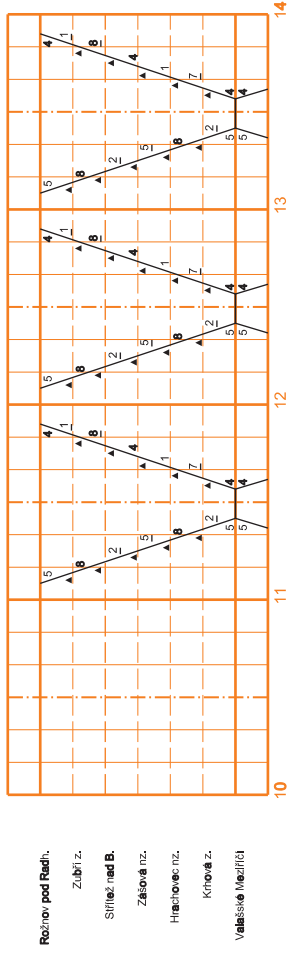




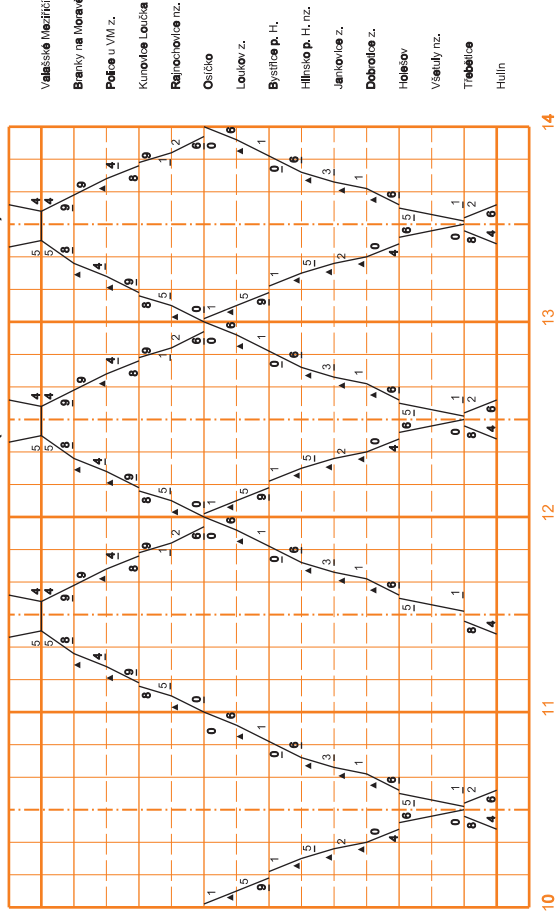
Vsetín - Velké Karlovice (varianta A.2.1)



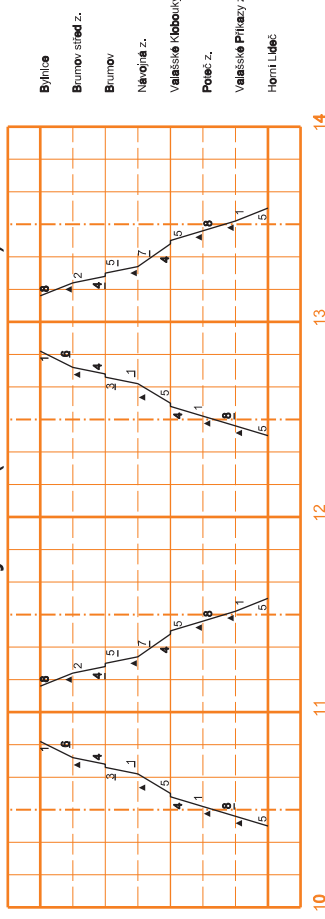
Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm (varianta A.2.1)

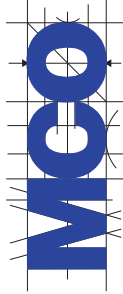


Valašské Meziříčí - Hulín (varianta A.2.1)



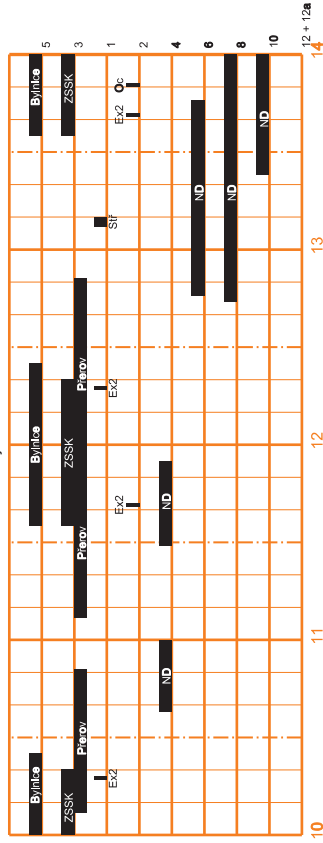
Horní Lideč - Bylnice (varianta A.2.1)



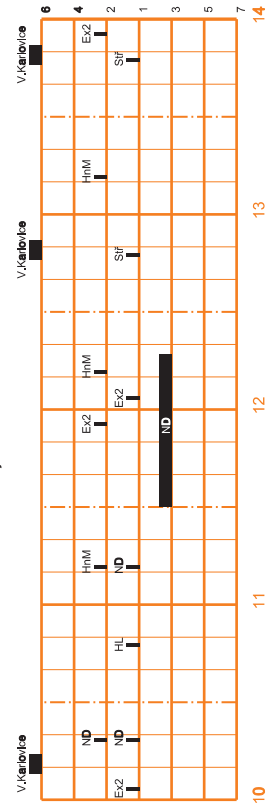


Plány obsazení kolejí - varianta A.2.1.

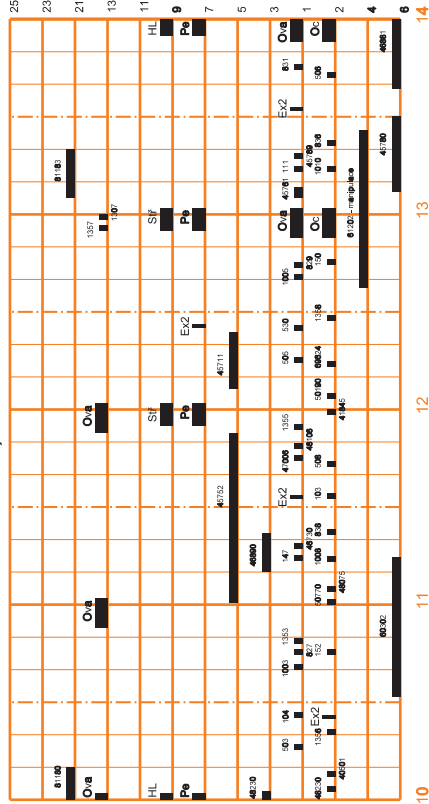
Plán obsazení kolejí ŽST. Horní Lideč - varianta A.2.1.



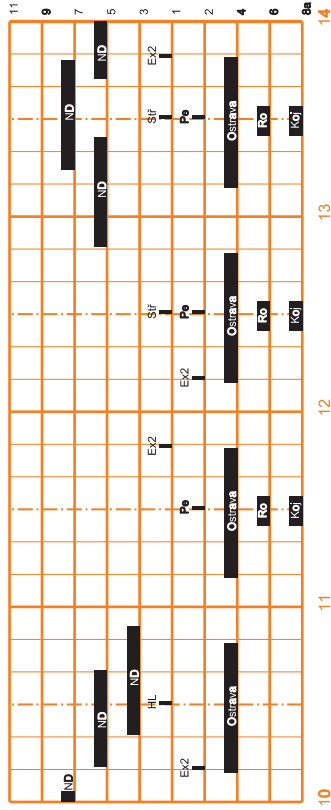
Plán obsazení kolejí ŽST. Vsetín - varianta A.2.1.



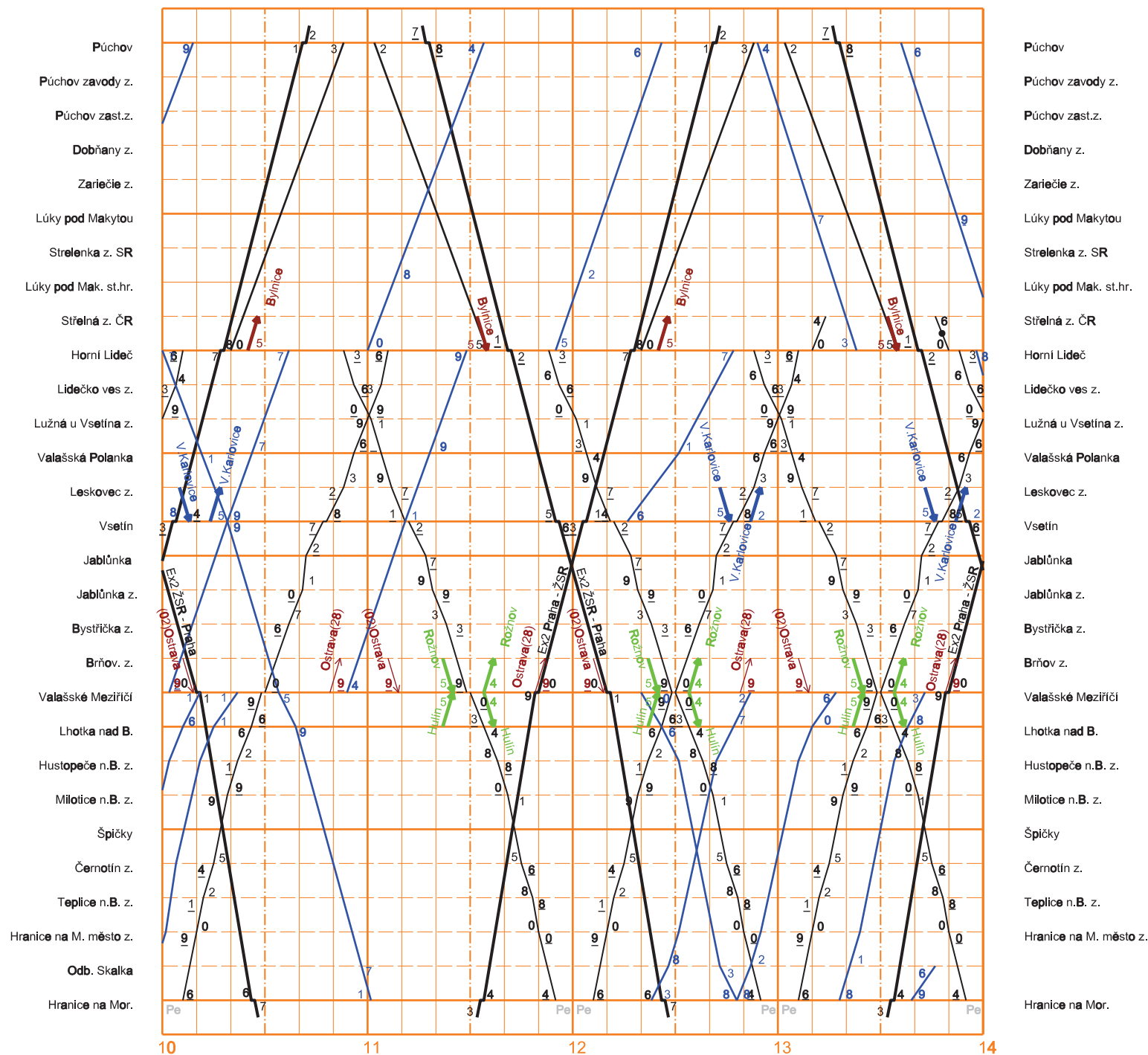
Plán obsazení kolejí ŽST. Hranice na Moravě - varianta A.2.1.

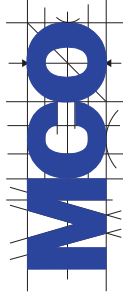


Plán obsazení kolejí ŽST. Valašské Meziříčí - varianta A.2.1.

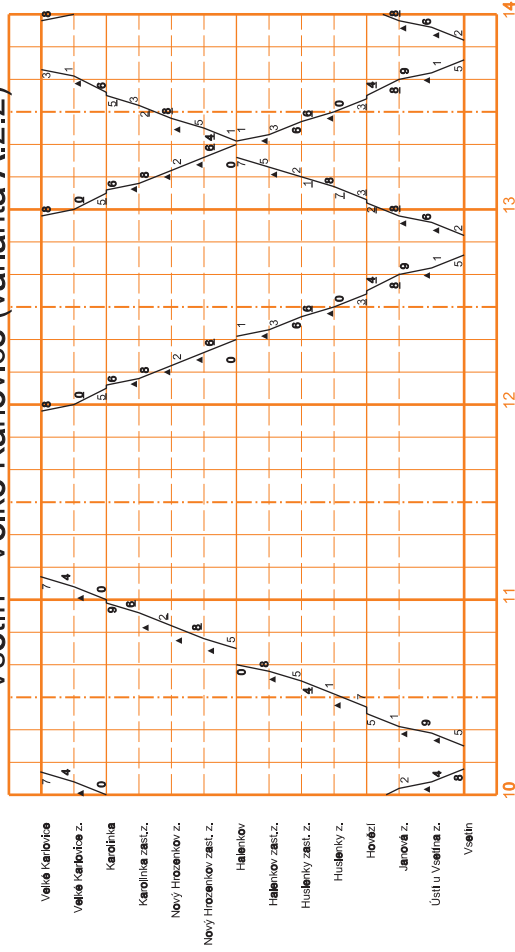


Hranice na Moravě - Púchov (varianta A.2.2)





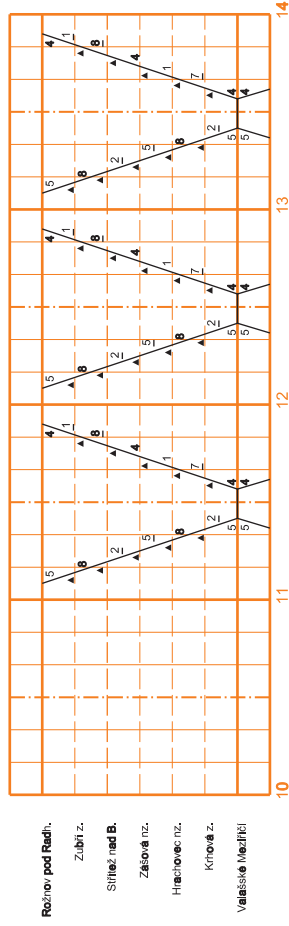
Vsetín - Velké Karlovice (varianta A.2.2)



Velké Karlovice
Velké Karlovice z.
Karlovice
Karlovice zast.
Nový Hrozenkov z.
Nový Hrozenkov zast. z.
Halenkov
Halenkov zast.
Huslenky zast. z.
Huslenky z.
Horní
Janovice z.
Ústí u Vsetína z.
Vsetín

Valašské Meziříčí
Branky na Moravě
Police u VM z.
Kunovice Loučka
Rajnochovice nz.
Osíčko
Loukov z.
Bystřice p. H.
Hlinsko p. H. nz.
Janovice z.
Dobruška z.
Holešov
Veselý nz.
Třebelice
Hulín

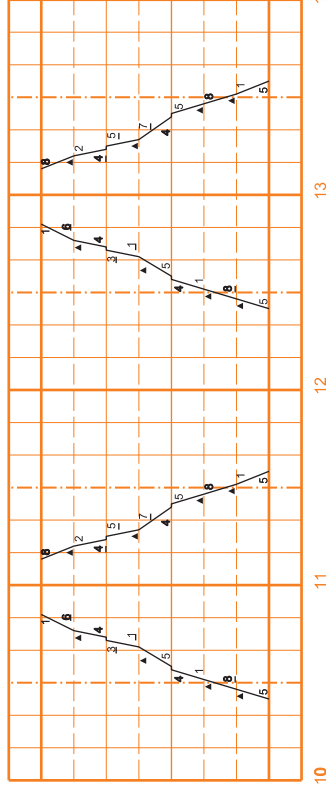
Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm (varianta A.2.2)



Rožnov pod Radh.
Zubří z.
Sittěj nad B.
Zásavá nz.
Hradčovice nz.
Křovice z.
Valašské Meziříčí

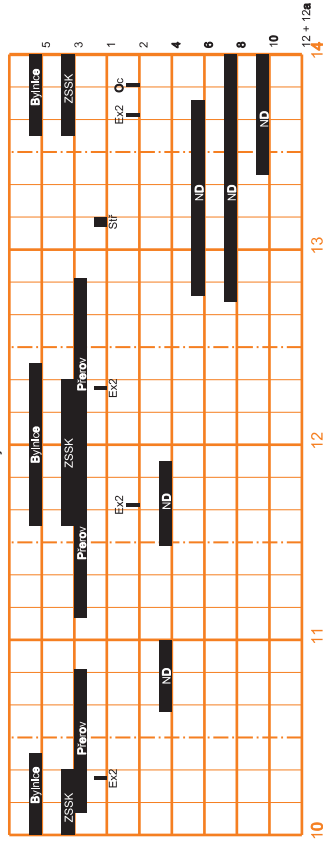
Branky
Brunov střed z.
Brunov
Narodná z.
Valašské Klobouky
Poně z.
Valašské Příkazy z.
Horní Lideč

Horní Lideč - Býlnice (varianta A.2.2)

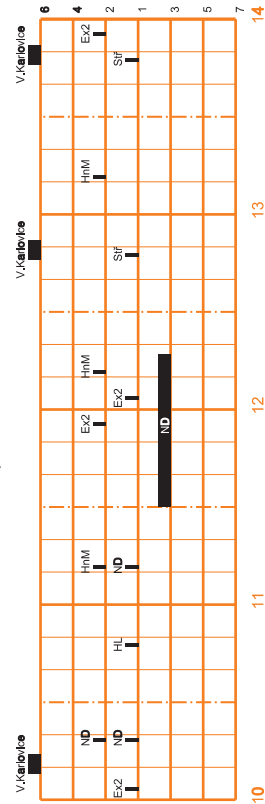


Býlnice
Brunov střed z.
Brunov
Narodná z.
Valašské Klobouky
Poně z.
Valašské Příkazy z.
Horní Lideč

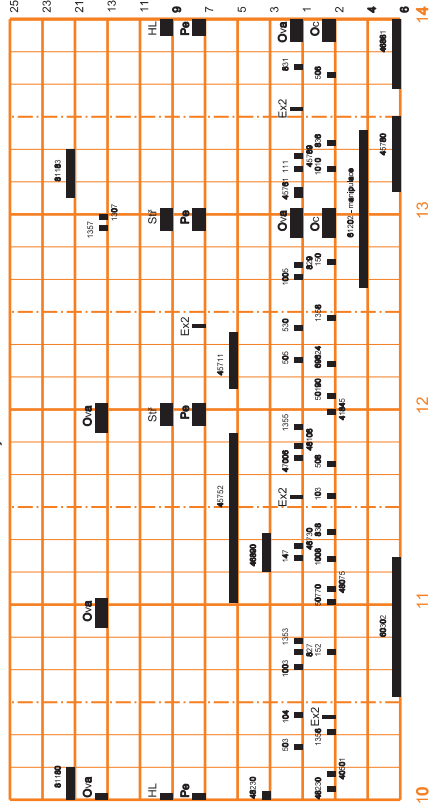
Plán obsazení kolejí ŽST. Horní Lideč - varianta A.2.2.



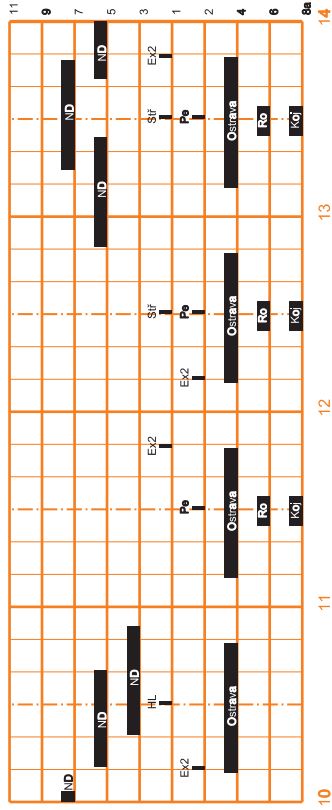
Plán obsazení kolejí ŽST. Vsetín - varianta A.2.2.



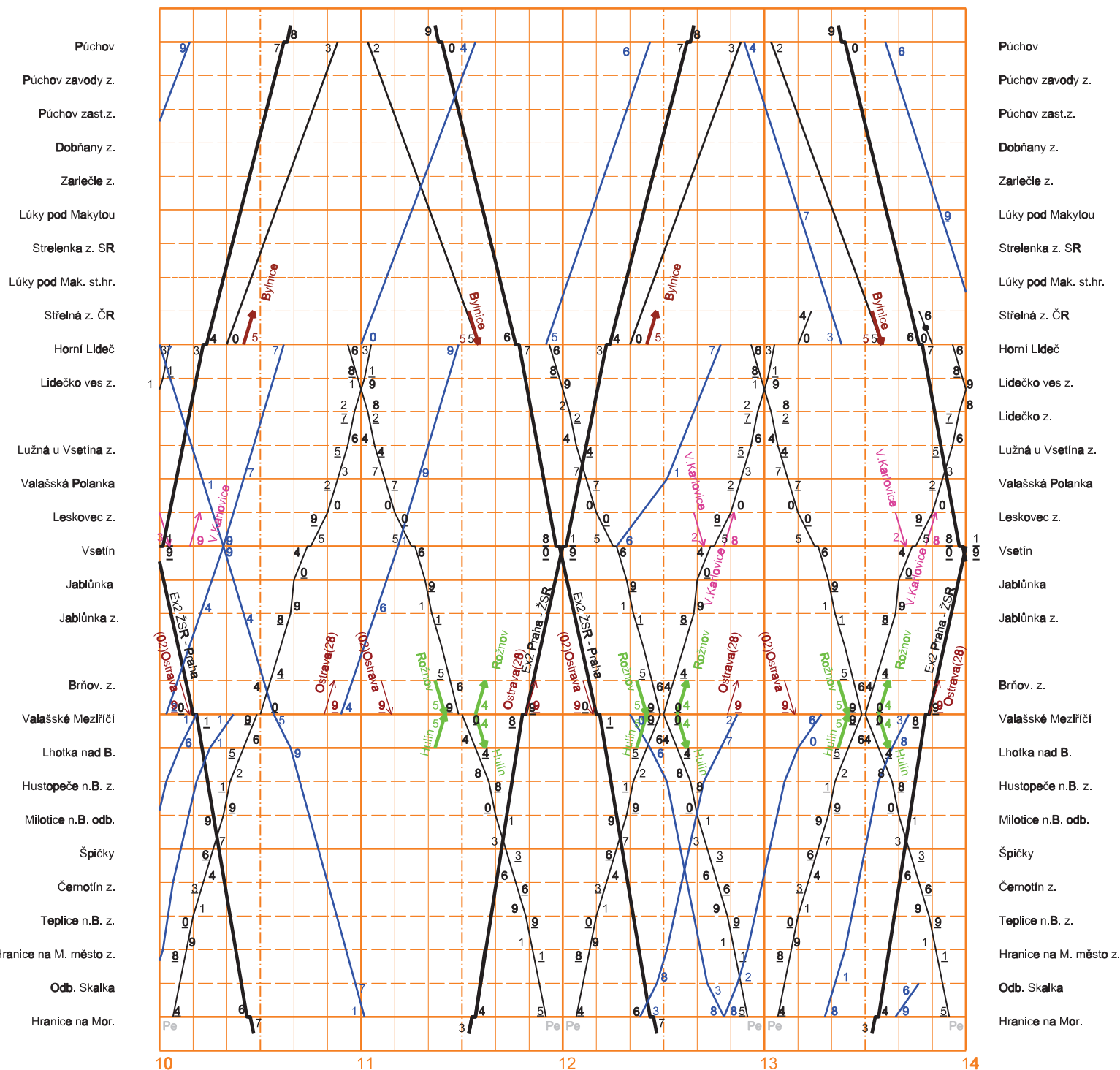
Plán obsazení kolejí ŽST. Hranice na Moravě - varianta A.2.2.



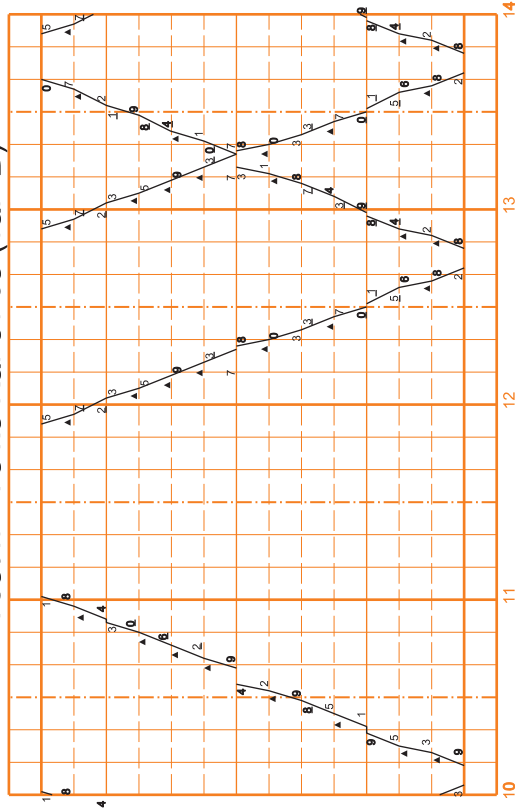
Plán obsazení kolejí ŽST. Valašské Meziříčí - varianta A.2.2.



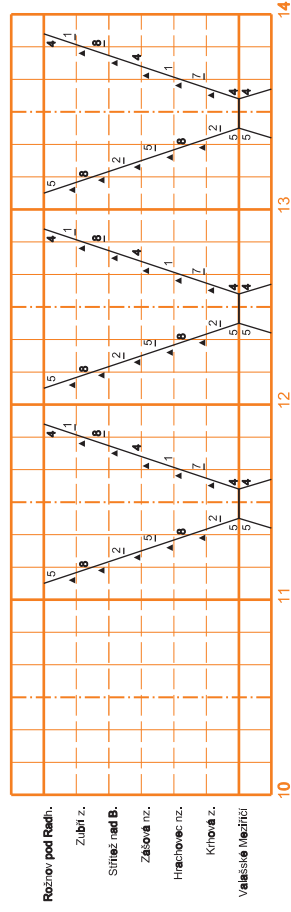
Hranice na Moravě - Púchov (varianta B)



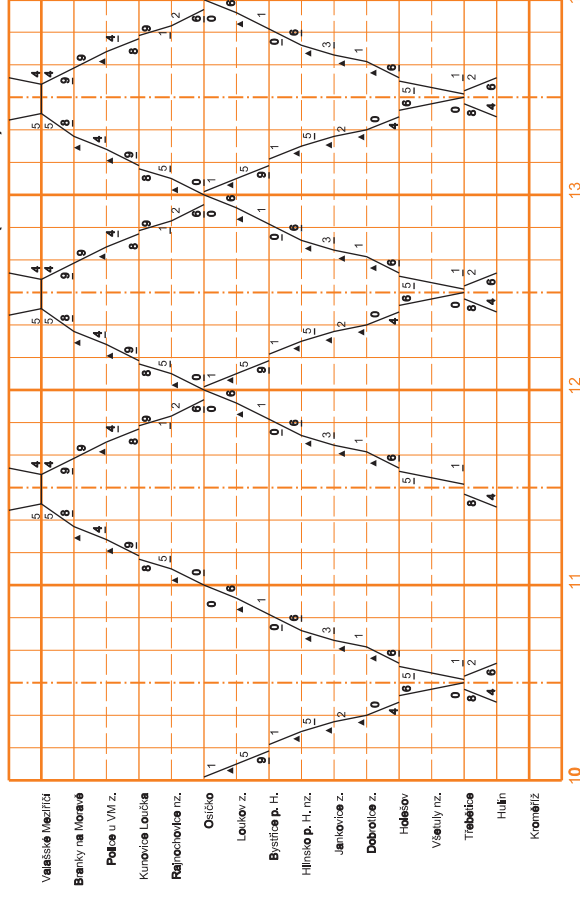
Vsetín - Velké Karlovice (var. B)



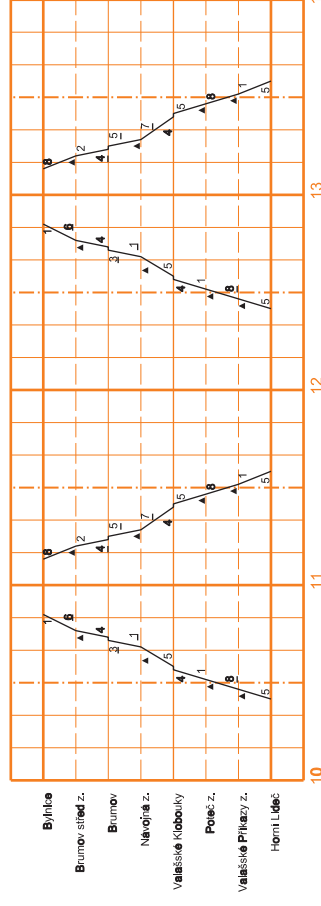
Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm (var. B)



Valašské Meziříčí - Hulín (var. B)

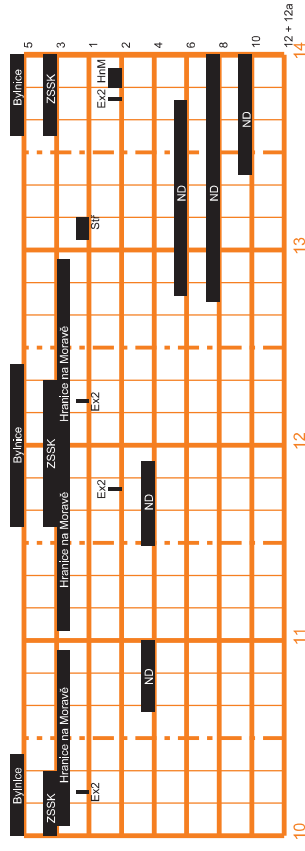


Horní Lideč - Byníče (var. B)

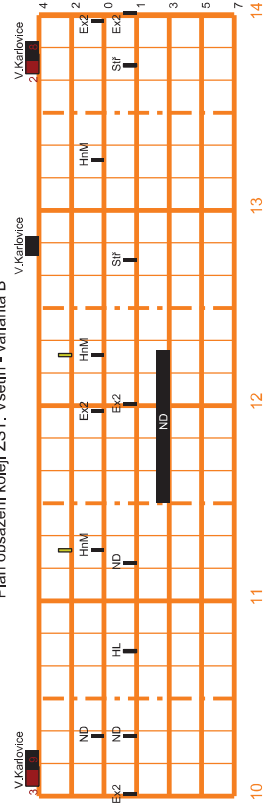


Plány obsazení kolejí - varianta B

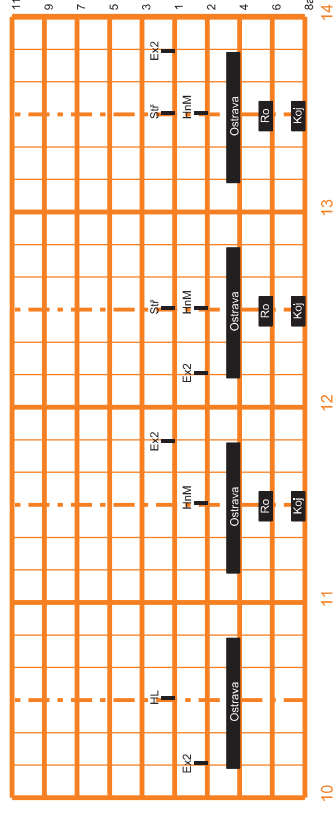
Plán obsazení kolejí ŽST. Horní Lideč - varianta B



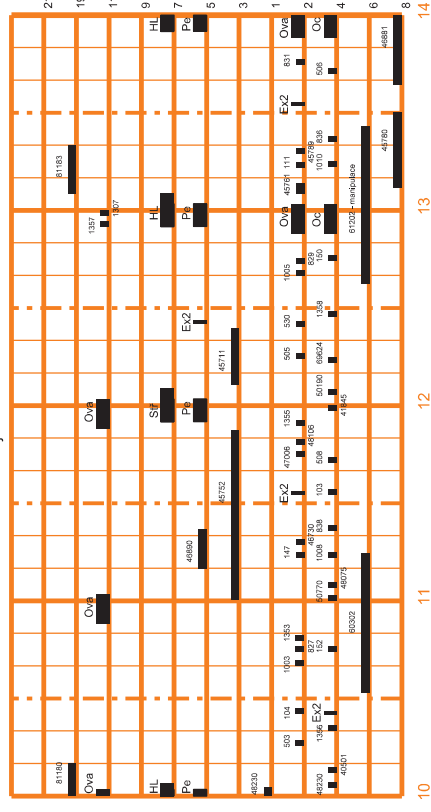
Plán obsazení kolejí ŽST. Vsetín - varianta B



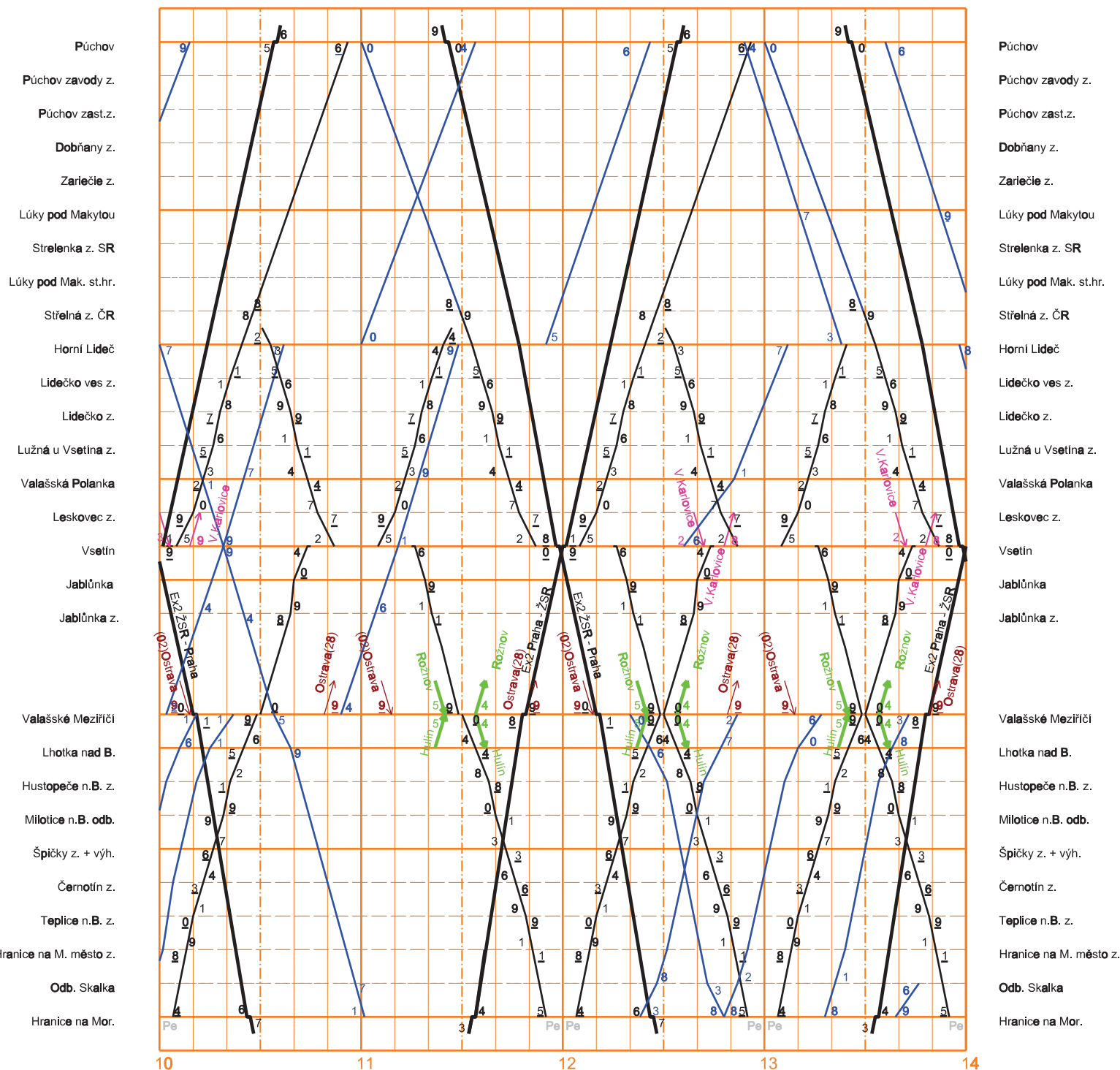
Plán obsazení kolejí ŽST. Valašské Meziříčí - varianta B



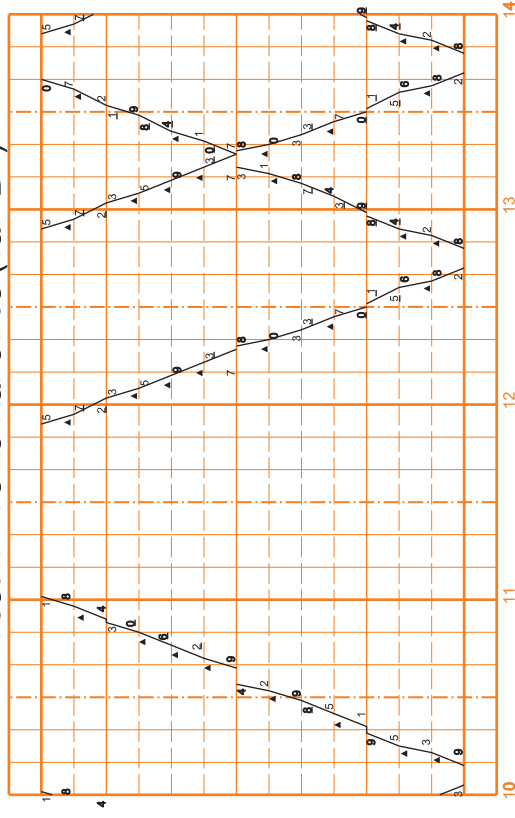
Plán obsazení kolejí ŽST. Hranice na Moravě - varianta B



Hranice na Moravě - Púchov (varianta B+)

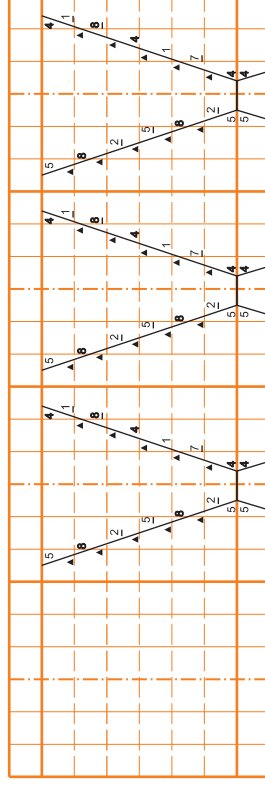


Vsetín - Velké Karlovice (var. B+)



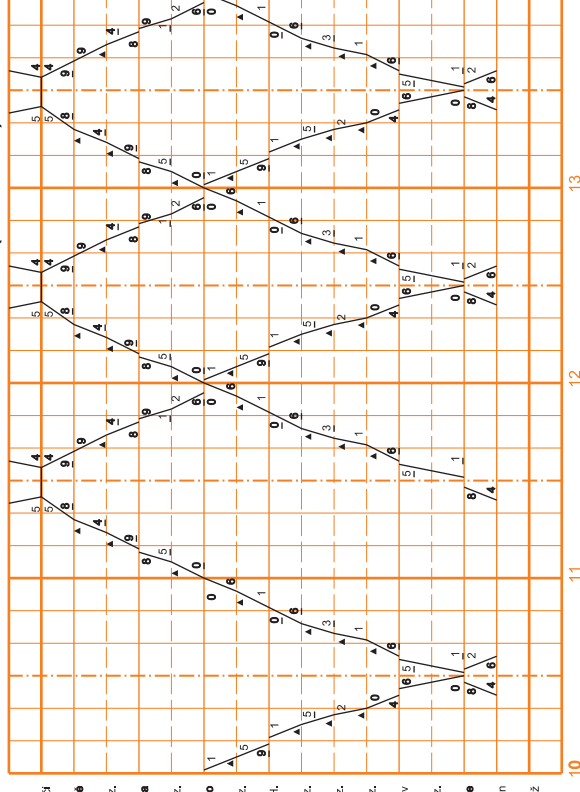
Velké Karlovice
Velké Karlovice z.
Karlovice
Karlovice zast.
Nový Hrozenkov z.
Hrozenkov
Hrozenkov zast.
Huslenky zast.
Huslenky z.
Horní Lideč
Jarovná z.
Ústí u Vsetína z.
Vsetín

Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm (var. B+)



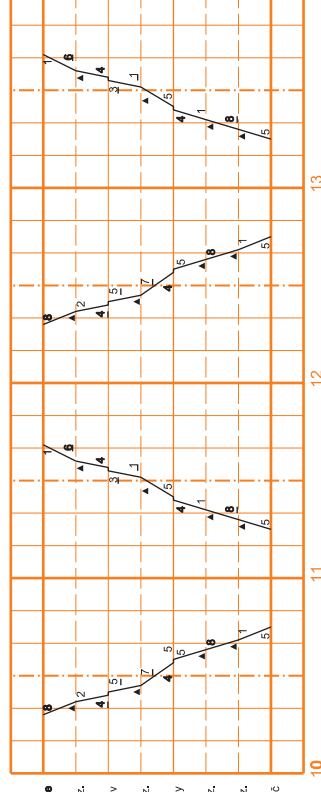
Rožnov pod Radh.
Zubří z.
Střítež nad B.
Zábová rz.
Hrástec rz.
Křovice z.
Valašské Meziříčí

Valašské Meziříčí - Hulín (var. B+)



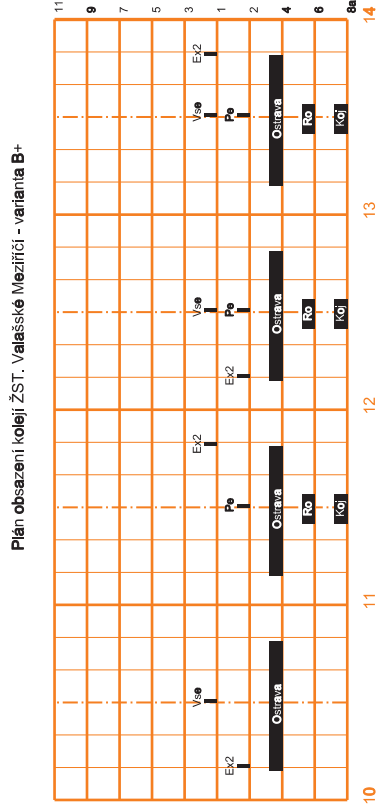
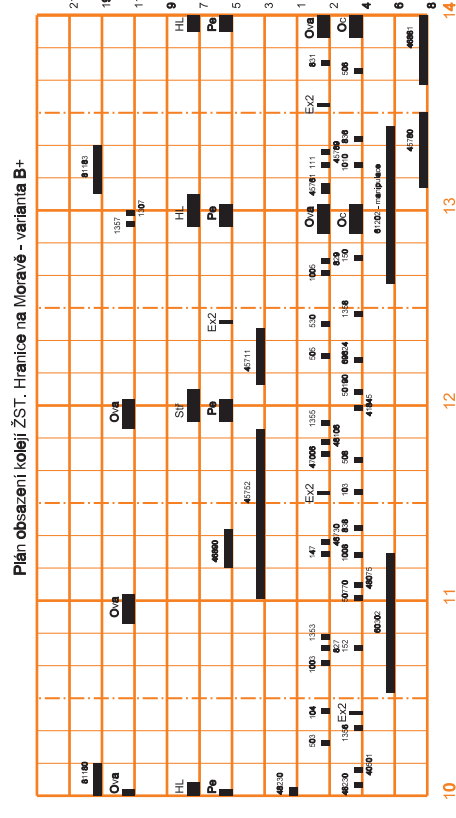
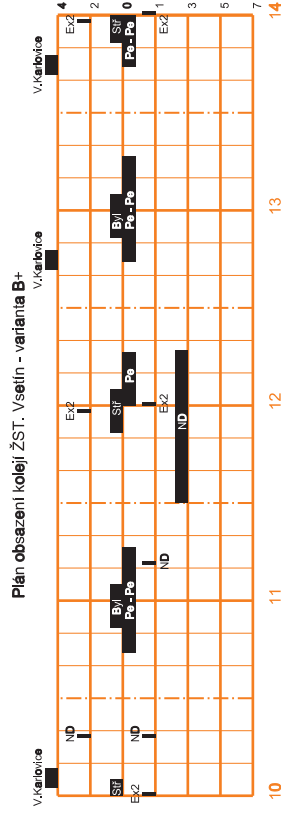
Valašské Meziříčí
Branky na Moravě
Police u VM z.
Kunovice Loučka
Rajnochovice rz.
Osíčko
Loukov z.
Bystrice p. H.
Hlinsko p. H. rz.
Janovice z.
Dobruška z.
Holešov
Vážany rz.
Třebelice
Hulín
Kroměříž

Horní Lideč - Býlnice (var. B+)

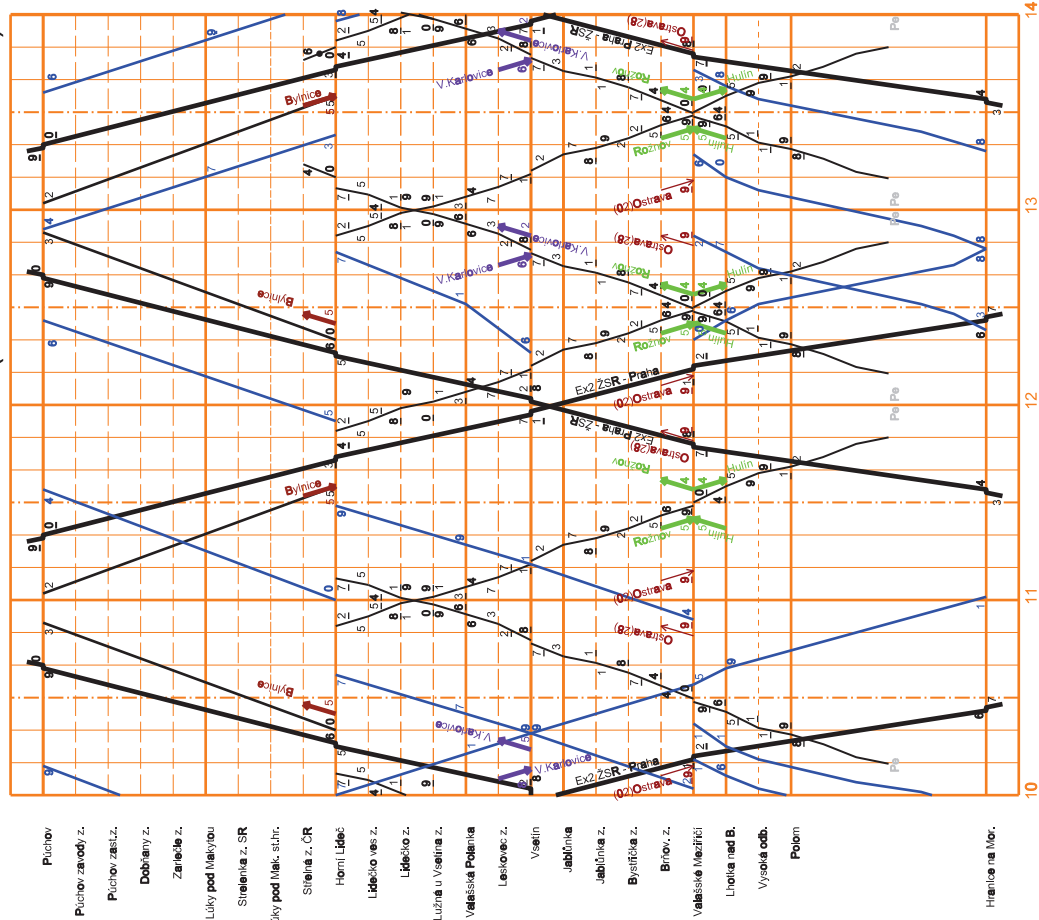


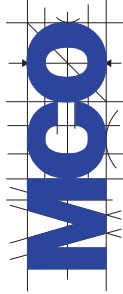
Býlnice
Brunov střed z.
Brunov
Navojná z.
Valašské Klobouky
Pouč z.
Valašské Příkazy z.
Horní Lideč

Plány obsazení kolejí - varianta B+

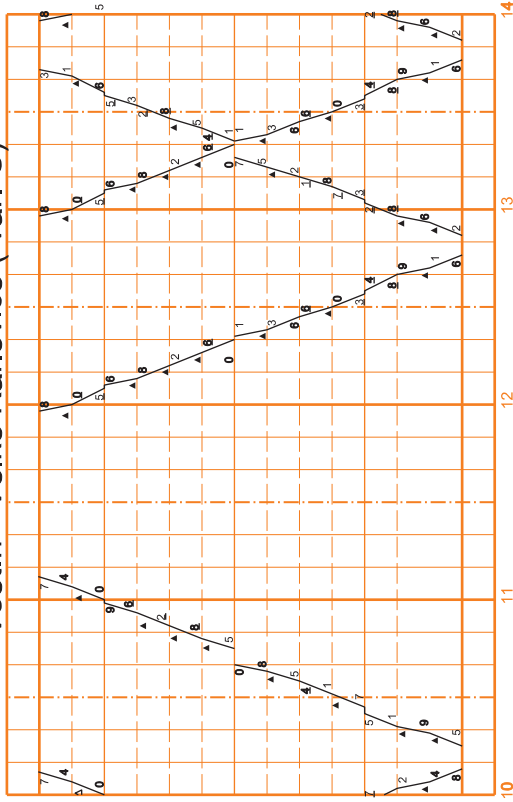


Hranice na Moravě - Púchov (varianta C - nova trat)



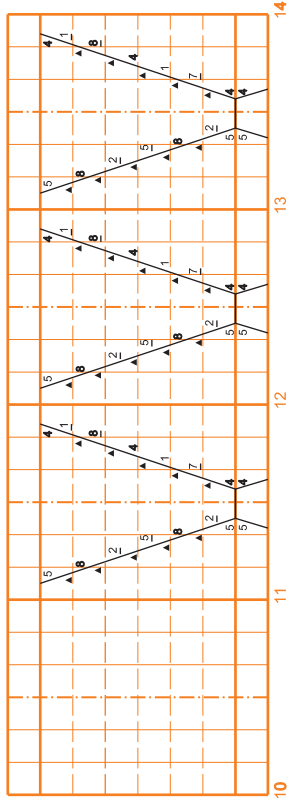


Vsetín - Velké Karlovice (var. C)



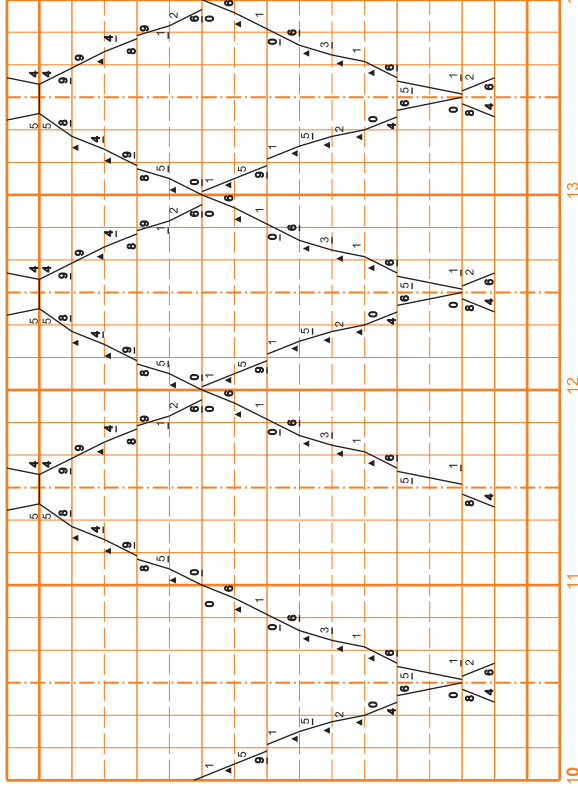
Velké Karlovice
Velké Karlovice z.
Karlovin
Karlovin zast.
Nový Hrozenkov z.
Nový Hrozenkov zast. z.
Halenkov
Halenkov zast. z.
Huslenky zast. z.
Huslenky z.
Hvězdi
Janov z.
Ústí u Vsetína z.
Vsetín

Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm (var. C)



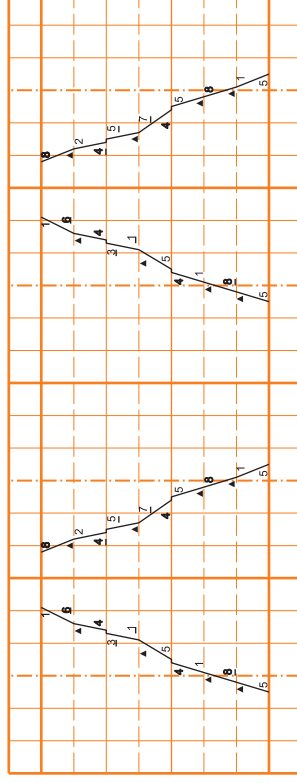
Rožnov pod Radh.
Zubí z.
Střež nad B.
Zásav n.z.
Hrachov n.z.
Knová z.
Valašské Meziříčí

Valašské Meziříčí - Hulín (var. C)



Valašské Meziříčí
Branky na Moravě
Police u VM z.
Kunovice Louba
Rajchovice n.z.
Osisko
Loukov z.
Bystrice p. H.
Hlinsko p. H. n.z.
Janovice z.
Dobruška z.
Holešov
Všený n.z.
Třebetice
Hulín
Kometiz

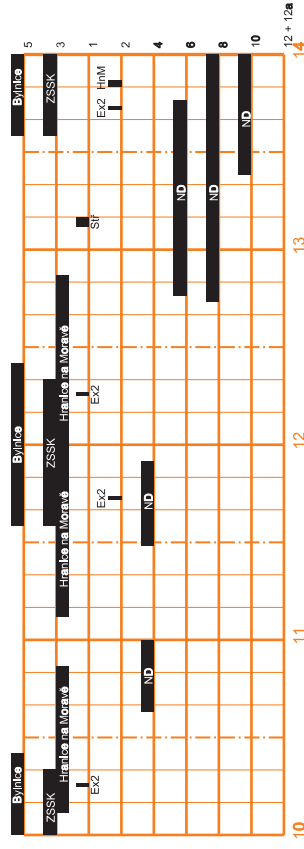
Horní Lideč - Bylnice (var. C)



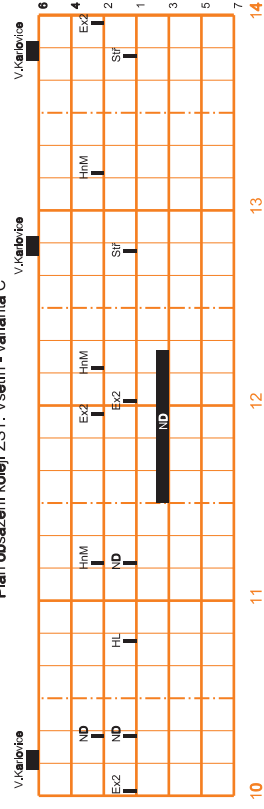
Bylnice
Brumov střed z.
Brumov
Návojná z.
Valašské Klobouky
Pouč z.
Valašské Přelazy z.
Horní Lideč

Plány obsazení kolejí - varianta C

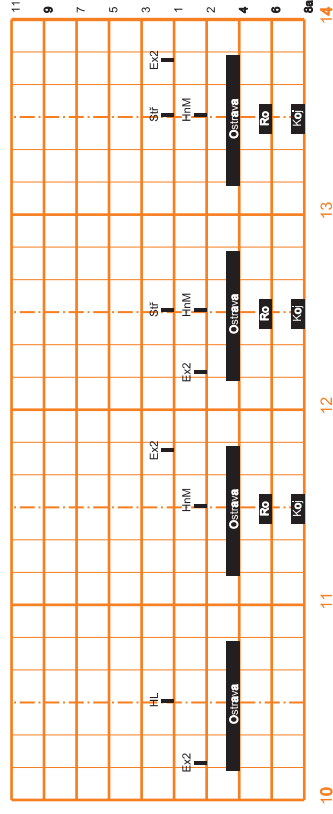
Plán obsazení kolejí ŽST. Horní Lideč - varianta C



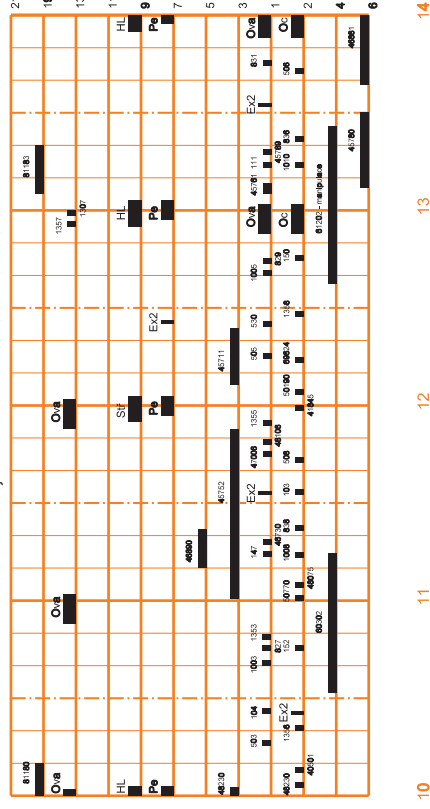
Plán obsazení kolejí ŽST. Vsetín - varianta C

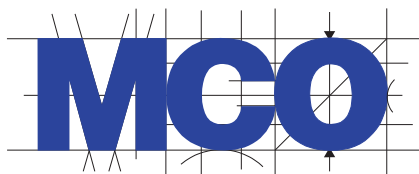


Plán obsazení kolejí ŽST. Valašské Meziříčí - varianta C

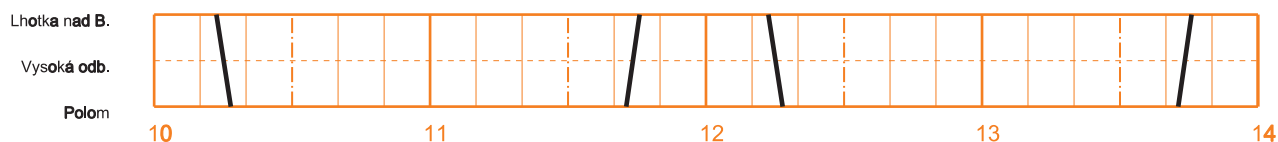


Plán obsazení kolejí ŽST. Hranice na Moravě - varianta C

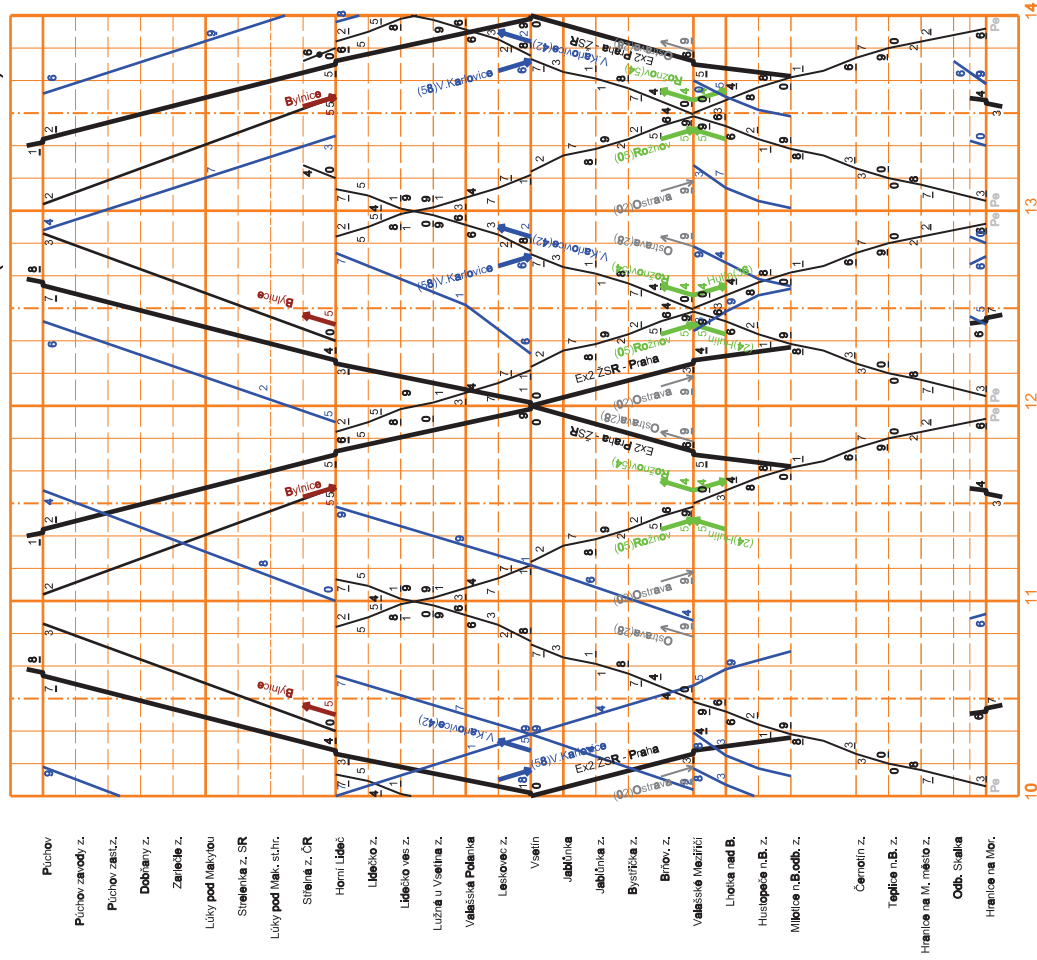




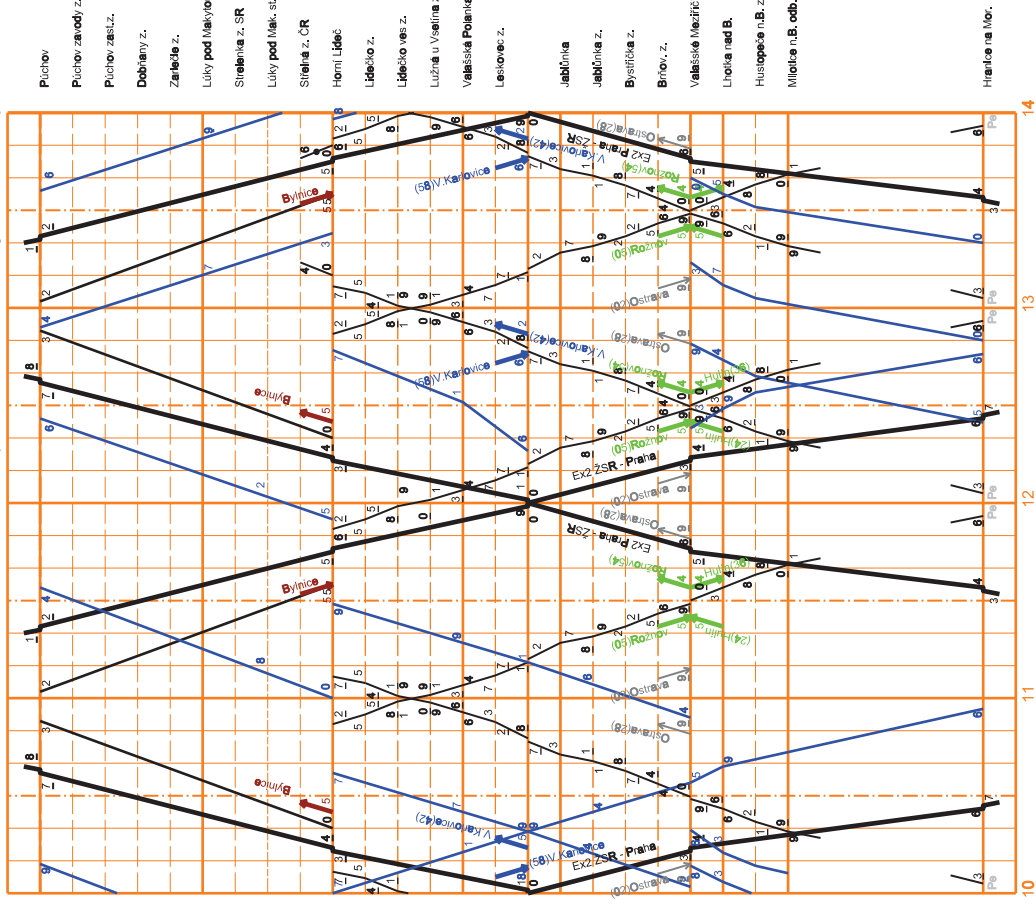
Lhotka nad Bečvou - Polom



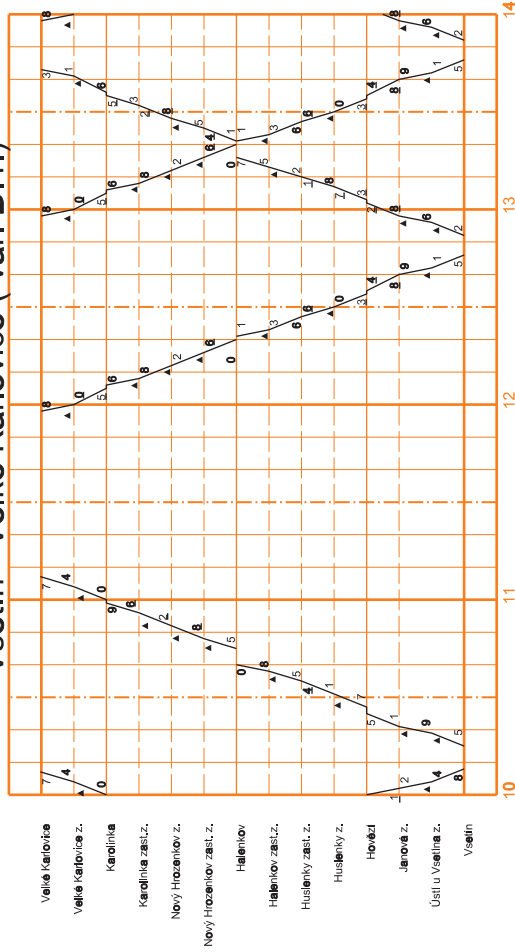
Hranice na Moravě - Púchov (varianta D.1)



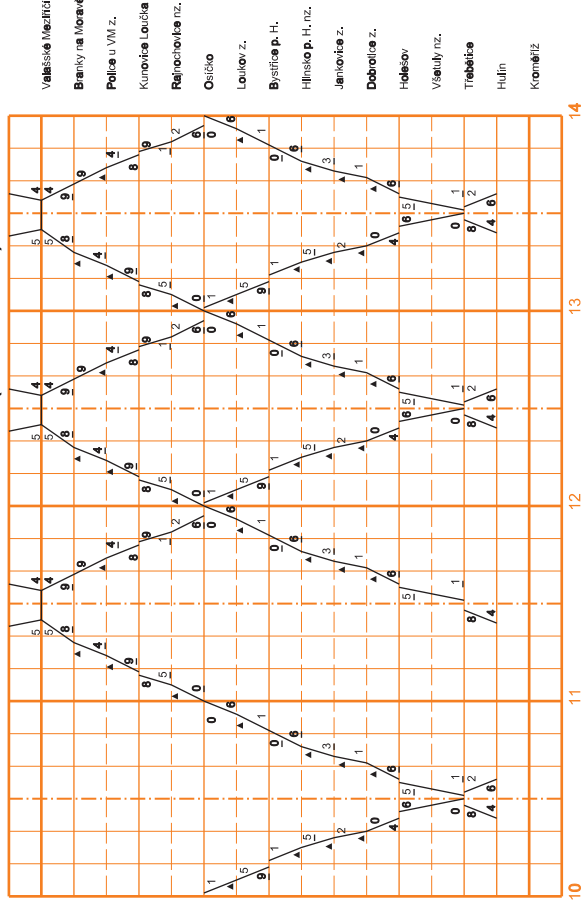
Hranice na Moravě - Púchov (varianta D.1_přeložka)



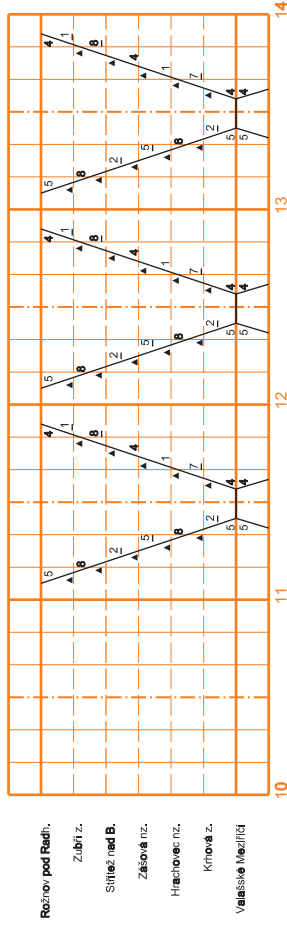
Vsetín - Velké Karlovice (var. D.1.)



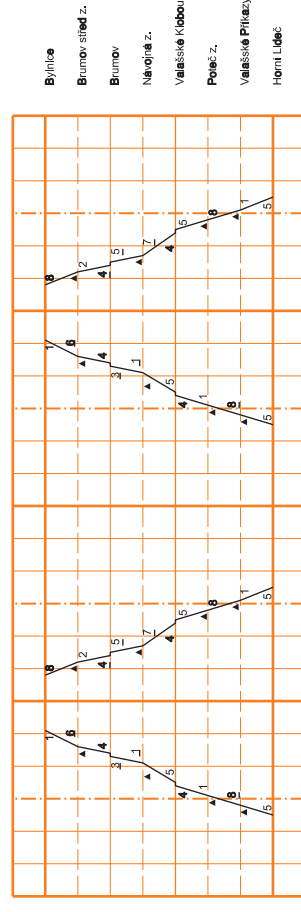
Valašské Meziříčí - Hulín (var. D.1.)



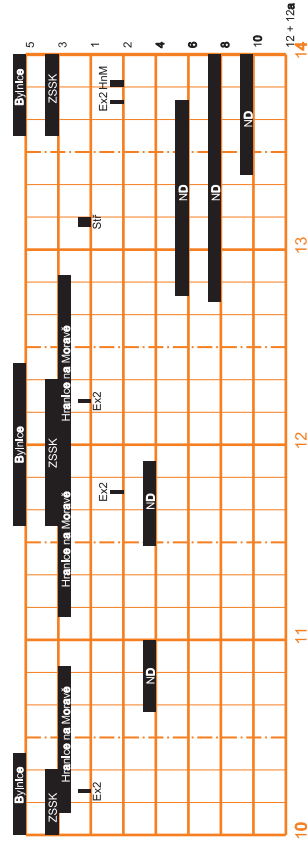
Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm (var. D.1.)



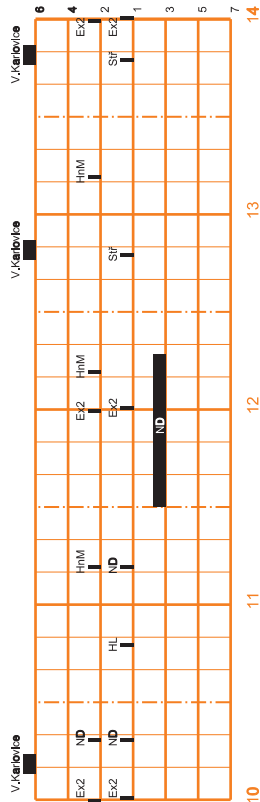
Horní Lideč - Bylnice (var. D.1.)



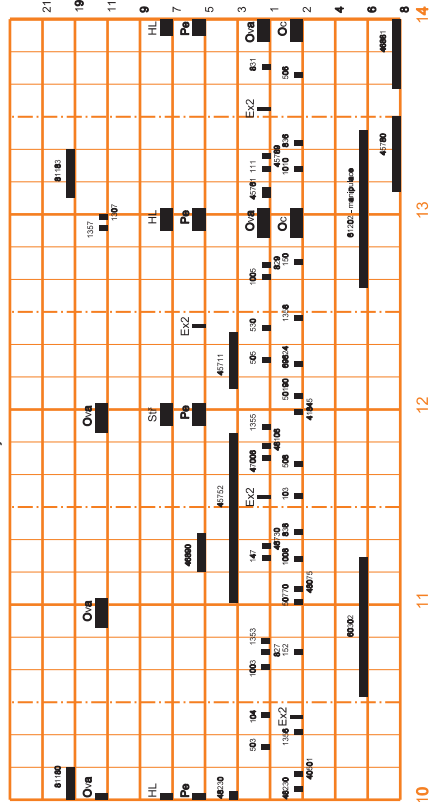
Plán obsazení kolejí ŽST. Horní Lideč - varianta D.1.



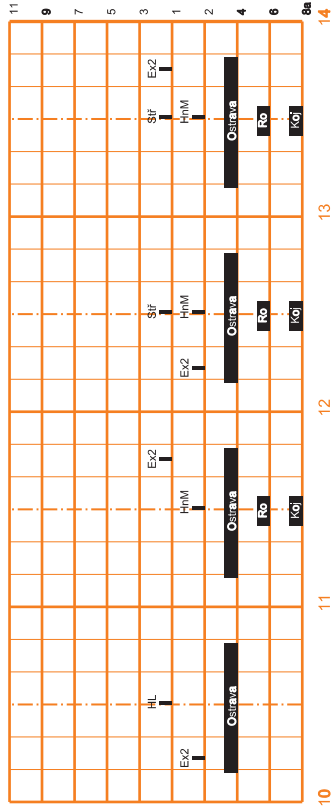
Plán obsazení kolejí ŽST: Vsetín - varianta D.1.



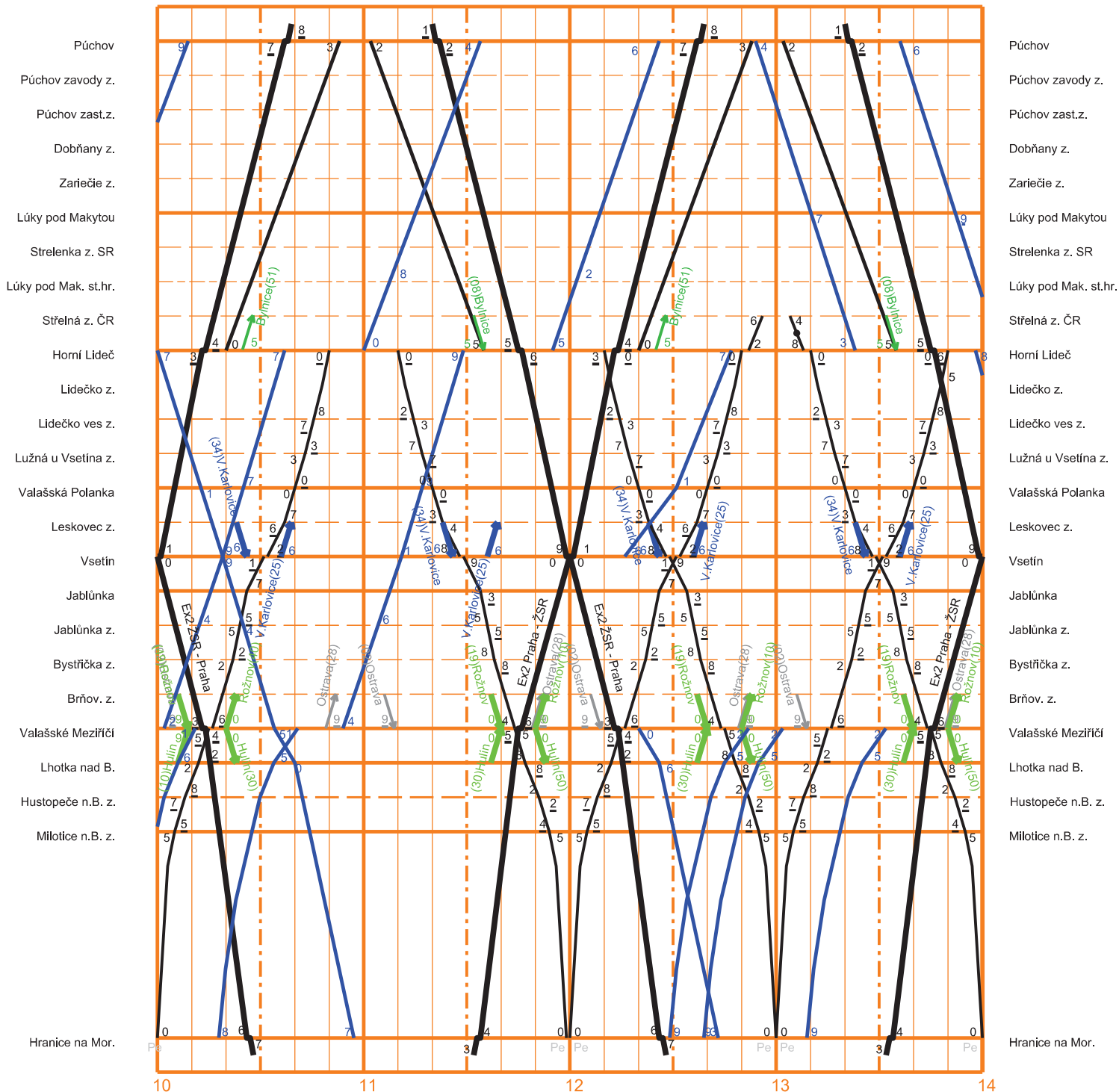
Plán obsazení kolejí ŽST. Hranice na Moravě - varianta D.1.



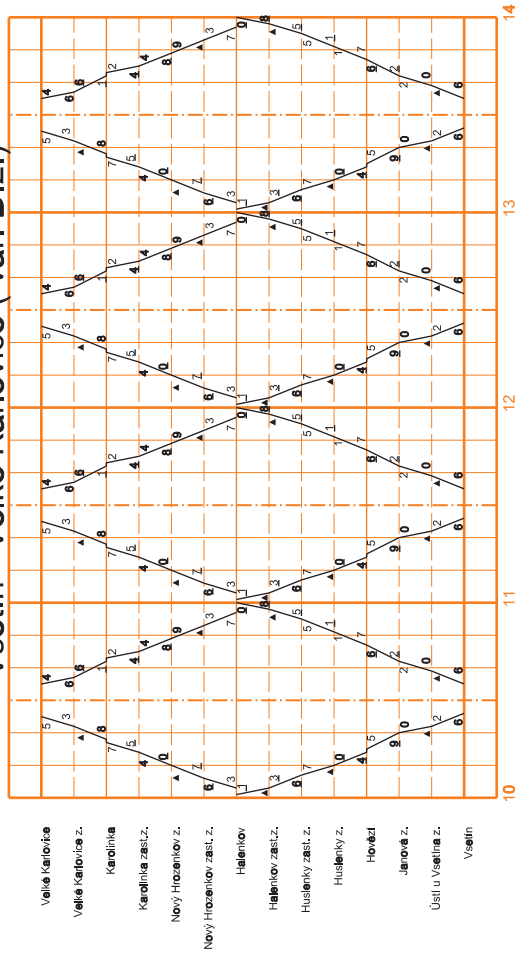
Plán obsazení kolejí ŽST. Valašské Meziříčí - varianta D.1.



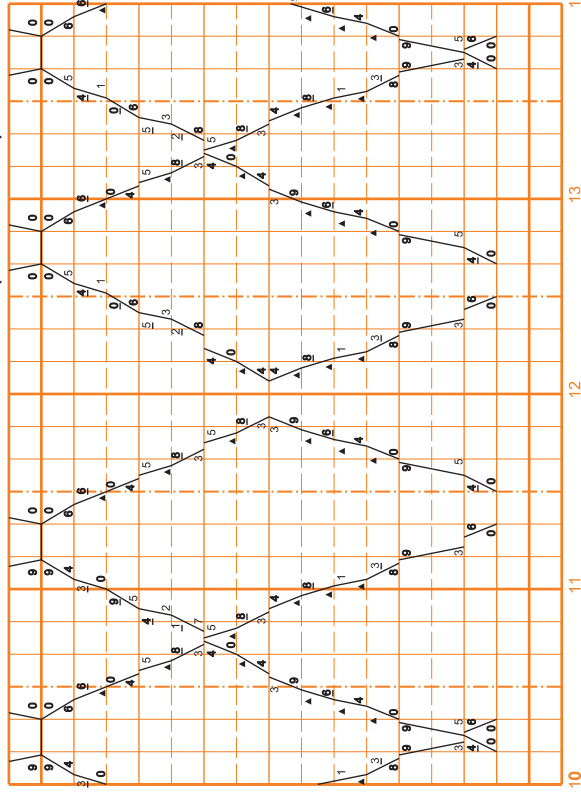
Hranice na Moravě - Púchov (varianta D.2.)



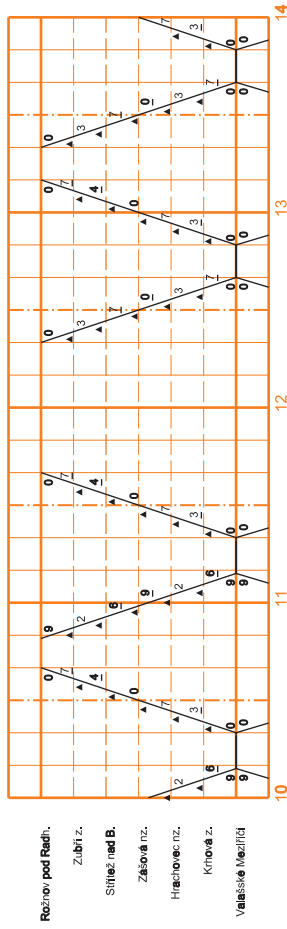
Vsetín - Velké Karlovice (var. D.2.)



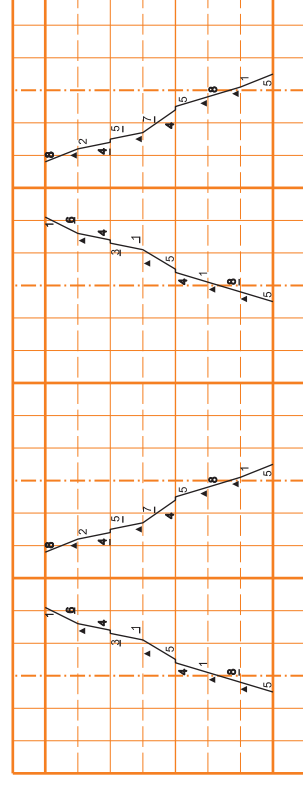
Valašské Meziříčí - Hulín (var. D.2.)



Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm (var. D.2.)

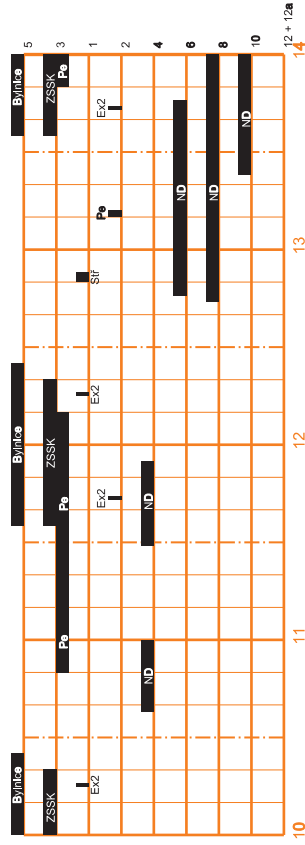


Horní Lideč - Býlnice (var. D.2.)

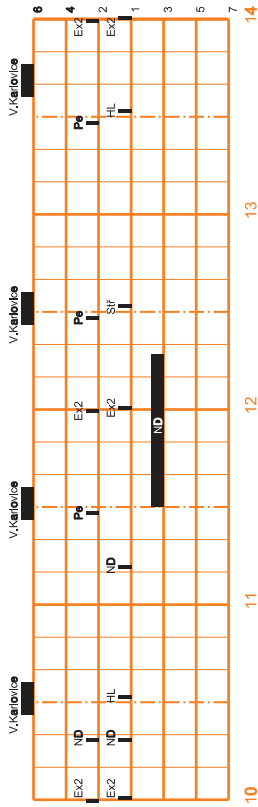


Plány obsazení kolejí - varianta D.2.

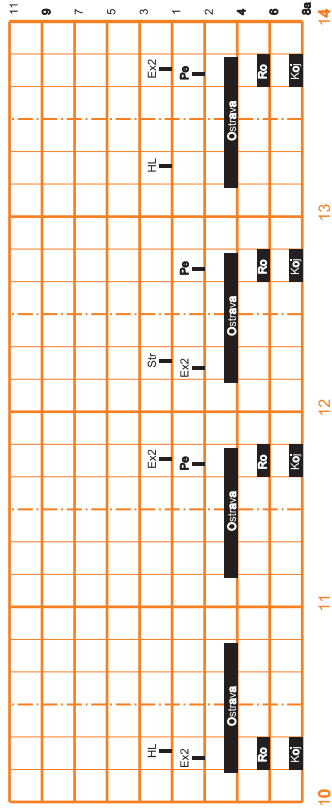
Plán obsazení kolejí ŽST. Horní Lideč - varianta D.2.



Plán obsazení kolejí ŽST. Vsetín - varianta D.2.



Plán obsazení kolejí ŽST. Valašské Meziříčí - varianta D.2.



Plán obsazení kolejí ŽST. Hranice na Moravě - varianta D.2.

