







PO PŘIPOMÍNKÁCH 08/2018

Revize č.:	Datum:	Popis:

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc	tel.: +420 585 570 444 fax: +420 585 570 412 e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz
---	--	--

Investor, objednatel : <div> Správa železniční dopravní cesty</div> <div>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc</div>		Souprava č.:		
Generální projektant: <div> Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno</div>				
Hlavní inženýr projektu: <div> Mgr. Radek Böhme</div>	Odpovědný projektant PS: <div> ING. JOSEF ZAPLETAL</div>	Vypracoval: <div> ING. JOSEF ZAPLETAL</div>	Kontroloval: <div> ING. PATRIK KOUŘIL</div>	
STAVBA: DOZ Ostrava Svinov - Petrovice u Karviné st. hr. a Dětmárovice (mimo) - Mosty u Jablunkova st. hr. (II. etapa)			Stupeň dok.: DSP	
			Zak. číslo: 18-029-30-513	
ČÁST: Souhrnná část			Číslo části: B.	Datum: 5/2018
ČÁST: Provozní a dopravní technologie			Číslo části: B.2	

**"DOZ Ostrava Svinov – Petrovice u Karviné st. hr. a Dětmárovice (mimo) –
Mosty u Jablunkova st. hr.", 2. etapa"**

B.2 Provozní a dopravní technologie

Dokumentace pro stavební povolení

Obsah

1.	Úvod	strana č. 2
2.	Posouzení stávajícího způsobu řízení dopravy	strana č. 3
3.	Informace k CDP Přerov	strana č. 3
4.	Posouzení stanic	strana č. 8
4.1.	Mosty u Jablunkova	strana č. 8
4.2.	Návsí	strana č. 13
4.3.	Bystřice	strana č. 20
4.4.	Třinec	strana č. 24
4.5.	Český Těšín	strana č. 35
4.6.	Louky nad Olší	strana č. 46
4.7.	Karviná hl.n.	strana č. 51
5.	Návrh řízení dopravy po aktivaci DOZ	strana č. 55
5.1	Řízení dopravy	strana č. 55
5.2	Předpokládané úspory pracovníků	strana č. 57
5.3	Způsob řízení	strana č. 58
5.4	Zabezpečovací zařízení	strana č. 59
5.5	Informační zařízení	strana č. 60
5.6	Kamerový systém	strana č. 61
6.	Postup při aktivaci DOZ	strana č. 62
7.	Závěr	strana č. 63

Přílohy

1. Dopravní schéma ŽST Mosty u Jablunkova
2. Dopravní schéma ŽST Návsí
3. Dopravní schéma ŽST Bystřice
4. Dopravní schéma ŽST Třinec
5. Dopravní schéma ŽST Český Těšín
6. Dopravní schéma ŽST Louky nad Olší
7. Dopravní schéma ŽST Karviná hl.n.

"DOZ Ostrava Svinov – Petrovice u Karviné st. hr. a Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr.", 2. etapa"

B.2 Provozní a dopravní technologie

Dokumentace pro stavební povolení

1. Úvod

Obsahem stavby DOZ jsou dvě řízené oblasti:

- a) St.hr.- Petrovice u Karviné – Dětmárovice – Bohumín – Ostrava hl.n – Ostrava-Svinov
- b) St.hr. – Mosty u Jablunkova – Dětmárovice (mimo)

Na základě jednání (02/2017) na stavební správě v Olomouci bylo stanoveno, že tato stavba bude rozdělena na dvě etapy – 1. etapa představuje úsek dle bodu a) a 2. etapa zahrnuje úsek dle bodu b).

V řízené oblasti dle bodu b) jsou stanice Mosty u Jablunkova, Návsí, Bystřice, Třinec, Český Těšín, Louky nad Olší, Karviná hl.n. Součástí tohoto úseku jsou i zastávky Mosty u J. zastávka, Bocanovice, Hrádek, Vendryně, Třinec centrum, Třinec-Konská, Ropice zastávka, Chotěbuz. Celkem 7 stanic, 8 zastávek a jedna odbočka Chotěbuz. Dále je zde přechod na PKP ve stanici Český Těšín, která je současně odbočná pro tratě směr Frýdek-Místek a Polanka nad Odrou (Ostrava-Svinov). Stanice Český Těšín a Třinec jsou vlakotvoené v nákladní dopravě. Stanice Mosty u Jablunkova, Návsí jsou končící a výchozí pro vlaky regionální osobní dopravy, stanice Návsí i pro některé vlaky dálkové osobní dopravy. Ze stanice Návsí jsou úsekově ovládány sousední stanice Mosty u Jablunkova a Bystřice. Směr Čadca je postrková služba. Stanice Louky nad Olší a Karviná hl.n. budou na DOZ zapojeny až po ukončení stavby „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“ V této stavbě budou obě stanice rekonstruovány, doplněny novým staničním i traťovým zabezpečovacím zařízením. Stanice Louky nad Olší získá úplnou peronizaci s jedním ostrovním nástupištěm a podchodem pro cestující. Stanice Louky nad Olší a Karviná hl.n. nejsou tak součástí této stavby DOZ.

Na CDP (centrální dispečerské pracoviště) Přerov je pro dálkové řízení oblasti Mosty u Jablunkova – Dětmárovice (mimo) vyhrazen dispečerský sál s pracovním značením č.8, který vznikne v prostoru místnosti 4.05. Zatím se předpokládá, že stavba DOZ bude předcházet stavbu „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“ takže ve druhé etapě budou na DOZ zapojeny pouze stanice Mosty u J., Návsí, Bystřice, Třinec, Český Těšín. Součástí tohoto úseku jsou i zastávky Mosty u J. zastávka, Bocanovice, Hrádek, Vendryně, Třinec centrum, Třinec-Konská, Ropice zastávka. Celkem 5 stanic, 7 zastávek. Dispečerský sál je však potřeba navrhnout s počty pracovníků již nyní na cílový stav i se stanicemi Louky n.O., Karviná hl.n., zastávkami Chotěbuz, Karviná-Darkov i odbočkou Chotěbuz a s případným dálkovým ovládáním traťového úseku Český Těšín – Polanka nad Odrou (Ostrava-Svinov).

Účelem dopravní technologie je vyhodnotit současný stav z hlediska dopravního provozu, rozsahu dopravy, personálního obsazení, staniční i traťové technologie, rozsahu infrastruktury i technického vybavení a komplexně posoudit každou stanici z hlediska náročnosti řízení. V dalším kroku pak v každé stanici navrhnout způsob a rozsah řízení dopravního provozu po realizaci DOZ ve vazbě na technické i logistické vybavení dispečerského pracoviště DOZ na CDP Přerov.

2. Posouzení stávajícího způsobu řízení dopravy

Zásady pro organizování drážní dopravy při operativním řízení provozu na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, stanoví v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb, zákon o drahách, Předpis pro operativní řízení provozu (dále jen „předpis SŽDC D7“). K němu se vydává Prováděcí nařízení část A a B k předpisu SŽDC D7. Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC D7, část A stanoví obvody působnosti dispečerského aparátu SŽDC, vztahy a vazby mezi nimi a ostatními subjekty, pokyny pro řízení provozu a další činnosti s tím spojené. Prováděcí nařízení k předpisu SŽDC D7, část B stanovuje některé postupy pro operativní řízení dopravy na vybraných tratích a obsahuje opatření dopravců k operativnímu řízení, opatření pro operativní řízení při mimořádnostech pro dispečink osobní dopravy, opatření pro výstup cestujících u vlaků delších než je délka nástupiště, postupy při zpoždění vlaků osobní dopravy atd.

Dispečerské řízení na SŽDC má dvě úrovně. Na úrovni GŘ a na úrovni CDP. Na úrovni GŘ je to ústřední dispečer a hlavní dispečer. Na úrovni CDP jsou to vedoucí dispečerů a provozní dispečerů. Na síti SŽDC jsou dvě CDP. CDP Praha a CDP Přerov. CDP Praha se skládá ze tří ORP (oddělení operativního řízení provozu na CDP) – Plzeň, Praha, Ústí nad Labem, na CDP Přerov je jedno ORP. Na každém ORP je jeden vedoucí dispečer a potřebný počet provozních dispečerů.

Dispečerský aparát SŽDC spolupracuje s dispečerským aparátem ČD, a.s. (dispečink osobní dopravy) a dispečerským aparátem ČD Cargo, a.s. (dispečink pro nákladní dopravu).

3. Informace k CDP Přerov

Následující údaje jsou převzaty z Prováděcího nařízení pro trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením a z Prováděcího nařízení k předpisu pro operativní řízení provozu D7 část A pro CDP Přerov – ORP Přerov. Hranice CDP Přerov jsou vymezeny stanicemi Třebovice v Čechách, Letovice, Golčův Jeníkov, Ledec nad Sázavou, Obrataň, Počátky-Žirovnice, Červený Potok, Hlinsko v Čechách.

Základní pojmy

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ) – zahrnuje všechny činnosti ve vztahu k obsluze technických prostředků bezprostředně spojené se zajištěním podmínek pro jízdu jakéhokoliv železničního vozidla v reálném čase. Při dálkovém ovládání zabezpečovacího zařízení se přenášejí prostřednictvím telekomunikační techniky povely z obslužného pracoviště do zabezpečovacích zařízení a indikace z těchto zařízení na obslužné pracoviště.

Místní ovládání – při místním ovládání se zabezpečovací zařízení ovládá ve stanoveném funkčním rozsahu z místního ovládacího pracoviště umístěného zpravidla v dotčené dopravně.

Nouzové místní ovládání z desky nouzových obsluh – při nouzovém místním ovládání jsou vybrané prvky zabezpečovacího zařízení v omezeném rozsahu ovládány z desky nouzových obsluh.

Místní obsluha – při místní obsluze je část zabezpečovacího zařízení ovládána z pomocného stavědla.

Jednotné obslužné pracoviště (JOP) – technické zařízení, které obsahuje ovládací a indikační prvky pro ovládání zabezpečovacího zařízení.

Jednotné obslužné pracoviště DOZ (JOP DOZ) – počítačové obslužné pracoviště elektronického stavědla, které umožňuje vydávání povelů a zobrazuje potřebné indikace provozních stavů i při ovládání zabezpečovacího zařízení z místních jednotných obslužných pracovišť. Je vybaveno potřebným sdělovacím zařízením a dalšími systémy pro řízení provozu a zajištění informovanosti a bezpečnosti cestujících v řízené oblasti.

Stanice s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením (stanice s DOZ) je stanice, ve které zabezpečovací zařízení umožňuje dálkové ovládání obsluhou z určeného pracoviště.

Řízená oblast – zahrnuje dálkově řízené stanice s DOZ a přilehlé úseky tratí, ve kterých se drážní doprava organizuje dálkově z jednoho pracoviště, vyjma tratí D3.

Dálkově řízená stanice s DOZ je stanice, která náleží do řízené oblasti a ve které organizuje drážní dopravu zpravidla traťový dispečer nebo určený výpravčí DOZ. Dálkově řízená stanice s DOZ je považována za stanici obsazenou výpravčím. Traťový dispečer nebo určený výpravčí DOZ má v takové stanici veškeré povinnosti, dané tímto předpisem výpravčímu, není-li v konkrétních případech stanoveno jinak.

Místně řízená stanice s DOZ je stanice, ve které organizuje drážní dopravu výpravčí z pracoviště, umístěného v této stanici.

Vstupní stanice je stanice, která sousedí se stanicí v řízené oblasti, ale do řízené oblasti nenáleží.

Centrální dispečerské pracoviště (CDP) – dispečerské pracoviště pro dálkové ovládání tratí zařazených do evropského železničního systému.

Traťový dispečer je zaměstnanec s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy vyjma výpravčího DOZ, který na určených traťových úsecích dálkově řídí řízenou oblast nebo její část. Traťový dispečer je společným názvem pro řídícího a úsekového dispečera.

Řídící dispečer – dopravní zaměstnanec, který řídí celou řízenou oblast nebo její část. Některé úseky řízené oblasti, skládající se z jedné nebo několika stanic nebo jejich částí, může předat k ovládání úsekovému dispečerovi. Řídící dispečer má ve všech jím dálkově řízených stanicích práva a povinnosti výpravčího, vyplývající z příslušných ustanovení souvisejících předpisů, pokud v tomto Provozním řádu není stanoveno jinak.

Úsekový dispečer – dopravní zaměstnanec, který řídí část řízené oblasti stanovenou Prováděcím nařízením pro trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením pro konkrétní trať nebo předanou řídícím dispečerem. Úsekový dispečer má ve všech jím dálkově řízených stanicích práva a povinnosti výpravčího, vyplývající z příslušných ustanovení souvisejících předpisů, pokud v tomto Provozním řádu není stanoveno jinak.

Dispečer železniční dopravní cesty – zaměstnanec, který vykonává činnosti související s provozováním železniční dopravní cesty. Dispečer železniční dopravní cesty neřídí drážní dopravu.

Výpravčí DOZ je zaměstnanec, který řídí celou řízenou oblast menšího rozsahu (místně jednu dopravnu nebo i dálkově více dopraven).

Pohotovostní výpravčí – název pro výpravčího, který je po provozní stránce podřízen traťovému dispečerovi a v dálkově řízené stanici plní povinnosti stanovené ZDD. Ve stanici předané na místní řízení plní povinnosti výpravčího DOZ.

Graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení (GTN) – provozní aplikace s vazbou na zabezpečovací zařízení, která dokumentuje průběh řízení drážní dopravy a nahrazuje ručně vedenou dopravní dokumentaci.

Základním rádiovým spojením se rozumí takové rádiové spojení, které na trati vybavené příslušnou rádiovou infrastrukturou umožňuje s předepsanou kvalitou jak plnohodnotnou hlasovou komunikaci mezi strojvedoucím a dispečerem a mezi strojvedoucími navzájem, tak datovou komunikaci mezi pohyblivými a pevnými rádiovými zařízeními (pracujícími případně bez obsluhy).

Náhradní rádiové spojení je rádiové spojení, které musí umožnit uskutečnění rádiového spojení strojvedoucího s dispečerem z převážné většiny míst tratí v jím řízené oblasti. K náhradnímu rádiovému spojení se smí používat pouze stanovené typy rádiových zařízení. Druh a typ rádiového zařízení určeného jako náhradní rádiové spojení určí provozovatel dráhy

individuálně pro jednotlivé tratě s přihlédnutím k úrovni pokrytí příslušných rádiových úseků trati využitelným signálem. Náhradní rádiové spojení nesmí být trvale používáno místo základního rádiového spojení.

Nouzové rádiové spojení je rádiové spojení, které umožňuje uskutečnění nouzového spojení strojvedoucího s dispečerem příslušné řízené oblasti v případě vzniku poruchy nebo mimořádnosti v průběhu jízdy hnacího vozidla, a to pouze do doby dojezdu vozidla. Nouzové rádiové spojení nesmí být nikdy použito jako náhrada základního nebo náhradního rádiového spojení.

Porucha rádiového spojení - stav, kdy nelze navázat základní ani náhradní rádiové spojení.

Vedoucí dispečer

Je vedoucím směny v obvodu OŘP Přerov a je nadřízený všem provozním zaměstnancům CDP a příslušného OŘ ve smyslu řízení provozu podle předpisu SŽDC D7.

Spolupracuje s dopravci při řešení mimořádných, sporných nebo od vyhlášeného plánu se lišících dispozic. Průběžně sleduje činnost jednotlivých ŽST, zda-li jsou plněny všechny vydané příkazy a dispozice. Je oprávněn vydávat operativní příkazy v obvodu CDP Přerov

Dispečer- přípravář

Dispečer-přípravář zajišťuje komunikaci s dopravci, vede evidenci závad v provozu a je zodpovědný za včasné nahlašování těchto závad dle stanovených postupů. Je nadřízen všem provozním dispečerům ve vztahu k evidenci závad ve všech IS (informační systém). Při mimořádných událostech spolupracuje s jednotlivými provozními dispečery. Ve směně je zároveň zástupcem vedoucího dispečera.

Provozní dispečerů

V obvodu CDP Přerov – OŘP Přerov je celkem pět obvodů provozních dispečerů sestavujících Plán vlakové dopravy. Přípravovaná stavba DOZ zasahuje do obvodu provozního dispečera 1 (Mosty u Jablunkova – Dětmárovice (mimo)) a provozního dispečera 2 (Petrovice u Karviné – Přerov)

Provozní dispečer 6

Provozní dispečer pro dohled nad kvalitou dat v oblasti CDP Přerov. Je nadřízený všem provozním zaměstnancům PO v oblasti CDP Přerov ve smyslu výpočetní techniky a správnosti všech zadávaných dat. Ve svém obvodu provádí průběžnou kontrolu správnosti, úplnosti a nápravu nesprávných dat ve vztahu k ISOŘ.

Analýza JŘ

Zajišťuje činnost dle Směrnice pro analýzu a výpočet plnění jízdního řádu na tratích SŽDC, státní organizace, D7/3 a zpracovává podklady pro následné vyčíslení náhrad za zpoždění vlivem narušení JŘ. Vlaky jsou sledovány a vyhodnocovány v reálném čase, na základě vstupní informace 080-x, z jednotlivých ŽST vybavených IS s případným uvedením důvodu narušení jízdy vlaku. Pracoviště analýzy je obsazeno v pracovní dny.

Dispečerů DOZ

Z CDP Přerov je dálkově ovládáno zabezpečovací zařízení (DOZ) v traťových úsecích:

- Ostrava-Svinov (mimo) – Přerov (mimo)
- Odbočka Odry – Polanka nad Odrou
- Odbočka Odry – Ostrava-Svinov (mimo)
- Odbočka Odry – Ostrava-Vítkovice (mimo)
- Přerov (mimo) – Nedakonice – Moravský Písek – Břeclav (mimo)
- Dluhonice (mimo) – Olomouc – Česká Třebová (mimo)
- Lanžhot – Břeclav (mimo) – Modřice
- Šakvice – Hustopeče u Brna

- ŽST Přerov
- Újezdec u Luhačovic – Luhačovice
- Veselí nad Moravou (mimo) – Kunovice – Vlárský průsmyk

PRACOVISTĚ ŘÍDÍCÍCH DISPEČERŮ

V řízené oblasti je řídicímu dispečerovi umožněno veškeré stavění jízdních cest dle základních technických podmínek JOP. Hranice mezi dispečery jsou stanoveny pouze administrativně.

Řídicí dispečer má k dispozici monitor GTN, dva monitory pro reliéf kolejiště, jeden technologický monitor a jeden monitor IS ISOŘ. Na desce stolu je umístěn TouchCall.

PRACOVISTĚ ÚSEKOVÝCH DISPEČERŮ

Úsekoví dispečeré se podílí na řízení provozu v uzlových stanicích a větších stanicích s odbočnými tratěmi. Řídí provoz na/z odbočnou trať (mimo odbočné tratě D3) a ve stanici na kolejích, které nemá přiděleny řídicí dispečer. Veškeré posunové cesty v těchto stanicích staví úsekový dispečer.

Pracoviště úsekových dispečerů jsou zároveň záložními pracovišti pro řídicího dispečera v případě poruchy. Každý úsekový dispečer má k dispozici monitor GTN, dva monitory pro reliéf kolejiště a jeden technologický monitor. Na desce stolu je umístěn dotykový monitor pro ovládání sdělovacích zařízení (TouchCall).

PRACOVISTĚ OPERÁTORŮ

Každý operátor má k dispozici monitor GTN, monitor informačního systému, monitor kamer a monitor reliéfu kolejiště ve zjednodušené formě.

PRACOVISTĚ DISPEČERŮ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Dispečer železniční dopravní cesty sleduje technické závady infrastruktury a ve spolupráci s organizačními složkami dopravní cesty, popř. i s externími dodavateli zajišťuje jejich odstranění, sleduje výstupy EZS a EPS, ovládá EOv, sleduje poruchy výtahů a zajišťuje komunikaci s uvázlými osobami.

POHOTOVOSTNÍ VÝPRAVČÍ

V dálkově řízené stanici plní povinnosti stanovené ZDD. Po převzetí stanice z dálkového ovládání na místní ovládání v ní vykonává službu výpravčího a plní veškeré povinnosti výpravčího, vyplývající z příslušných ustanovení předpisů SŽDC (ČD) a Provozního řádu CDP. O obsazení stanice pohotovostním výpravčím rozhodne řídicí dispečer příslušného úseku.

Řídicí dispečer:

- má v přidělené oblasti povinnosti výpravčího, které vyplývají z příslušných předpisů SŽDC (ČD) a Provozního řádu CDP
- poruchy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v celé přidělené oblasti ohlašuje dispečerovi ŽDC a zapisuje je do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení, rovněž zapisuje odstranění poruch udržujícím zaměstnancem,
- přebírá plán vlakové dopravy od příslušného provozního dispečera dle jejich obvodů a také mu hlásí mimořádnosti,
- v případě nepřítomnosti podřízeného úsekového dispečera přebírá jeho povinnosti.

Úsekový dispečer:

- organizuje drážní dopravu ve stanici mimo koleje přidělené řídicímu dispečerovi,
- v jím řízeném úseku má povinnosti výpravčího, které vyplývají z příslušných předpisů SŽDC (ČD) a tohoto Provozního řádu,
- v případě nepřítomnosti nadřízeného řídicího dispečera přebírá jeho povinnosti.

Operátor:

- obsluhuje vizuální informační systémy pro cestující v přiděleném obvodu,
- obsluhuje staniční rozhlas stanice a zastávek přiděleného obvodu,
- sleduje monitory kamerového systému, informuje řídicí a úsekové dispečery o zjištěných mimořádnostech, podle požadavků dispečerů přepíná snímané oblasti na monitorech,

Dispečer železniční dopravní cesty:

- sleduje monitory diagnostiky a v případě zjištění poruchy neprodleně informuje udržující organizaci,
- sleduje monitory EPS a EZS a případě zjištění požáru nebo narušení objektu neprodleně informuje Policii ČR a HZS,
- sleduje diagnostiku výtahů, komunikuje s uvázanými osobami a zajišťuje jejich vyproštění,
- zajišťuje odstranění poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení nahlášené traťovými dispečery.

Grafikon vlakové dopravy

Řídicí a úsekoví dispečeré se vzájemně informují o mimořádnostech v jízdách vlaků (náskok, zpoždění) a organizují jízdy přípojných vlaků.

Řídicí a úsekoví dispečeré informují radiovým zařízením strojvedoucí dotčených vlaků o čekání na zpožděné přípojné vlaky, případně i o jiných důvodech prodloužení pobytu ve stanici.

Operátor podle pokynů řídicího dispečera informuje telefonicky dotčené zaměstnance stanic a cestující rozhlasem o zpoždění vlaků osobní dopravy větším než 10 minut a o změnách zpoždění o 5 a více minut.

PŘEDVÍDANÝ ODJEZD

Předvídaný odjezd se zadává výpočetní technikou. V případě poruchy se předvídaný odjezd ohlašuje telefonicky nebo ústně. Traťový dispečer ohlašuje předvídaný odjezd z poslední jím řízené stanice výpravčímu vstupní stanice, výpravčímu stanice, která je předána na místní ovládání, popř. jinému traťovému dispečerovi. Výpravčí ohlašuje předvídaný odjezd z vlastní stanice, pokud je tato předána na místní ovládání, vždy zaměstnanci, který řídí drážní dopravu v sousední stanici. Výpravčí vstupní stanice ohlašuje předvídaný odjezd z vlastní stanice vždy zaměstnanci, který řídí drážní dopravu v sousední stanici.

Předání stanice na místní ovládání

O předání ŽST na místní ovládání (popř. převzetí zpět na dálkové ovládání) se dohodne řídicí dispečer s výpravčím.

Dálkově ovládaná stanice se předá na místní ovládání, např.:

- v případech, kdy nelze zabezpečovací zařízení obsluhovat dálkově pro poruchu,
- vyžaduje-li to složitost provozní situace,
- v případech nařízených VR, případně zmocněním k zahájení výluky,
- při údržbě zabezpečovacího zařízení nebo DOZ po předchozí žádosti zaměstnance udržující OS.

Předání ŽST na místní ovládání (popř. zpět na dálkové ovládání) se provede obsluhou zabezpečovacího zařízení. Pohotovostní výpravčí provede převzetí ŽST na místní ovládání a předání ŽST na dálkové ovládání rovněž obsluhou sdělovacího zařízení.

Dopravní dokumentace

Průběh řízení drážní dopravy je zaznamenáván elektronicky aplikací GTN.

Písemné rozkazy

Za zpravení vlaků písemnými rozkazy odpovídá zaměstnanec, který dotčenou oblast řídí.

Povinnosti výchozích a dispozičních stanic nejsou tímto dotčeny.

Každý řídicí a úsekový dispečer má k dispozici svazek Rozkazů Pv. Zpravení vlaku písemným rozkazem může traťový dispečer zajistit prostřednictvím pohotovostního výpravčího, který rozkaz podepisuje a odpovídá za jeho správnost.

Organizace elektrodispečerů v obvodu CDP Přerov

Obvod pokrývá 7 elektrodispečerů ve směně, 3x OŘ Brno, 2x OŘ Olomouc, 2x OŘ Ostrava.

Připravovaná stavba DOZ spadá do obvodu elektrodispečera Ostrava I a elektrodispečera Ostrava II stejnosměrná trakce.

4. Posouzení stanic

Po seznámení se s problematikou dispečerských aparátů a pracoviště CDP Přerov musí být součástí navrhovanému stavu posouzení jednotlivých stanic na úseku Mosty u Jablunkova – Ostrava-Svinov z hlediska náročnosti řízení dopravního provozu, staniční i traťové technologie a rozsahu dopravy. Informace o stanicích jsou dále podány jen v rozsahu potřebném k dopravnímu posouzení náročnosti jejich řízení. U odbočných, uzlových stanic je úmyslně uvedeno více podrobností tak, aby byla co nejvíce přiblížena i doprovodná problematika související z řízením provozu (technologie, vlakotvorba, pracovní povinnosti na rozhodujících pozicích apod).

4.1. Mosty u Jablunkova (dopravní schéma – příloha č.1)

A) Současný stav

Železniční stanice Mosty u Jablunkova leží v km 290,219 celostátní dráhy dvoukolejné elektrizované trati Čadca (ŽSR) – STHR CZ/SK – Bohumín, je stanicí mezilehlou, pohraniční na ŽSR. Stanice není obsazena výpravčím, SZZ (staniční zabezpečovací zařízení) je dálkově ovládáno z ŽST Návsí. ŽST Mosty u Jablunkova je možno převzít na místní obsluhu SZZ výpravčím pro místní obsluhu. Sídlem přednosti PO je stanice Český Těšín.

1. Vlečky odbočující ve stanicích

Účelové kolejiště (UK) SŽDC - ST odbočuje ze spojovací koleje č. 3b výhybkou č. 102.

2. Zastávky

Zastávka **Svrčinovec zastávka (SR)** leží v km 284,080. Zastávka není obsazena. Nástupišť u obou traťových kolejí jsou jednostranná, v délce 120m. Zastávka je přidělena ŽST Čadca.

Zastávka **Mosty u Jablunkova zastávka (ČR)** leží v km 288,564. Zastávka není obsazena. Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky vnější nezastřešené nástupiště, se samostatným přístupem ke každému nástupišti po místní komunikaci:

u TK č. 1 (nástupiště č.1) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek

u TK č. 2 (nástupiště č.2) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek.

Pro přechod mezi nástupišti slouží podjezd místní komunikace v km 288,405. Elektrické osvětlení nástupišť je ovládáno automaticky časovým spínačem. Pro informování cestujících slouží vizuální informační panely u příchodu na nástupiště a rozhlasové zařízení, které jsou ovládány z ŽST Návsí (generované výpisy+hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení). Zastávka je přidělena SŽDC - po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Zastávka **Bocanovice** leží v km 295,584. Zastávka není obsazena. Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky vnější nástupiště:

u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek

u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, 2 zastřešené přístřešky

Přístup na nástupiště a přechod mezi nástupišti je bezbariérový – po místní komunikaci a přes přejezd v km 295,599. Nástupiště u obou TK jsou situována nad přejezdem v km 295,599 směrem k ŽST Mosty u J. Elektrické osvětlení nástupišť je ovládáno automaticky časovým spínačem. Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Návsí (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení). Zastávka je přidělena SŽDC - po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

3. Nástupiště

Ve stanici jsou tři nástupiště:

1. nástupiště – jednostranné nástupiště v délce 330m u kolejí č. 4, 4a. Délka nástupištní hrany u koleje č. 4a je 104 m – po návěstidlo Lc4a, délka nástupištní hrany u koleje č. 4 je 196 m – po návěstidlo Sc4 (mezi návěstidly Lc4a – Sc4 je délka nástupištní hrany 30m). Zastřešení je zřízeno v celkové délce 74 m, z toho 34m u koleje č. 4a, 10m u koleje č. 4 (30 m mezi návěstidly Lc4a – Sc4).

2. nástupiště – ostrovní v délce 190 metrů, zastřešeno v délce 70 metrů, mezi dopravními kolejemi č. 2 a 1,

3. nástupiště - jednostranné nástupiště v délce 190 metrů u koleje č. 3, přístřešek pro cestující. Nástupiště jsou situována za sebou od výpravní budovy a propojeny podchodem v km 290,189.

Přístupy na nástupiště:

- **na 1. nástupiště** – samoobslužný výtah, schodiště z podchodu, z vestibulu z výpravní budovy, průchodem v protihlukové stěně z veřejné komunikace
- **na 2. nástupiště** – samoobslužný výtah, schodiště z podchodu
- **na 3. nástupiště** – samoobslužný výtah, schodiště z podchodu, průchod z veřejné komunikace

Východ z prostoru nádraží pro cestující je přes vestibul a samostatným schodištěm uprostřed výpravní budovy nebo podchodem. Nouzový východ je po 1. nástupišti průchodem v protihlukové stěně na veřejnou komunikaci.

Výše uvedené přístupové cesty slouží jako veřejné přístupové cesty.

Bezbariérový přístup na nástupiště z podchodu je umožněn prostřednictvím samoobslužných výtahů.

4. Koleje

Kolej číslo	Délka/ uži- tečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	791 / 665	n.v.6 - n.v.8	S1 - L1	hlavní, vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č.2, trakční vedení v celé délce
2	711 / 665	n.v.5 - n.v.9	S2 - L2	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č.2, trakční vedení v celé délce
3	328 / 322	Sc3 – h.v.7	Sc3 - L3	vjezdová, odjezdová, s nástupištníhranou nástupiště č.3 trakční vedení v celé délce,
3a	333 / 313	n.v.6 - Lc3a	S3a – Lc3a	vjezdová, odjezdová, trakční ve- dení v celé délce
3 + 3a	688 / 665	n.v.6 - h.v.7	S3a – L3	včetně úseku mezi návěstidla Lc3a – Sc3
4	290 / 279	Sc 4 - n.v.9	Sc 4 - L4	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č.1 trakční vedení v celé délce,
4a	374 / 356	n.v.5 - Lc 4a	S4a – Lc 4a	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č.1, trakční vedení v celé délce
4 + 4a	691 / 665	n.v.5 - n.v.9	S4a – L4	včetně úseku mezi návěstidla Lc4a – Sc4
spojuvací koleje				
3b	- / 55	-	Se7 – pražcové zarážedlo	kolej zkrácena pražcovým zará- žedlem s návěstí „Stůj“ v km 290,567
	112 / 130	Vk1 - hrot vý- hybky č. 102	Se7 - hrot výhybky č. 102	spojuvací na účelové kolejiště SŽDC, bez trakčního vedení, přes kolej veden přejezd P8266

5. Zabezpečovací zařízení

a) ve stanici

Staniční zabezpečovací zařízení je obsluhováno z jednotného obslužného pracoviště (JOP) a to dálkově z ŽST Návsí s možností předání obsluhy na místní ovládání. ŽST je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - elektronickým stavědlem typu ESA 33. Umožňuje stavění zabezpečených vlakových i posunových cest. Hlavní návěstidla – vjezdová, cestová i odjezdová pětisvětlová s indikátory jsou vybavena rychlostní návěstní soustavou. ESA 33 umožňuje zabezpečit jízdu vlaku z ŽST Mosty u Jablunkova na zastávku Mosty u Jablunkova zastávka do 1. nebo 2. TK a zpět, včetně zavedení výluky výstrahy PZZ A1 při těchto jízdách.

V DK je umístěna deska nouzových obsluh pro **nouzové** zajištění jízdy vlaků:

- ❖ z/na 1. TK směr Návsí na / z 1., 3. staniční kolej
- ❖ z/na 2. TK směr Návsí na / z 2., 4. staniční kolej
- ❖ z/na 1. TK směr Čadca na / z 1., 3a staniční kolej
- ❖ z/na 2. TK směr Čadca na / z 2., 4a staniční kolej

b) na trati

V přilehlých mezistaničních úsecích je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz:

6. Telekomunikační a informační zařízení

telefonní okruhy

traťový * - spojení se sousedními stanicemi Čadca (ŽSR) a Návsí

místní* - spojení od telefonního objektu před portálem tunelu ze směru od ŽST Mosty u J.(MB1, MB2), od přejezdů B1+B2

přivolávací* - dorozumívání od jednotlivých vjezdových návěstidel

dispečerský vlakový - spojení s PD (samostatný telefon)

elektrodispečerské - přímé spojení s elektrodispečerem (samostatný telefon) zapojen v telefonním zapojovači výpravčího (ELMEG) v ŽST Mosty u Jablunkova

rádiová spojení

GSM-R – v úseku trati Český Těšín (mimo) – Mosty u Jablunkova STHR (mimo) slouží k navázání spojení účastníků řídících provoz a organizujících drážní dopravu, např. mezi výpravčím a strojvedoucím. Výpravčí pro místní obsluhu může být vybaven přenosným mobilním terminálem.

Traťový rádiový systém (TRS) na trati Dětmárovice – Mosty u Jablunkova STHR - slouží k navázání spojení mezi výpravčím a strojvedoucím. ŽST Mosty u Jablunkova má samostatnou ZR TRS. Na dopravním stole v DK ŽST Mosty u Jablunkova je umístěna ovládací skříňka pro přepínání ovládání ZR TRS Mosty u Jablunkova z ŽST Mosty u Jablunkova (při místní obsluze) nebo z ŽST Návsí při DOZ.

Místní rádiové sítě (MRS) Při DOZ je základnová radiostanice (dále jen ZR) MRS ŽST Mosty u Jablunkova ovládána výpravčím ŽST Návsí. Při převzetí ŽST na místní obsluhu výpravčím pro místní obsluhu ŽST Mosty u Jablunkova ji výpravčí zapnutím ovládací soupravy přepne na místní ovládání. Při předání zpět na DOZ, výpravčí pro místní obsluhu ŽST Mosty u Jablunkova vypnutím ovládací soupravy přepne zpět ZR na dálkovou obsluhu. V ŽST Mosty u Jablunkova je možno použít i přenosné radiostanice.

Informační zařízení pro cestující

staniční rozhlas

Při předání ŽST Mosty u Jablunkova na místní obsluhu může být prováděno ústní hlášení z telefonního zapojovače ELMEG výpravčím pro místní obsluhu (jak pro ŽST Mosty u J., tak pro zastávku Mosty u Jablunkova zastávka) nebo nadále IS INISS z ŽST Návsí. O způsobu zajištění hlášení staničním rozhlasem v ŽST Mosty u Jablunkova (z ŽST Návsí / z ŽST Mosty u Jablunkova) rozhodne výpravčí ŽST Návsí na základě aktuálního stavu ZZ – dostupnosti informací o jízdách vlaků přes ŽST Mosty u Jablunkova.

audiovizuální a vizuální informační systém

K podávání informací cestující veřejnosti v ŽST Mosty u Jablunkova a na zastávce Mosty u Jablunkova zastávka o jízdách vlaků, zpoždění a zajišťování jejich bezpečnosti slouží integrovaný informační systém (INISS), který je umístěn v ŽST Návsí a jeho obsluhu z ŽST Návsí provádí dozorce výhybek na základě informací o jízdách vlaků zobrazovaných na JOP, v době jeho nepřítomnosti výpravčí. Reproduktoři jsou umístěny ve vestibulu a na nástupišťích v ŽST Mosty u Jablunkova a na nástupišťích zastávky Mosty u Jablunkova zastávka.

Pro vizuální informaci cestujícím v ŽST Mosty u Jablunkova o odjezdech vlaků slouží světelné informační odjezdové tabule, které jsou umístěny ve vestibulu (šestiřádková), u vstupu do podchodu od výpravní budovy (čtyřřádková) a na jednotlivých nástupišťích.

Pro vizuální informaci cestujícím na zastávce Mosty u Jablunkova zastávka o odjezdech vlaků

slouží obousměrné světelné informační odjezdové tabule, které jsou umístěny u příchodu na jednotlivá nástupiště.

Ovládání vizuálních tabulí se provádí prostřednictvím PC se systémem INISS z ŽST Návší a jeho obsluhu provádí dozorce výhybek v době jeho nepřítomnosti výpravčí.

kamerový systém

Ke sledování prostor pro cestující veřejnost jsou umístěny kamery na 1., 2. a 3. nástupišti a a v podchodu. Záběry jednotlivých kamer jsou přenášeny na monitor do DK výpravčího ŽST Návší. Nastavení záběrů kamer zobrazovaných na monitoru a jejich sledování provádí výpravčí ŽST Návší.

7. Elektrická trakční zařízení

Trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 000 V.

Trakční vedení ŽST a přilehlých traťových úseků je napájeno z napájecích stanic Mosty, Jablunkov (Návší) a Čadca. V ŽST je umístěna napájecí stanice, jejíž elektrické dělení je v km 290,635 - 290,676 trati Čadca - Bohumín. V tomto elektrickém dělení u napájecí stanice jsou umístěna návěstidla pro elektrický provoz „Stáhněte sběrač“ se světelnou indikací. Zastavení a stání elektrických lokomotiv se zvednutými sběrači v tomto úseku je zakázáno. Zvednutí sběračů může být provedeno pouze se souhlasem elektrodispečera.

<i>napájecí stanice</i>	<i>místo (km)</i>
Mosty u Jablunkova	290,645
Jablunkov (Návší)	299,880
Čadca (ŽSR)	280,800

8. Ohřev výhybek

Ohřev je proveden u výhybek č.1,2,3,4,5,6, 7,8,9,10,11,12,13

9. Osvětlení

Elektrické osvětlení železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové .

10. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2018

Traťový úsek Čadca – Mosty u Jablunkova

Směr Čadca – Mosty u Jablunkova

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
12	4	7	0	15	5	0	2	45

Směr Mosty u Jablunkova – Čadca

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
12	4	7	0	13	7	0	6	49

Navíc 1 pár Os Mosty u Jablunkova – Mosty u Jablunkova zastávka

Traťový úsek Mosty u Jablunkova - Návší

Směr Mosty u Jablunkova – Návší

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
12	4	18	0	15	5	0	2	56

Směr Návší – Mosty u Jablunka

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
12	4	18	0	13	7	0	6	60

11. Staniční a traťová technologie, výpravní oprávnění

Stanice slouží pro změnu sledu vlaků a odbavuje 6 párů osobních končících a výchozích vlaků směr Čadca a 17 párů směr Třinec. Mn vlaky nejsou v jízdním řádu trasovány.

12. Počty pracovníků a současná personální potřeba na obsluhu zařízení dopravní cesty

Stanice není obsazena dopravním zaměstnancem.

B) Navrhovaný stav

Návrh na řízení a ovládání stanice

Stanice je již v současné době dálkově ovládána ze stanice Návsí a v navrhovaném stavu přejde ovládání a řízení na centrální pracoviště CDP v Přerově v plném rozsahu.

Dopravna Mosty u Jablunkova bude dálkově ovládána z pracovišť traťových dispečerů v budově CDP Přerov (č.m. 4.05).

Dále bude možno ovládat dopravnu Mosty u Jablunkova z PPV pro dílčí řízenou oblast Mosty u Jablunkova – Český Těšín (mimo) po předání z CDP Přerov. Předání/převzetí bude provedeno prostřednictvím JOP, funkce DP, MP, nebo v případě, že není z jakýchkoliv důvodů možné dálkové řízení provozu z CDP, prostřednictvím funkce NDP, NMP. Pracoviště PPV bude umístěné v DK (č.m. 113) ve výpravní budově žst. Návsí.

V případě, že není z jakýchkoliv důvodů možné dálkové řízení provozu v žst. Mosty u Jablunkova z CDP nebo PPV Návsí, potom ze stávajícího nezálohovaného JOP, nebo stávající DNO beze změn, umístěných v DK (č.m. 115) výpravní budovy žst. Mosty u Jablunkova.

V dopravně Čadca bude pro zajištění přenosu čísel vlaků stávající dopravní deník propojen s navrhovanou DDZZ.

Všechny doplňované komponenty systému DOZ a DS budou umístěny do stávající skříně DOZ, umístěné ve SÚ (č.m. 8) technologické budovy Mosty u Jablunkova.

Doplňované aktivní prvky DOZ a DS budou napájeny z rozvodu zajištěné sítě stávajícího SZZ Mosty u Jablunkova.

V DK bude rekonstruováno pracoviště výpravčího tak, že zde zůstane jedno stávající nezálohované JOP (bez DDZZ). Demontované části zabezpečovacího zařízení budou předány správci nebo nepoužitelné (po projednání a odsouhlasení OŘ Ostrava, SSZT) budou likvidovány na příslušných skládkách.

Personální obsazení stanice v navrhovaném stavu

S ohledem na kompletní řízení stanice z CDP Přerov navrhujeme stanici neobsazovat žádným pracovníkem na obsluhu dopravní cesty. **Personální úspora = 0 pracovníků.**

4.2. Návsí (dopravní schéma – příloha č.2)

A) Současný stav

Železniční stanice Návsí leží na dráze celostátní v km 299,046 dvoukolejně elektrizované trati Čadca (ŽSR) – STHR CZ/SK – Bohumín a je stanicí mezilehlou. Stanice je obsazena výpravčím. Z ŽST Návsí je dálkově ovládána ŽST Bystřice a ŽST Mosty u Jablunkova. Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

1. Vlečky odbočující ve stanici

Účelové kolejiště SŽDC :

Odbočuje:

z koleje č. 11 výhybkou č. 104 – kolej č. **111** (provozovatelem je ST Český Těšín, uživatelem je ST a SEE) z koleje č. 13 výhybkou č. 102 – kolej č. **113** (provozovate-

lem je ST Český Těšín, uživatelem je ST a SEE) odbočuje z koleje č.13 výhybkou č. 12 – kolej č. **115** (provozovatelem je ST Český Těšín).

Z koleje č. 115 odbočuje výhybkou č. 101 kolej č. 117 - provozovatel neznám, jízdy na kolej č. 117 jsou zakázány!

2. Zastávky

Zastávka **Bocanovice** leží v km 295,584. Zastávka není obsazena. Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky vnější nástupiště:

u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek

u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, 2 zastřešené přístřešky

Přístup na nástupiště a přechod mezi nástupišti je bezbariérový – po místní komunikaci a přes přejezd v km 295,599. Nástupiště u obou TK jsou situována nad přejezdem v km 295,599 směrem k ŽST Mosty u J. Elektrické osvětlení nástupišť je ovládáno automaticky časovým spínačem. Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Návsí (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení). Zastávka je přidělena SŽDC - po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Zastávka **Hrádek** leží v km 301,947. Zastávka je neobsazená.

Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky nezastřešené vnější nástupiště:

❖ u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek

❖ u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, 2 zastřešené přístřešky

Přístup na nástupiště je podchodem v km 301,901, bezbariérový přístup je zajištěn samoobslužnými výtahy. Nástupiště u 1. TK je situováno za podchodem směrem k ŽST Bystřice, nástupiště u 2. TK je situováno před podchodem směrem k ŽST Návsí.

Elektrické osvětlení nástupišť je ovládáno automaticky časovým spínačem.

Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Návsí (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení). Zastávka je přidělena SŽDC - po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

3. Nástupiště

V ŽST jsou dvě nástupiště:

1. nástupiště - jednostranné nástupiště v délce 300 metrů u koleje č. 4, je zastřešeno v délce 75 metrů. Přístup k nástupišti je v úrovni výpravní budovy a z podchodu.

2. nástupiště - ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a č. 5 v délce 300 metrů, zastřešeno v délce 70 metrů. Přístup k nástupišti je podchodem.

Na obě nástupiště z podchodu je prostřednictvím samoobslužných výtahů.

4. Koleje

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	838 / 798	n.v. 6 – n.v. 26	S 1 - L 1	Hlavní staniční kolej s nástupištní hranou nástupiště č. 2. Trakční vedení v celé délce
2	746 / 701	n.v. 5 – n.v. 24	S 2 - L 2	Hlavní staniční kolej. Trakční vedení v celé délce
3	270 / 224	n.v. 13 – n.v. 23	Sc 3 - L 3	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej. Trakční vedení v celé délce

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
5 + 3	700 / 658	n.v. 7 – n.v. 23	S 5 - L 3	včetně úseku přes výhybku č. 13, mezi Lc5-Sc3
4	729 / 668	n.v. 5 – n.v. 22	S 4 - L 4	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej s nástupištní hranou nástupiště č. 1.TV v celé délce
5	377 / 356	n.v. 7 – h.v. 13	S 5 - Lc 5	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej s nástupištní hranou nástupiště č. 2.TV v celé délce
5a	221 / 189	n.v. 13 – n.v. 21	Sc 5a – L 5a	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej. Odstavná. TV v celé délce;
5 + 5a	651 / 617	n.v. 7 – n.v. 21	S 5 - L 5a	včetně úseku přes výhybku č. 13, mezi Lc5-Sc5a
7	537 / 503	n.v. 8 – n.v. 20	S 7 - L 7	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej. TV v celé délce,
9	461 / 422	n.v. 9 – n.v. 18	S 9 - L 9	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej. TV v celé délce
manipulační koleje				
6	182 / -	n.v. 17– zarážedlo	-	VNVK, boční rampa. Trakční vedení v celé délce. V základní poloze TV vypnuto
6a	233 / 195	n.v.19- zarážedlo	Se 10 - zarážedlo	Kusá, VNVK, boční rampa. bez trakčního vedení.
8	98 / -	h.v.16- zarážedlo	-	Kusá kolej, VNVK, bez trakčního vedení
8a	61 / -	n.v. 16 – zarážedlo	-	Kusá kolej, VNVK, bez trakčního vedení
11	263 / -	n.v.10 - n.v.103	-	Odstavná, trakční vedení v celé délce
spojuvací koleje				
13	108 / -	n.v.12 – h.v.102	-	Kolej pro napojení účelových kolejí. kolej bez trakčního vedení

5. Zabezpečovací zařízení

a) ve stanici

Staniční zabezpečovací zařízení ŽST Návší je obsluhováno místně. Z JOP ŽST Návší je prostřednictvím DOZ současně dálkově ovládáno ZZ ŽST Bystřice a ZZ ŽST Mosty u Jablunkova.

ŽST je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronickým stavědlem typu ESA 33, které je navázáno:

- v 1. a 2. TK Návší – Mosty u J. - na nové traťové zařízení obousměrný elektronický autoblok ABE-1 a nové PZZ – EA C4
- v 1. a 2. TK Návší – Bystřice - na nové traťové zařízení obousměrný elektronický autoblok ABE-1 a nové PZZ – EA E1

V DK je umístěna deska nouzových obsluh pro **nouzové** zajištění jízd vlaků po 1., 2. a 4.

staniční koleji (kontrola požadované polohy výhybek v jízdních cestách, obsluha PN na vjezdových návěstidlech, ovládání PZS C4 a E1, dálkové vypnutí elektronického autobloku v TK směr Bystřice i v TK směr Mosty u J.).

b) na trati

V přilehlých mezistaničních úsecích je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz. Traťová část vlakového zabezpečovače je v činnosti v obou traťových kolejích i při jízdách proti správnému směru s přijatým traťovým souhlasem.

6. Telekomunikační a informační zařízení

telefonní okruhy

traťový – spojení s ŽST: Třinec (při dálkovém ovládání ŽST Bystřice) / Bystřice (při předání na místní obsluhu) a ŽST Čadca (ŽSR) při dálkovém ovládání ŽST Mosty u Jablunkova / Mosty u Jablunkova (při předání na místní obsluhu).

přímý - spojení s výpravčím ŽST: Třinec (při dálkovém ovládání) / ŽST Bystřice (při předání na místní obsluhu) a ŽST Čadca (ŽSR) při dálkovém ovládání ŽST Mosty u Jablunkova / Mosty u Jablunkova (při předání na místní obsluhu).

přivolávací - spojení od vjezdových návěstidel ŽST Návsí / ŽST Bystřice / ŽST Mosty u Jablunkova (při dálkovém ovládání) do DK

dispečerský vlakový - spojení s PD (samostatný telefon)

elektrodispečerské - přímé spojení s elektrodispečerem (samostatný telefon)

účastnický pro spojení s **telefonní sítí ČD-T**

Na pracovišti výpravčího a dozorce výhybek jsou jako základní telefonní zapojovače aktivovány terminály IP TouchCall ovládané dotykovou obrazovkou, ve kterých je integrováno:

- ovládání telefonního zapojovače (včetně telefonního zapojovače ELMPEG v DK ŽST Bystřice, ŽST Mosty u Jablunkova - při dálkovém ovládání ŽST Bystřice, ŽST Mosty u Jablunkova), ZR MRS ŽST Návsí, ŽST Bystřice a ŽST Mosty u Jablunkova
- ústní hlášení do staničního rozhlasu pro ŽST Návsí, Bystřice, ŽST Mosty u Jablunkova a zastávky Bocanovice, Hrádek a Mosty u Jablunkova zastávka .

rádiová spojení

GSM-R – v úseku trati Český Těšín (mimo) – Mosty u Jablunkova STHR (mimo) slouží k navázání spojení účastníků řídících provoz a organizujících drážní dopravu, např. mezi výpravčím a strojvedoucím. ŽST Návsí je do sítě GSM-R zapojena prostřednictvím pevného terminálu integrovaného do IP TouchCall na pracovišti výpravčího ŽST Návsí.

Traťový rádiový systém (TRS) na trati Dětmárovice – Mosty u Jablunkova STHR - slouží k navázání spojení mezi výpravčím a strojvedoucím. ŽST Bystřice a ŽST Mosty u Jablunkova jsou v obvodu pokrytém ZR TRS Návsí, Mosty u J., Mosty u J. zastávka z ovládací skříňky výpravčího ŽST Návsí, po přepnutí mezi jednotlivými ZR, lze ovládat TRS v celém řízeném obvodu při DOZ. Při převzetí ŽST Bystřice na místní obsluhu, může být ZR TRS Návsí ovládána jak výpravčím ŽST Návsí tak výpravčím pro místní obsluhu ŽST Bystřice. Při převzetí ŽST Mosty u J. na místní obsluhu, musí být přepnuto ovládání ZR v ŽST Mosty u J. a Mosty u Jablunkova zastávka na místní obsluhu.

Místní rádiová síť (MRS) - ve stanici se používají základnová radiostanice MRS u výpravčího a přenosné radiostanice. Základnovou radiostanicí MRS ŽST Bystřice, ŽST Mosty u Jablunkova lze při dálkovém ovládání ovládat pouze z IP TouchCall Návsí, základnovou radiostanicí MRS ŽST Návsí lze ovládat z IP TouchCall nebo místně.

Výpočetní technika

výpravčí používá:

PC s aplikací „Rozkazy V – Helco“

PC s GTN včetně ŽST Bystřice a ŽST Mosty u Jablunkova – na hlavním i záložním pracovišti výpravčího

PC INISS – pro generované hlášení staničního rozhlasu na zastávkách Bocanovice, Hrádek, ŽST Bystřice, staničního rozhlasu a vizuálního informačního zařízení v ŽST Návsí, ŽST Mosty u Jablunkova na zastávce Mosty u Jablunkova zastávka.

PC se systémem sledování zprávy a vyhodnocování elektronických systémů budov a objektů (SBI) - v objektech stavebních ústředí Mosty u J., Návsí a Bystřice a trakční měřicí Mosty u J.

Informační zařízení pro cestující

K podávání informací cestující veřejnosti o jízdách vlaků, zpoždění a zajišťování jejich bezpečnosti slouží integrovaný informační systém stanice (INISS), který je umístěn v DK a jeho obsluhu provádí dozorce výhybek (v jeho nepřítomnosti výpravčí).

Ze systému INISS se dále ovládá generované hlášení pro staniční rozhlas na zastávkách Bocanovice, Hrádek, Mosty u Jablunkova zastávka a ŽST Bystřice, ŽST Návsí, ŽST Mosty u Jablunkova.

Hlášení staničním rozhlasem v ŽST Návsí i na zastávkách Bocanovice, Hrádek, Mosty u Jablunkova zastávka a ŽST Bystřice, ŽST Mosty u Jablunkova může být prováděno rovněž individuálně ústně z telefonního zapojovače TouchCall i z náhradního zapojovače Elmeg.

Rozhlasové zařízení v ŽST Návsí je umístěno ve vestibulu a na nástupišťích.

Pro vizuální informaci cestujícím o odjezdech vlaků slouží světelné informační odjezdové tabule, které jsou umístěny v ŽST Návsí ve vestibulu (8-mi řádková), na výpravní budově u vchodu do podchodu (4-řádková) a na nástupišťích (jednořádkové). Ovládání vizuálních tabulí v ŽST Návsí, ŽST Mosty u Jablunkova a na zastávce Mosty u Jablunkova zastávka se provádí prostřednictvím PC se systémem INISS. Obsluhu provádí dozorce výhybek (v jeho nepřítomnosti výpravčí) z DK.

ASDEK – Diagnostika kolejových vozidel

Ve 2. TK Návsí - Bystřice mezi zastávkou Hrádek a ŽST Bystřice v km 303,130 je umístěna traťová část (měřicí čidla) vyhodnocovacího zařízení ASDEK – Diagnostiky kolejových vozidel zahrnující:

IPK – Indikátor plochých kol - zařízení pracuje jen při pojezdě drážními vozidly ve správném směru (jíždě z Návsí do Bystřice), správná činnost jen při rychlosti větší než 40 km/h

IHL – Indikátor horkoběžnosti ložisek – zařízení pracuje při pojezdě drážními vozidly v obou směrech

IHO – Indikátor horkých obručí kol a disků kotoučových brzd/zdrží – zařízení pracuje při pojezdě drážními vozidly v obou směrech

Výstupní terminál vyhodnocovacího zařízení ASDEK - stanoviště obsluhy - je umístěno v dopravní kanceláři ŽST Třinec.

Zařízení umožňuje sledovat bezdotykově za jízdy vlaku teplotu ložisek, obručí kol disků kotoučových brzd a nepravidelností na obvodu kola za účelem jejich identifikace v případě překročení limitních hodnot - vyvolání poplachu.

Výpravčí ŽST Třinec, podle směru jízdy a aktuální polohy vyhodnoceného vlaku, sám nebo ve spolupráci s výpravčím ŽST Návsí, zodpovídá v případě indikace „poplachu“ (v závislosti na druhu a stupni poplachu) za přijetí příslušných dopravních opatření (okamžité zastavení, odstavení vlaku) a za vyrozumění zaměstnanců dopravce - zajištění prohlídky příslušných vozů zaměstnanci dopravce.

Elektronický zabezpečovací systém EZS

EZS je chráněn objekt stavědlové ústředny ŽST Bystřice, ŽST Návsí, ŽST Mosty u Jablunkova a trakční měřirny Mosty u J. Výstup je vyveden na pracoviště výpravčího ŽST Návsí na PC se systémem sledování, správu a vyhodnocování elektronických systémů budov a objektů (SBI).

Kamerový systém

Slouží k monitorování nástupištích hran a podchodu v ŽST:

Návsí - kamery jsou umístěny na 1., 2. nástupišti a v podchodu

Mosty u J. - kamery jsou umístěny na 1., 2. a 3. nástupišti a v podchodu

Bystřice - kamery jsou umístěny na 1., 2. nástupišti a v podchodu.

Záběry kamer jsou přenášeny na 3 monitory do ŽST Návsí. Nastavení záběrů kamer zobrazovaných na monitoru a sledování provádí výpravčí ve směně, současně musí být zobrazeny záběry ze všech 3 monitorovaných stanic. Záznamové zařízení kamerového systému je umístěno ve stavědlové ústředně ŽST Návsí.

7. Elektrická trakční zařízení

Trakční proudová soustava: trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 000 V. Trakční vedení ŽST a přilehlých traťových úseků je napájeno z napájecích stanic Mosty u Jablunkova, Jablunkov (Návsí) a Český Těšín. V ŽST Návsí je umístěna napájecí stanice Jablunkov, jejíž elektrické dělení je v km 299,970 - 300,050 trati Mosty u J. STHR - Bohumín. V tomto elektrickém dělení u napájecí stanice jsou umístěna návěstidla pro elektrický provoz „Stáhněte sběrač“ se světelnou indikací. Zastavení a stání elektrických lokomotiv se zvednutými sběrači v tomto úseku je zakázáno. Zvednutí sběračů může být provedeno pouze se souhlasem elektrodispečera.

napájecí stanice	místo (km)
Mosty u Jablunkova	290,645
Jablunkov (Návsí)	299,880
Český Těšín	136,500

8. Ohřev výhybek

Ohřev je proveden u výhybek č.1,2,3,4,5,6, 7,8, 13, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29

9. Osvětlení

Elektrické osvětlení železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

10. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2018

Traťový úsek Mosty u Jablunkova - Návsí

Směr Mosty u Jablunkova – Návsí

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
12	4	18	0	15	5	0	2	56

Směr Návsí – Mosty u Jablunkova

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
12	4	18	0	13	7	0	6	60

Traťový úsek Návsí - Třinec

Směr Návsí – Třinec

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
17	4	22	1	15	5	0	2	66

Směr Třinec – Návší

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
16	4	22	1	13	7	0	6	69

11. Staniční a traťová technologie, výpravní oprávnění

Ve stanici končí ve večerních hodinách 4 Ex vlaky s odjezdem v ranních hodinách. Dále stanice odbavuje 4 páry Os vlaků směr Třinec v průběhu dne. Stanice současně odbavuje tranzitní vlaky osobní i nákladní dopravy. Kromě toho je obsluhována jedním párem Sv vlaků směr Třinec.

12. Počty pracovníků a současná personální potřeba na obsluhu zařízení dopravní cesty

Ve směně:

1 výpravčí, personální potřeba	5,451
1 dozorce výhybek, personální potřeba	5,413
Celkem	10,864 pracovníků

B) Navrhovaný stav

Návrh na řízení a ovládání stanice

Stanice vykazuje místní práci se soupravami vlaků osobní dopravy a obsluhou vlečkového kolejiště. Práce s nákladním vozem je minimální. Popsané práce nebrání v navrhovaném stavu ovládání a řízení stanice z centrálního pracoviště CDP v Přerově v plném rozsahu.

Dopravna Návší bude dálkově ovládána z pracovišť traťových dispečerů v budově CDP Přerov (č.m. 4.05).

Dále bude možno ovládat dopravnu Návší z PPV pro dílčí řízenou oblast Mosty u Jablunkova – Český Těšín (mimo) po předání z CDP Přerov. Předání/převzetí bude provedeno prostřednictvím JOP, funkce DP, MP, nebo v případě, že není z jakýchkoliv důvodů možné dálkové řízení provozu z CDP, prostřednictvím funkce NDP, NMP. Pracoviště PPV bude umístěné v DK (č.m. 113) ve výpravní budově žst. Návší.

Pro zajištění nouzového místního ovládání dopravní Návší bude ponechána stávající DNO beze změn, umístěná v DK (č.m. 113) ve výpravní budově žst. Návší.

Všechny doplňované komponenty systému DOZ a DS budou umístěny do stávající skříně DOZ, umístěné ve SÚ (č.m. 106) technologické budovy SZS Návší.

Doplňované aktivní prvky DOZ a DS budou napájeny z rozvodu zajištěné sítě stávajícího SZS Návší.

V DK (č.m. 113) bude rekonstruováno pracoviště výpravčího DOZ na pracoviště PPV pro dílčí řízenou oblast Mosty u Jablunkova – Návší – Bystřice - Třinec tak, že zde zůstane jedno nezálohované JOP rekonstruované na rozsah uvedené oblasti a provozní aplikace DDZZ rekonstruovaná na rozsah uvedené oblasti. Další pracoviště operátora železniční dopravy s JOP a DDZZ bude demontováno. Demontované části zabezpečovacího zařízení budou předány správci nebo nepoužitelné (po projednání a odsouhlasení OŘ Ostrava, SSZT) budou likvidovány na příslušných skládkách.

Personální obsazení stanice v navrhovaném stavu

Na pokyn SŽDC bude ve stanici zřízeno pracoviště pohotovostního výpravčího.

Personální úspora = 5,413 pracovníků ve funkci dozorce výhybek.

4.3. Bystřice (dopravní schéma – příloha č.3)

A) Současný stav

Železniční stanice Bystřice leží v km 304,908 na celostátní dráze dvoukolejně elektrizované trati Čadca (ŽSR) – STHR CZ/SK – Bohumín, je stanicí mezilehlou. Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín. Stanice není obsazena výpravčím, SZZ (staniční zabezpečovací zařízení) je dálkově ovládáno z ŽST Návsí. ŽST Bystřici je možno převzít na místní obsluhu SZZ výpravčím pro místní obsluhu.

1. Vlečky odbočující ve stanici

Nejsou.

2. Zastávky

Zastávka **Hrádek** leží v km 301,947. Zastávka je neobsazená.

Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky nezastřešené vnější nástupiště:

- ❖ u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek
- ❖ u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, 2 zastřešené přístřešky

Přístup na nástupiště je podchodem v km 301,901, bezbariérový přístup je zajištěn samoobslužnými výtahy. Nástupiště u 1. TK je situováno za podchodem směrem k ŽST Bystřice, nástupiště u 2. TK je situováno před podchodem směrem k ŽST Návsí.

Elektrické osvětlení nástupišť je ovládáno automaticky časovým spínačem.

Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Návsí (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení). Zastávka je přidělena SŽDC - po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Zastávka **Vendryně** leží v km 307,594. Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky nezastřešené vnější nástupiště:

u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek

u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek

Přístup na nástupiště je z místních komunikací, přechod mezi nástupišti je podchodem v km 307,614, bezbariérový přístup je zajištěn z místních komunikací a přes přejezd v km 307,712. Nástupiště jsou situována vedle sebe za přejezdem v km 307,712 směrem k ŽST Bystřice. Elektrické osvětlení nástupišť je ovládáno automaticky časovým spínačem.

Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Třinec (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení). Čekárna spolu s výdejnou jízdenek je umístěna vedle nástupiště u 2. TK u místní komunikace. Zastávka je obsazena osobním pokladníkem KCOD dle platného rozvrhu služby a přidělena SŽDC - po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Zastávka **Třinec centrum** leží v km 309,527, je přidělena SŽDC - po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín. Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky vnější částečně zastřešená nástupiště, situovaná souběžně naproti sobě:

- ❖ u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 300 m, zastřešení 70m (směrem k ŽST Třinec)
- ❖ u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 300 m, zastřešení 70m (směrem k ŽST Třinec).

Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem.

Přístup na nástupiště je podchodem v km 309,509. Bezbariérový přístup je zajištěn podchodem a výtahy na jednotlivá nástupiště.

Pro informování cestujících slouží vizuální informační panely:

- ❖ odjezdové tabule (3-řádkové, 2 řádky – vlaky na odjezdu, třetí řádek je určen pro vkládání upozorňujícího textu) – nad schodištěm k jednotlivým nástupišťům

❖ 3 nástupištní tabule (1-řádkové) na každém nástupišti – 1 u příchodu na nástupiště a 2 pod zastřešením – umístěny souběžně s kolejí a rozhlasové zařízení, které jsou ovládány z ŽST Trinec (generované výpisy+hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení).
Zastávka je obsazena osobním pokladníkem KCOD dle platného rozvrhu služby (platí ode dne vyhlášení).

3. Nástupiště

Ve stanici jsou dvě nástupiště:

1. nástupiště - jednostranné nástupiště v délce 190 metrů u koleje č. 4. Nástupiště je zastřešeno v délce 45 metrů.

2. nástupiště - ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a č. 3 v délce 190 metrů. Nástupiště je zastřešeno v délce 69 metrů. Přístup na nástupiště je podchodem, z kterého lze použít samoobslužný výtah. Bezbariérový přístup na obě nástupiště z podchodu je umožněn prostřednictvím samoobslužných výtahů.

4. Koleje

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	767 / 724	n.v.4 - n.v.8	S 1 - L 1	Hlavní staniční kolej s nástupištní hranou nástupiště č. 2. Trakční vedení v celé délce
2	792 / 676	n.v.6 - n.v.10	S 2 - L 2	Hlavní staniční kolej. Trakční vedení v celé délce
3	767 / 721	n.v.4 - n.v.8	S 3 - L 3	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej s nástupištní hranou nástupiště č. 2. Trakční vedení v celé délce,
4	732 / 644	n.v.6 - n.v.7	S 4 - L 4	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej s nástupištní hranou nástupiště č. 1. Trakční vedení v celé délce
manipulační koleje				
6	451/ 412	Vk1 - zarážedlo	Se 7 - zarážedlo	kusá, VNVK, TV v celé délce – v základní poloze vypnuto . TV odsunuto od osy koleje v délce 239m od zarážedla – manipulační místo - kryto návěstí „Kolej v přímém směru bez TV“

5. Zabezpečovací zařízení

a) ve stanici

Staniční zabezpečovací zařízení je obsluhováno z jednotného obslužného pracoviště (JOP) a to dálkově z ŽST Návsí s možností předání obsluhy na místní ovládání. ŽST je vybavena

zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronickým stavědlem typu ESA 11 s EIP, které umožňuje stavění zabezpečených vlakových i posunových cest. Vlakový zabezpečovač kóduje v celém obvodu ŽST při vlakových cestách po kolejích č. 1 a 2 - po dopravních kolejích č. 3, 4 - pouze na těchto dopravních kolejích. Hlavní návěstidla - vjezdová i odjezdová pětisvětlová s indikátory jsou vybavena rychlostní návěstní soustavou.

V dopravním stole je umístěna uzamčená deska nouzových obsluh pro nouzové zajištění jízd vlaků po 1., 4. nebo 2. staniční koleji (kontrola požadované polohy výhybek v jízdnicích cestách, obsluha PN na vjezdových návěstidlech, ovládání PZS E2 a společné ovládání PZS G1+G2+G3, dálkové vypnutí elektronického autobloku v TK směr Návší a TK směr Třinec.

b) na trati

V přilehlých mezistaničních úsecích je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz. Traťová část VZ (vlakového zabezpečovače) je v činnosti v obou traťových kolejích i při jízdách proti správnému směru.

6. Telekomunikační a informační zařízení

telefonní okruhy

traťový – spojení s ŽST: Třinec a Návší

přímý - spojení s výpravčím ŽST: Třinec a Návší

přivolávací - dorozumívání od jednotlivých vjezdových návěstidel

dispečerský vlakový - spojení s PD (samostatný telefon)

elektrodispečerské - přímé spojení s elektrodispečerem (samostatný telefon)

účastnický pro spojení s **telefonní sítí ČD-T**

rádiová spojení

GSM-R – v úseku trati Český Těšín (mimo) – Mosty u Jablunkova ST HR (mimo) slouží k navázání spojení účastníků řídících provoz a organizujících drážní dopravu, např. mezi výpravčím a strojvedoucím. Výpravčí pro místní obsluhu může být vybaven přenosným mobilním terminálem.

Traťový rádiový systém (TRS) na trati Dětmárovice – Mosty u Jablunkova STHR - slouží k navázání spojení mezi výpravčím a strojvedoucím. ŽST Bystřice je v obvodu pokrytém ZR TRS Návší. Na dopravním stole v DK ŽST Bystřice je umístěna ovládací skříňka ZR TRS. Při DOZ i při převzetí ŽST Bystřice na místní obsluhu, může být ZR TRS Návší ovládána jak výpravčím ŽST Návší i výpravčím pro místní obsluhu ŽST Bystřice.

Místní rádiové síť (MRS) - Při DOZ je základnová radiostanice (dále jen ZR) MRS ŽST Bystřice ovládána výpravčím ŽST Návší. Při převzetí ŽST na místní obsluhu výpravčím pro místní obsluhu ŽST Bystřice ji přepne na místní ovládání. Při předání zpět na DOZ výpravčí pro místní obsluhu ŽST Bystřice ZR přepne zpět na dálkovou obsluhu. V ŽST Bystřice je možno použít i přenosné radiostanice.

staniční rozhlas

K podávání informací cestující veřejnosti o jízdách vlaků, zpoždění a zajišťování jejich bezpečnosti slouží integrovaný informační systém (INISS), který je umístěn v ŽST Návší a jeho obsluhu provádí dozorce výhybek na základě informací o jízdách vlaků zobrazovaných na JOP, v době jeho nepřítomnosti výpravčí. Reprodukory jsou umístěny na nástupištích, ve vestibulu a v čekárně. Při předání ŽST Bystřice na místní obsluhu může být prováděno ústní hlášení z telefonního zapojovače ELMAG výpravčím pro místní obsluhu nebo nadále IS INISS z ŽST Návší. O způsobu zajištění hlášení staničním rozhlasem v ŽST Bystřice (z ŽST Návší / z ŽST Bystřice) rozhodne výpravčí ŽST Návší na základě aktuálního stavu ZZ – dostupnosti informací o jízdách vlaků přes ŽST Bystřice.

ASDEK – Diagnostika kolejových vozidel

Ve 2. TK Návsí - Bystřice mezi zastávkou Hrádek a ŽST Bystřice v km 303,130 je umístěna traťová část (měřicí čidla) vyhodnocovacího zařízení ASDEK – Diagnostiky kolejových vozidel.

Elektronický zabezpečovací systém EZS

EZS je chráněn objekt stavědlové ústředny ŽST Bystřice. Výstup je vyveden na pracoviště výpravčího ŽST Návsí na PC se systémem sledování, správu a vyhodnocování elektronických systémů budov a objektů (SBI).

Kamerový systém

Ke sledování prostor pro cestující veřejnost jsou umístěny kamery na 1. a 2. nástupišti a v podchodu. Záběry jednotlivých kamer jsou přenášeny na monitor do DK výpravčího ŽST Návsí. Nastavení záběrů kamer zobrazovaných na monitoru a jejich sledování provádí výpravčí ŽST Návsí.

7. Elektrická trakční zařízení

Trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 000 V. Trakční vedení ŽST a přilehlých traťových úseků je napájeno z napájecích stanic Jablunkov (Návsí) a Český Těšín. Pro zlepšení napájecích poměrů je v km 307,605 (zastávka Vendryně) vybudována spínací stanice.

napájecí stanice	místo (km)	spínací stanice	místo (km)
Jablunkov (Návsí)	299,880	Vendryně	307,605
Český Těšín	136,500		

8. Ohřev výhybek

Ohřev je proveden u výhybek č.1,2,3,4,5,6 8,9,10,11,12,13

9. Osvětlení

Elektrické osvětlení železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové .

10. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2018

Trat'ový úsek Návsí - Třinec

Směr Návsí – Třinec

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
17	4	22	1	15	5	0	2	66

Směr Třinec – Návsí

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
16	4	22	1	13	7	0	6	69

11. Staniční a traťová technologie, výpravní oprávnění

Stanice není výchozí ani konečnou pro žádné vlaky, pouze tranzitní vlaky.

12. Počty pracovníků a současná personální potřeba na obsluhu zařízení dopravní cesty

Stanice není obsazena dopravním pracovníkem.

B) Navrhovaný stav

Návrh na řízení a ovládání stanice

Pro jednoduché dopravní poměry a úplnou peronizace je stanice předurčena k ovládání a řízení z centrálního pracoviště CDP v Přerově v plném rozsahu.

Dopravna Bystřice bude dálkově ovládána z pracovišť traťových dispečerů v budově CDP Přerov (č.m. 4.05).

Dále bude možno ovládat dopravnu Bystřice z PPV pro dílčí řízenou oblast Mosty u Jablunkova – Český Těšín (mimo) po předání z CDP Přerov. Předání/převzetí bude provedeno prostřednictvím JOP, funkce DP, MP, nebo v případě, že není z jakýchkoliv důvodů možné dálkové řízení provozu z CDP, prostřednictvím funkce NDP, NMP. Pracoviště PPV bude umístěné v DK (č.m. 113) ve výpravní budově žst. Návsí.

V případě, že není z jakýchkoliv důvodů možné dálkové řízení provozu v žst. Bystřice z CDP nebo PPV Návsí, potom ze stávajícího nezálohovaného JOP, nebo stávající DNO beze změn, umístěných v DK (č.m. 101) výpravní budovy žst. Bystřice.

Všechny doplňované komponenty systému DOZ a DS budou umístěny do stávající skříně DOZ, umístěné ve SÚ (č.m. 3) technologické budovy SZZ Bystřice.

Doplňované aktivní prvky DOZ a DS budou napájeny z rozvodu zajištěné sítě stávajícího SZZ Bystřice.

V DK bude rekonstruováno pracoviště výpravčího tak, že zde zůstane jedno stávající nezálohované JOP (bez DDZZ). Demontované části zabezpečovacího zařízení budou předány správci nebo nepoužitelné (po projednání a odsouhlasení OŘ Ostrava, SSZT) budou likvidovány na příslušných skládkách.

Personální obsazení stanice v navrhovaném stavu

Stanice zůstává neobsazena.

Personální úspora = 0 pracovníků.

4.4. Třinec (dopravní schéma – příloha č.4)

A) Současný stav

Železniční stanice Třinec leží v km 311,866 na celostátní dráze dvoukolejné elektrizované trati Čadca (ŽSR) – STHR CZ/SK – Bohumín, je stanicí mezilehlou. Sídlem přednosty PO je stanice ŽST Český Těšín. Stanice je obsazena výpravčím.

1. Vlečky odbočující ve stanici

Vlečka Třineckých železáren, a.s., Třinec (dále jen vlečka TŽ) - je zaústěna do celostátní dráhy v ŽST Třinec:

- na bystřickém zhlaví - z výtažné koleje č. 5a - výhybkou č. 3
- na těšínském zhlaví (středovém)
 - z kolejí č. 3 -15 výhybkou č. 200 na odevzdávkové koleje č. 201-211
 - z kolejí č. 3a, 1, 2, 4 a 6b výhybkou č. 204 na odevzdávkové koleje č. 201-205
- na těšínském zhlaví odevzdávkového kolejiště vlečky TŽ /na Kanské/ - koncovým stykem výhybky č. 215 ze spojovací koleje č. 209a

Nehlsen Třinec, s.r.o. (dále jen vlečka Nehlsen) - odbočuje z výtažné koleje č. 5a výhybkou č. US 3 v km 310,868 (od stanice)

OKV Třinec (dále jen vlečka OKV) – odbočuje koncovým stykem výhybky č. 43 do kolejového propojení mezi kolejemi 8a a 8b v km 312,638.

2. Zastávky

Zastávka **Vendryně** leží v km 307,594 mezi stanicemi Třinec – Bystřice. Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky nezastřešené vnější nástupiště:

- u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek

- u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek

Přístup na nástupiště je z místních komunikací, přechod mezi nástupišti je podchodem v km 307,614, bezbariérový přístup je zajištěn z místních komunikací a přes přejezd v km 307,712. Nástupiště jsou situována vedle sebe za přejezdem v km 307,712 směrem k ŽST Bystřice.

Elektrické osvětlení nástupišť je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem.

Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Třinec (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení). Čekárna spolu s výdejnou jízdenek je umístěna vedle nástupiště u 2. TK u místní komunikace.

Zastávka je obsazena osobním pokladníkem KCOD dle platného rozvrhu služby a přidělena SŽDC - po stránce provozování dráhy OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Zastávka **Třinec centrum** leží v km 309,527, není obsazena, je přidělena SŽDC - po stránce provozování dráhy OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky vnější částečně zastřešená nástupiště, situovaná souběžně naproti sobě:

- ❖ u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 300 m, zastřešení 70m (směrem k ŽST Třinec)
- ❖ u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 300 m, zastřešení 70m (směrem k ŽST Třinec).

Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem.

Přístup na nástupiště je podchodem v km 309,509. Bezbariérový přístup je zajištěn podchodem a výtahy na jednotlivá nástupiště.

Pro informování cestujících slouží vizuální informační panely:

odjezdové tabule (3-řádkové, 2 řádky – vlaky na odjezdu, třetí řádek je určen pro vkládání upozorňujícího textu) – nad schodištěm k jednotlivým nástupišťům

3 nástupištní tabule (1-řádkové) na každém nástupišti – 1 u příchodu na nástupiště a 2 pod zastřešením – umístěny souběžně s koleji

a rozhlasové zařízení, které jsou ovládány z ŽST Třinec (generované výpisy + hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení).

mezi stanicemi Třinec – Český Těšín

Zastávka Třinec-Konská leží v km 314,050 v obvodu ŽST Třinec - u SK 1d, ve 2. TK v traťovém úseku Třinec – Český Těšín, není obsazena, je přidělena SŽDC – po stránce provozování dráhy OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky vnější nástupiště:

- u staniční koleje č. 1d (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, zastřešení v délce 33 m
- u traťové koleje č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, zastřešení v délce 37m.

Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem.

Zastávka je vybavena podchodem v km 314,009, který spojuje nástupiště č.1 a nástupiště č. 2 s areálem TŽ, a.s. Bezbariérový přístup je zajištěn podchodem a výtahy na jednotlivá nástupiště. Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Třinec (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení).

Zastávka Ropice zastávka leží v km 316,063 mezi stanicemi Třinec a Český Těšín, není obsazena, je přidělena SŽDC – po stránce provozování dráhy OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky vnější otevřené nástupiště:

- u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, bez zastřešení
- u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, bez zastřešení.

Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem.

Na 1. i 2. nástupišti je zřízen jeden přístřešek pro cestující. Pro přístup na 1. a 2. nástupiště (přechod mezi nástupišti) slouží silniční podjezd s chodníkem v km 316,078 a dále schodiště nebo rampa pro bezbariérový přístup.

Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Třinec (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení).

3. Nástupiště

Ve stanici jsou dvě ostrovní a jedno vnější nástupiště.

1. nástupiště - vnější - je u výpravní budovy u koleje č. 6 v délce 351 m, v délce 250 m je kryté. Příchod i odchod je zabezpečen samostatným schodištěm z vestibulu.

2. nástupiště – ostrovní - je mezi kolejemi č. 2 a 4 v délce 350 m, v délce 250 m je kryté.

3. nástupiště – ostrovní - je mezi kolejemi č. 1 a 3 v délce 350 m, v délce 250 m je kryté

4. Koleje

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
dopravní koleje				
1	797 / 692	n.v.11 - n.v.31	S 1 - L1	Hlavní staniční kolej nástupiště č.3. TV v celé délce.
1a	- / 193	-	Se5 – Se9	Hlavní průjezdná. TV v celé délce
1b	- / 328	-	Se24 – Se31	Hlavní průjezdná. Trakční vedení v celé délce
2	769 / 704	n.v.12 - n.v.32	S2 - L2	Hlavní staniční kolej, nástupiště č. 2. Trakční vedení v celé délce.
2a	- / 277	-	Se6 – Se11	Hlavní průjezdná TV v celé délce.
2b	- / 93	-	Se21 – Se23	Hlavní průjezdná pro všechny vlaky ze směru od ČT. TV v celé délce.
3	683 / 623	n.v.11 - h.v.22	S3 - L3	Vjezdová, odjezdová kolej, nástupištní hrana nástupiště č. 3. Trakční vedení v celé délce.
3a	124 / 60	n.v.25 - zarážedlo	L3a - zarážedlo	Odjezdová směr ČT, odstavná. Trakční vedení v celé délce,
4	703 / 635	n.v.16 - n.v.28	S4 - L4	Vjezdová, odjezdová kolej, nástupištní hrana nástupiště č. 2. Trakční vedení v celé délce,
5	702 / 610	n.v.15 - n.v.26	S5 - L5	Směrová, vjezdová, odjezdová kolej pro nákladní vlaky. Trakční vedení v celé délce.
6	396 / 388	h.v.18 - h.v.19	S6 - Lc6	Vjezdová, odjezdová kolej, nástupiště č. 1. TV v celé délce.
6b	238 / 174	n.v.19 - n.v.28	Sc6b – L6b	Vjezdová, odjezdová kolej. Trakční vedení v celé délce.

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
6+6b	644 / 619	h.v.18 - n.v.28	S6 - L6b	celková délka kolejí 6+6b (včetně úseku přes výhybku č. 19 – mezi návěstidly Lc6 – Sc6b)
7	719 / 650	n.v.15 - n.v.27	S7 - L7	Směrová, vjezdová a odjezdová kolej pro nákladní vlaky. Trakční vedení v celé délce.
9	725 / 591	n.v.13 - n.v.24	Sc9 - L9	Směrová, vjezdová a odjezdová kolej - směr ČT, pro nákladní vlaky. Trakční vedení v celé délce.
11	619 / 535	n.v.17 - n.v.23	Sc11- L11	Směrová, vjezdová a odjezdová kolej - směr ČT, pro nákladní vlaky. Trakční vedení v celé délce.
13	594 / 522	n.v.17 - n.v.21	Sc13 - L13	Směrová, vjezdová a odjezdová kolej - směr ČT, pro nákladní vlaky. Trakční vedení v celé délce.
15	773 / 698	n.v.6 - n.v.21	Sc15 - L15	Směrová, vjezdová a odjezdová kolej - směr ČT, pro nákladní vlaky. Trakční vedení v celé délce.
207	-- / 738 (696)*	n.v.202 - n.v.213	Sc207 - Se38 (TP 852 – TP 851)*	Odevzdávková kolej vlečky TŽ, vjezdová kolej pro nákladní vlaky ze směru od ČT. Trakční vedení v celé délce, provozovatel TŽ
209	-- / 715 (680)*	n.v.203 - n.v.212	Sc209 - Se37 (Sc209 – TP 851)*	Odevzdávková kolej vlečky TŽ, vjezdová kolej pro nákladní vlaky ze směru od ČT, Trakční vedení v celé délce, provozovatel TŽ
211	-- / 695 (677)*	n.v.203 - n.v.212	Sc211 - Se36 (TP 853 – TP 851)*	Odevzdávková kolej vlečky TŽ, vjezdová kolej pro nákladní vlaky ze směru od ČT. Trakční vedení v celé délce, provozovatel TŽ
301	- / 671	-	Sc301 – L301	Průjezdná na vlečku TŽ, vjezdová / odjezdová kolej pro nákladní vlaky směr ČT na / z odevzdávkové kolejiště vlečky TŽ. Trakční vedení v celé délce.
1c	- / 320	-	Sc1c – Lc1c	Hlavní průjezdná pro všechny vlaky ve směru / ze směru ČT. Trakční vedení v celé délce.
1c+Lc 1cK	- / 1005	-	Sc1c - Sc1d	Hlavní průjezdná pro všechny vlaky ze směru od ČT. Trakční vedení v celé délce. Délka kolejí: 1c – 320m (Sc 1c – Lc1c), Lc1cK– 685m (Lc1c – Sc1d)

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., ná- věstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
Lc1cK +1d	- / 1012	-	Lc1c - L1d	Hlavní průjezdná pro všechny vlaky ve směru do ČT. Trakční vedení v celé délce. Délka koleje Lc1cK – 685m (Lc1c – Sc1d)
1d	- / 327	-	Sc1d - L1d	Hlavní průjezdná pro všechny vlaky ve směru / ze směru ČT. Nástupištní hrana 2. nástupiště na zastávce Tři- nec-Konská. Trakční vedení v celé délce.
manipulační koleje				
5a	654 / 607	h.v.3 - zarážedlo	Se 7 - zarážedlo	Výtažná kolej. Trakční vedení v celé délce, v koleji výhybka US3.
5b	106 / 48	n.v.5 – n.v.14	Se10 – Se13	Pro jízdy z kolejí č. 5 a 7 do výtažné koleje č. 5a. TV v celé délce.
6a	89 / 84	Vk2 - zarážedlo	Se15 - zarážedlo	kusá, odstavná, trakční vedení v délce 77 metrů od Se 15, předtá- pěcí stojan ČD C.
8	404 / 370	Vk3 - n.v.38	Se 16 - námezník výh. č. 38	Vykládková a průjezdná kolej do koleje č.8a, boční rampa, skladiště, kolejová váha,
8a	187 / 144	h.v.38 - n.v.43	hrot výhybky č. 38 – Se 26	průjezdná kolej do výtažné koleje č.8b.
8b	247 / 243	h.v.44 - zarážedlo	Se30 – zarážedlo	Výtažná kolej, v koleji trvale uza- mčena výhybka č. 45,
10	262 / -	n.v.37 - zarážedlo	-	Nakládková, vykládková, kusá kolej, vybavená čelní rampou,
12	205 / -	n.v.37 - zarážedlo	-	Nakládková, vykládková, kusá kolej, vybavená čelní rampou,
13a	75 / 57	n.v.6 – h.v.13	Se12 – Se14	Pro jízdy z kolejí č.9 až 13 do vý- tažné koleje č.5a, trakční vedení v celé délce.
201	-- / 637	n.v.205a - n.v.210	Se25 – Se33	Odevzdávková kolej vlečky TŽ, trakční vedení v celé délce, provozovatel TŽ
203	-- / 616 (569)*	n.v.206 - n.v.210	Se27 - Se34 (Se27 – TP 851)*	Odevzdávková kolej vlečky TŽ, trakční vedení v celé délce, provozovatel TŽ
205	-- / 644	n.v.206 - n.v.211b	Se28 - Se35	Odevzdávková kolej vlečky TŽ, trakční vedení v celé délce, provozovatel TŽ
spojovací koleje				

Kolej číslo	Délka/ užitečná délka v m	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení, snížená rychlost, jiný provozovatel koleje (např. provozovatel vlečky, apod.)
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
1	2	3	4	5
101a	--	-	vnitřní areál vlečky TŽ – Se20	kolej vlečky TŽ mezi návratovým a odevzdávkovým kolejištěm vlečky TŽ, Označení na TŽ – kolej č. 1500, provozovatel TŽ
2110	--	-	vnitřní areál vlečky TŽ - Se41	kolej vlečky TŽ mezi odevzdávkovým kolejištěm vlečky TŽ a částí kolejiště TŽ- Baliny, provozovatel TŽ
209a	- / 64	-	Se 40 – Se 42	Průjezdná kolej z koleje č.301 na odevzdávkové kolejiště vlečky TŽ, trakční vedení v celé délce.
záchytné koleje				
205a	-- / 32	n.v.211a - zarážedlo	Se39 - zarážedlo	Odvrtná kusá kolej TŽ pro koleje č. 201-205, odstavná, trakční vedení v celé délce. Označení na TŽ – kolej č. 215, provozovatel TŽ
301x	15 / -	n.v.49 - zarážedlo	-	Odvrtná kusá kolej

5. Zabezpečovací zařízení

a) ve stanici

Staniční zabezpečovací zařízení je obsluhováno místně. ŽST je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie elektronickým stavědlem typu ESA 33 pro ovládání zabezpečovacího zařízení: vlastní ŽST, odevzdávkového kolejiště vlečky TŽ, a.s. a vzdáleného staničního zhlaví Trinec-Konská. SZZ ESA 33 umožňuje stavění zabezpečených vlakových i posunových cest, obsluha ZZ se provádí z jednotného obslužného pracoviště (JOP) z dopravní kanceláře. VZ kóduje v celém obvodu ŽST při vlakových cestách po kolejích č. 1 a 2 - v celém obvodu ŽST (včetně kolejí č. 1a, 1b, 1c, 1d, 2a, 2b), po dopravních kolejích č. 3, 4, 5, 6, 6b, 7 - pouze na těchto dopravních kolejích.

Výpravčí může předáním pomocných souhlasů převést organizaci posunu na jednotlivá stavědla /pomocná stavědla/:

PSt 1 (umístěno na St 1) – obsluha výhybek pro posunové cesty z výtažné koleje 5a na koleje 5 (9) – 15 dle varianty předávaných souhlasů:

PSt1a – pro posun z výtažné koleje 5a na koleje 9 – 15 a za Se 8 a zpět; ovládané výhybky: 3/Vk1, 6, 13, 17; podmínka pro předání souhlasu: výhybky v poloze: 7/4+, 5+.

PSt1b – pro posun z výtažné koleje 5a na koleje 5 – 15 a za Se 8 a zpět; ovládané výhybky: 3/Vk1, 5, 6, 13, 15, 17; podmínka pro předání souhlasu: výhybky v poloze: 7/4+, 14/9+.

PSt 2 (umístěno na St 2) - obsluha výhybek odevzdávkového kolejiště vlečky TŽ dle varianty předávaných souhlasů:

PSt2a – pro posun z koleje 101a na koleje 201 – 205 a zpět; ovládané výhybky: 205a, 206; podmínka pro předání souhlasu: výhybky v poloze: 200/201b+, 201a+, 205b+.

PSt2b – pro posun z koleje 101a na koleje 201 – 211 a zpět; ovládané výhybky: 201a, 202, 203, 205a, 206; podmínka pro předání souhlasu: výhybky v poloze: 200/201b+, 205b+.

PSt2c – pro posun z kolejí 5 – 15 na koleje 201 – 205 přes výhybku 204 a zpět; ovládané výhybky: 21, 23, 24, 27, 29, 205a, 206; podmínka pro předání souhlasu: výhybky v poloze: 26+, 34/30+, 36/204+, 200/201b+, 205b-.

PSt2d – pro posun z kolejí 5 – 15 na koleje 201 – 211 a zpět; ovládané výhybky: 21, 23, 24, 27, 29, 200/201b, 202, 203, 205a, 206; podmínka pro předání souhlasu: výhybky v poloze: 26+, 34/30+, 36/204+, 201a-, 205b-.

PSt2e – pro posun z koleje 101a na koleje 207 – 211 a zpět a z kolejí 5 – 15 na koleje 201 – 205 přes výhybku 204 a zpět; ovládané výhybky: 21, 23, 24, 27, 29, 202, 203, 205a, 206; podmínka pro předání souhlasu: výhybky v poloze: 26+, 34/30+, 36/204+, 200/201b+, 201a-, 205b-.

PSt2f – pro posun z koleje 101a na koleje 201 – 211 a zpět a z kolejí 5 – 15 na koleje 201 – 211 a zpět; ovládané výhybky: 21, 23, 24, 27, 29, 200/201b, 201a, 202, 203, 205a, 205b, 206; podmínka pro předání souhlasu: výhybky v poloze: 26+, 34/30+, 36/204+.

PSt 3 (umístěno v kolejišti poblíž výhybky 42) - pro posun z kolejí 8a, 10a, 12a za Se 30 a zpět ,ovládání Se 26 a Se 30 a EMZ – OVk1/43, podmínka pro předání souhlasu: výhybky v poloze 41/44+

V DK v dopravním stole je umístěna deska nouzových obsluh:

pro **nouzové** zajištění jízd vlaků po 1. a 3. staniční koleji od vjezdového návěstidla 1L po vjezdové návěstidlo 1S včetně vzdáleného staničního zhlaví Třinec-Konská po kolejích č. 1c+Lc1cK+1d (kontrola požadované polohy výhybek v jízdních cestách

pro **nouzové** zajištění jízd vlaků po 2. a 4. staniční koleji od vjezdového návěstidla 2L po vjezdové návěstidlo 2S (kontrola požadované polohy výhybek v jízdních cestách)

obsluha PN na vjezdových návěstidlech

b) na trati

V obou přilehlých mezistaničních úsecích je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz. Traťová část VZ (vlakového zabezpečovače) je v činnosti na obou traťových kolejích i při jízdách proti správnému směru.

6. Telekomunikační a informační zařízení

telefonní okruhy

traťový* - spojení s ŽST: Návší (Bystřice – jen při místní obsluze), Český Těšín

přímý* - spojení s výpravčím ŽST: Návší (Bystřice – jen při místní obsluze), Český Těšín

přivolávací* - dorozumívání od jednotlivých vjezdových návěstidel

dispečerský vlakový - spojení s PD (samostatný telefon)

elektrodispečerské - přímé spojení s elektrodispečerem (samostatný telefon)

výhybkářské*

výpravčí - St 1+ St 2 (společný)

výpravčí - St 1

výpravčí - St 2

výpravčí - PSt 3

místní*

výpravčí – dozorčí provozu ČD Cargo

účastnický pro spojení s **telefonní sítí ČD-T**

Na pracovišti výpravčího (hlavní i záložní) a operátora ŽD jsou jako základní telefonní zapojovače aktivovány terminály IP TouchCall ovládané dotykovou obrazovkou, ve kterých je integrováno ovládání telefonního zapojovače a ústního hlášení (při poruše IS INISS nebo do-

plňkové hlášení) do staničního rozhlasu pro ŽST Třinec, zastávky: Vendryně, Třinec centrum, Třinec-Konská, Ropice zastávka.

Na pracovištích signalisty St 1 a St 2 jsou umístěny MTZ obsahující přímé spojení s výpravčím v DK, signalistou druhého stavědla.

rádiová spojení

GSM-R – v úseku trati Český Těšín (mimo) – Mosty u Jablunkova ST HR (mimo) a v ŽST Třinec slouží k navázání spojení účastníků řídících provoz a organizujících drážní dopravu, např. mezi výpravčím a strojvedoucím. ŽST Třinec je do sítě GSM-R zapojena prostřednictvím pevného terminálu integrovaného do IP TouchCall na všech pracovištích vybavených tímto zapojovačem.

Místní rádiové sítě (MRS) Ve stanici se používají 2 základnové radiostanice u výpravčího, dále základnové radiostanice umístěné u signalisty St1 a signalisty St2 a přenosné radiostanice.

výpočetní technika

V DK je umístěno zařízení výpočetní techniky:

- PC s GTN – na hlavním i záložním pracovišti výpravčího

- na samostatném PC u operátora ŽD - tvorba písemných rozkazů (APM V-rozkazy) - viz příloha 36 SŘ

- na samostatném PC u operátora ŽD – aplikace INISS - pro obsluhu generovaného hlášení staničního rozhlasu a vizuálního informačního zařízení - viz příloha 25 SŘ

- na samostatném PC na záložním pracovišti výpravčího – ASDEK – výstupní terminál vyhodnocovacího zařízení indikátoru plochých kol horkoběžnosti ložisek a horkých obručí kol – viz Příloha 24 SŘ

Informační zařízení pro cestující

K podávání informací cestující veřejnosti o jízdách vlaků, zpoždění a zajišťování jejich bezpečnosti slouží integrovaný informační systém stanice (INISS), který je umístěn v DK a jeho obsluhu provádí operátor ŽD (v jeho nepřítomnosti dozorce výhybek nebo výpravčí).

Ze systému INISS je generováno hlášení pro staniční rozhlas pro ŽST Třinec, zastávky: Vendryně, Třinec centrum, Třinec-Konská, Ropice zastávka. Hlášení může být prováděno rovněž individuálně ústně z IP TouchCall.

Dále jsou ze systému INISS ovládány informační tabule:

v ŽST Třinec

- na 3. nástupišti - 4 jednostranné odjezdové nástupištní informační tabule - po dvou u každé koleje

- na 2. nástupišti - 2 jednostranné (směr Bystřice) a 2 oboustranné (směr Český Těšín) odjezdové nástupištní informační tabule - po jedné u každé koleje

- na 1. nástupišti – 1 oboustranné odjezdové nástupištní informační tabule – u schodiště

- ve vestibulu - 1 příjezdová informační tabule a 2 odjezdové informační tabule

na zastávce Třinec centrum:

- na 1. nástupišti na - 3 jednostranné odjezdové nástupištní informační tabule

- na 2. nástupišti - 3 jednostranné odjezdové nástupištní informační tabule

- 2 odjezdové informační tabule nad schodištěm k jednotlivým nástupištím

ASDEK – Diagnostika kolejových vozidel

Ve 2. TK Návsí - Bystřice mezi zastávkou Hrádek a ŽST Bystřice v km 303,130 je umístěna traťová část (měřicí čidla) vyhodnocovacího zařízení ASDEK – Diagnostiky kolejových vozidel.

7. Elektrická trakční zařízení

Trakční proudová soustava: trakční vedení je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 000 V. Trakční vedení ŽST a přilehlých traťových úseků je napájeno z napájecích stanic Jablunkov (Návsí) a Český Těšín. Pro zlepšení napájecích poměrů je v km 307,605 (zastávka Vendryně) vybudována spínací stanice. V elektrickém dělení u spínací stanice jsou umístěna návěstidla pro elektrický provoz „Stáhněte sběrač“. Zastavení a stání elektrických lokomotiv se zvednutými sběrači v tomto úseku je zakázáno, zvednutí sběračů může být provedeno pouze se souhlasem elektrodispečera.

<i>napájecí stanice</i>	<i>místo (km)</i>	<i>spínací stanice</i>	<i>místo (km)</i>
Jablunkov (Návsí)	299,880	Vendryně	307,605
Český Těšín	136,500		

8. Ohřev výhybek

Ohřev je proveden u výhybek č. 1,2,4, 7 až 12, 14,15,16,18,22,25,26,28, 29 až 36, 39,40, 49, 50,204.

9. Osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno do následujících skupin:

1.nástupiště - osvětlení

2.nástupiště – osvětlení

2.nástupiště – piktogramy

3.nástupiště – osvětlení

3.nástupiště – piktogramy

osvětlení přechodové lávky

Osvětlení kolejiště je instalováno na trakčních podpěrách a z částí stožáry JŽ12 děleno do následujících skupin:

Skupina A bystřické zhlaví

Skupina B levá část kolejiště směr Bystřice

Skupina C střed stanice

Skupina D pravá část kolejiště směr Český Těšín

Skupina E zhlaví těšínské

Skupina F koleje č. 8, 10

Skupina S přecladiště a kolej č. 12

Skupina H výtažná kolej směr Bystřice

Ovládání osvětlení je z dotykové obrazovky systému FARCOM umístěné v dopravní kanceláři.

10. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2018

Traťový úsek Návsí - Třinec

Směr Návsí – Třinec

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
17	4	22	1	15	5	0	2	66

Směr Třinec – Návsí

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
16	4	22	1	13	7	0	6	69

Trat'ový úsek Třinec – Český Těšín

Směr Třinec – Český Těšín

Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
17	4	2	22	1	15	14	5	11	91

Směr Český Těšín – Třinec

Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
16	4	1	23	1	13	18	2	11	89

11. Staniční a trat'ová technologie

Jedná se o vlakotvornou a seřaďovací stanici s úzkou vazbou na vlečku Třineckých železáren s 529 přivěšenými nákladními vozy/24 hod, seřaďovací výkonností 989 vozů/24 hod a zálohou seřaďovací výkonnosti 46 %. K tomu přistupuje přidávání postrkové lokomotivy u některých nákladních vlaků směr Čadca a odvěšování postrkových lokomotiv z tohoto směru.

Končící vlaky:**a) Končící v Třinci**

1x Pn Kladno - Třinec

1x Mn Petrovice u Karviné – Třinec

2 x do Třinec

b) Končící vlaky v Třinci kol. TŽ

2x Pn PKP – Český Těšín nákl.n. – Třinec kol. TŽ

1x Pn Č.Třebová odj. Sk – Ostrava uhelné n. Třinec kol. TŽ

2x Pn Ostrava hl.n. – Třinec kol. TŽ

1x Pn Zábřeh na Moravě – Výh Polanka n.Odrou – Třinec kol. TŽ

1x Pn Karviná Doly – Třinec kol. TŽ

1x Pn Nádraží Washington – Výh Polanka n.Odrou – Třinec kol. TŽ

1x Mn Český Těšín nákl.n. – Třinec kol. TŽ

9 x vlaků do Třinec kol. TŽ

Výchozí vlaky:

1x Pn Třinec – Český Těšín - Zebrzydowice – PKP

3x Pn Třinec – Ostrava hl.n.

1x Pn Třinec – Ostrava uhelné n. – Kladno-Dubí

2x Pn Třinec – Karviná Doly

1x Pn Třinec – Výh Polanka n.Odrou – Lhota nad Bečvou

1x Pn Třinec – Louky nad Olší – Karviná-Doly

1x Mn Třinec – Petrovice u Karviné

4x Mn Třinec – Český Těšín nákl.n.**14 x celkem****Tranzitní vlaky s manipulací**

1x Nex – Ostrava hl.n. Žilina

1x Nex Český Těšín – Žilina

1x Nex Žilina – Český Těšín**3x celkem**

12. Počty pracovníků a současná personální potřeba na obsluhu zařízení dopravní cesty

Ve směně:

1 výpravčí, personální potřeba	5,488 pracovníků
1 dozorce výhybek, personální potřeba	4,962 pracovníků
1 signalista St1, personální potřeba	5,008 pracovníků
<u>1 signalista St2, personální potřeba</u>	<u>5,451 pracovníků</u>
Celkem	20,909 pracovníků

B) Navrhovaný stav

Návrh na řízení a ovládání stanice

Stanici je možno rozdělit na dva základní obvody. Jeden s kolejemi č.1,2,3,4 u nástupištních hran pro tranzitní dopravu a zbývající koleje (č.5 až 15) v liché kolejové skupině využívané pro vlakotvorné a seřadovací práce s posunem do výtažné koleje č.5a. Koleje č.6 je sice u prvního nástupiště, ale její využití je i pro nákladní vlaky končící ze Slovenska s následným přestavením na vlečku TŽ. Další samostatný obvod je pak vlečkové kolejiště Třineckých železáren.

Řízení dopravního provozu včetně obsluhy zařízení dopravní cesty se navrhuje v plném rozsahu z CDP Přerov s tím, že koleje č.1,2,3,4 případně č.6 budou přiděleny řídicímu dispečerovi a zbývající koleje pak úsekovému dispečerovi Český Těšín. Ve stanici přitom zůstanou zachováni signalisté na obou stavědlech, do zálohy pro případ poruchy dozorce výhybek. K dispozici rovněž zůstává pohotovostní výpravčí ŽST Návsí.

Úsekový dispečer Český Těšín- řídí dopravní provoz včetně obsluhy zařízení dopravní cesty ve stanicích Třinec, Český Těšín, Louky nad Olší s tím, že na přidělených kolejích stanic Třinec, Český Těšín, Louky nad Olší bude mít přednostní volbu úkonů řídicí dispečer. V pracovní náplni má místní práci v nákladní dopravě s výchozími, končícími a tranzitními vlaky se zpracováním. Ve stanici Třinec včetně obvodu Třinec-Košská a odevzdávkového kolejiště dráhy vlečky Třinec TŽ a.s. včetně zajištění drážní dopravy na styku drah s dráhou vlečkou TŽ a.s. a dalšími malými vlečkami, Dále komunikuje se signalisty pomocných stavědel v ŽST Třinec a Český Těšín a s dispečerem TŽ a.s., dispečerem ND ČD Cargo Třinec a staničním dispečerem ČD Cargo Český Těšín. Na základě indikace závad na vlcích z vyhodnocovacího zařízení ASDEK provádí potřebná opatření. V první etapě, bez připojení stanic Louky n.O., Karviná hl.n. pracuje na návrh CDP Přerov jen v denních směnách. V noční směně přebírají jeho pracovní náplň řídicí dispečeri 1H,2H.

Dopravna Třinec bude dálkově ovládána z pracovišť traťových dispečerů v budově CDP Přerov (č.m. 4.05).

Dále bude možno ovládat dopravu Třinec z PPV pro dílčí řízenou oblast Mosty u Jablunkova – Český Těšín (mimo) po předání z CDP Přerov. Předání/převzetí bude provedeno prostřednictvím JOP, funkce DP, MP, nebo v případě, že není z jakýchkoliv důvodů možné dálkové řízení provozu z CDP, prostřednictvím funkce NDP, NMP. Pracoviště PPV bude umístěné v DK (č.m. 113) ve výpravní budově žst. Návsí.

V případě, že není z jakýchkoliv důvodů možné dálkové řízení provozu v žst. Třinec z CDP nebo PPV Návsí, potom ze stávajícího nezálohovaného JOP, nebo stávající DNO beze změn, umístěných v DK výpravní budovy žst. Třinec.

Všechny doplňované komponenty systému DOZ a DS budou umístěny do stávající skříně DOZ, umístěné ve SÚ výpravní budovy žst. Třinec.

Doplňované aktivní prvky DOZ a DS budou napájeny z rozvodu zajištěné sítě stávajícího SZZ Třinec.

V DK bude rekonstruováno pracoviště výpravčího tak, že zde zůstane jedno stávající nezaložené JOP (bez DDZZ). Další pracoviště operátora železniční dopravy s JOP a DDZZ bude demontováno. Demontované části zabezpečovacího zařízení budou předány správci nebo nepoužitelné (po projednání a odsouhlasení OŘ Ostrava, SSZT) budou likvidovány na příslušných skládkách.

Personální obsazení stanice v navrhovaném stavu

1 dozorce výhybek, personální potřeba	5,451 pracovníků
1 signalista St1, personální potřeba	5,008 pracovníků
1 signalista St2, personální potřeba	5,451 pracovníků
Celkem	15,910 pracovníků

Personální úspora (úspora ve funkci výpravčí, avšak nárůst personální potřeby dozorce výhybek) = 20,909 – 15,910 = **4,999 pracovníků**.

4.5. Český Těšín (dopravní schéma – příloha č.5)

A) Současný stav

Železniční stanice Český Těšín leží na dráze celostátní v km 319,262 dvoukolejné elektrizované trati Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice - Bohumín.

Je stanicí odbočnou:

- v km 0,000 pro dvoukolejnou elektrizovanou trať Český Těšín–Výhybna Polanka nad Odrou;
- v km 138,091 pro jednokolejnou trať Český Těšín - Frýdek-Místek, dráha regionální;
- v km 138,091 (= 319,262) pro jednokolejnou elektrizovanou trať Český Těšín – Český Těšín státní hranice (- Cieszyn PKP-PLK /- Zebrzydowice PKP-PLK/), Současně je stanicí přechodovou pohraniční na PKP-PLK.Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín. Stanice je obsazena výpravčím.

Rozčlenění stanice z hlediska dopravního provozu - ŽST je rozdělena na tři obvody:

- **osobní nádraží**
od vjezdových návěstidel 1S od Chotěbuz a 2S od Louk n.O., vjezdového návěstidla 2AS od Albrechtic u ČT a vjezdového návěstidla PS ze směru Cieszyn PKP- PLK, včetně kolejí č. 7 - 8, 10, po cestová návěstidla Sc 7 - Sc 8.
- **nákladní nádraží**
od vjezdových návěstidel 1L a 2L od Třince / včetně kolejí č. 107 – 132 / po cestová návěstidla Sc 7 - Sc 8,
- **frýdecké přednádraží**
od vjezdového návěstidla FL od ŽST Hnojník / včetně kolejí č. 234a, 234, 236a, 236, 236b, 238, 40 / po Se 34 (směrem na střední zhlaví) a po Se22 (směrem do nákladního nádraží – z koleje č. 90).

1. Vlečky odbočující ve stanici

Účelová kolejiště SŽDC:

- **Areál OTV SEE** – je zaústěn na zhlaví směr Hnojník výhybkou č. 201 a začíná v úrovni námezníků výhybky č. M1. Uživatelem UK je OTV SEE, provozovatelem UK je ST.

- **Areál montážní základny (MOZA) SŽDC** – je zaústěn na zhlaví směr Hnojník výhybkou č. 203 z koleje č. 234a a začíná v úrovni Se13 pro jízdy z UK MOZA. Provozovatelem MOZA je ST.
- **Areál dílen ST SŽDC** - odbočuje ze zhlaví směr Hnojník výhybkou č. 204 a začíná v úrovni Se24 pro jízdy z UK dílen. Provozovatelem obou větví UK je ST Český Těšín. Uživatelem kolejiště dílen je ST Český Těšín.

2. Zastávky

Zastávka Třinec-Konská leží v km 314,040 v obvodu ŽST Třinec - u SK 1d. Zastávka není obsazena, je přidělena SŽDC - OŘ Ostrava a provoznímu obvodu (PO) Český Těšín.

Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky vnější nástupiště:

- u staniční koleje č. 1d (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, zastřešení v délce 33m,
- u traťové koleje č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, zastřešení v délce 37m.

Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem. Zastávka je vybavena podchodem v km 314,009, který spojuje nástupiště č. 1 a nástupiště č. 2 s areálem TŽ, a.s. Bezbariérový přístup je zajištěn podchodem a výtahy na jednotlivá nástupiště. Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Třinec (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení).

Zastávka Ropice zastávka leží v km 316,095 mezi stanicemi Třinec a Český Těšín, není obsazena zaměstnancem SŽDC, je přidělena SŽDC - OŘ Ostrava a PO Český Těšín. Pro nástup a výstup cestujících je pro oba směry na každé straně zastávky vnější otevřené nástupiště:

- u TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 190 m, bez zastřešení
- u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 190 m, bez zastřešení.

Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem. Na 1. i 2. nástupišti je zřízen jeden přístřešek pro cestující. Pro přístup na 1. a 2. nástupiště (přechod mezi nástupišti) slouží silniční podjezd s chodníkem v km 316,078 a dále schodiště nebo rampa pro bezbariérový přístup. Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Třinec (generované hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení).

Odbočka Chotěbuz leží v km 323,880 tratě Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice - Bohumín, mezi stanicemi Český Těšín - Louky nad Olší a v km 4,625 tratě Český Těšín - Výhybna Polanka nad Odrou, mezi stanicemi Český Těšín - Albrechtice u ČT, pro tuto trať je v 1. TK odbočkou. Odbočka je současně neobsazenou zastávkou na výše uvedených tratích.

Do odbočky Chotěbuz jsou zaústěny tyto traťové koleje (TK):

- 1. (3.*) TK Albrechtice u Českého Těšína – odb. Chotěbuz zapojena výhybkou č. 301 do 1. TK Louky nad Olší – Český Těšín (odvrat tvoří odbočná větev výhybky č. 302 ukončená zarážedlem)
- 1. TK Louky nad Olší – Český Těšín

Odbočkou a zastávkou Chotěbuz dále prochází tyto traťové koleje (TK) bez kolejového propojení:

- 2. TK Český Těšín - Louky nad Olší
- 2.(4.*) TK Český Těšín – Albrechtice u ČT

*** Označení 3. a 4. TK je uvedeno jen u ZZ odb.Chotěbuz na pultu RZZ v ŽST Český Těšín.**

Oddílová návěstidla v traťových kolejích odb. Chotěbuz – Albrechtice u ČT a Český Těšín – Albrechtice u ČT mají označení pro 3. a 4. TK. Na ZZ v ŽST Albrechtice u Českého Těšína je 3. TK označena jako 1. traťová kolej a 4. TK jako 2. traťová kolej.

Odbočka je trvale neobsazena a je dálkově ovládána z ŽST Český Těšín.

Je vybavena dvěma ostrovními nástupišti mezi traťovými kolejemi č. 1(3) Albrechtice u ČT – odb. Chotěbuz a č. 1 Louky n.O. – Český Těšín – 1. nástupiště a mezi traťovými kolejemi č. 2 Český Těšín – Louky n.O. a č. 2.(4.) Český Těšín – Albrechtice u ČT – 2. nástupiště. Nástupiště mají délku 251 metrů, z toho je kryto 50 metrů. Výška hran obou nástupišť je 300 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště jsou spojena podchodem, který ústí na plochu před budovu odbočky a dále k veřejné komunikaci a na polní stezku směrem k řece Olši. Přístup cestujících na nástupiště je bariérový. Elektrické osvětlení je celkové a ovládá se soumrakovým spínačem.

Mezi stanicemi Český Těšín - Hnojník:

Zastávka Ropice leží v km 134,380: na zastávce je přístřešek pro cestující; vnější panelové nástupiště je dlouhé 100 metrů umístěno vlevo od koleje ve směru od začátku ke konci trati, nástupiště je bariérové - výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm, přístup na nástupiště je z místní komunikace, elektrické osvětlení na zastávce je ovládáno časovým spínačem.

Zastávka Ropice-Zálesí leží v km 131,599: na zastávce je zděný přístřešek pro cestující; vnější panelové nástupiště je dlouhé 100 metrů, je umístěno vpravo od koleje ve směru od začátku ke konci trati, nástupiště je bariérové - výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm; přístup na nástupiště je z účelové komunikace přes přejezd v km 131,606; elektrické osvětlení na zastávce je ovládáno časovým spínačem.

Zastávka Střítež u Českého Těšína leží v km 129,002 na zastávce je 1 přístřešek pro cestující vnější sypané nástupiště se zpevněnou hranou je dlouhé 92 m, umístěno vlevo od koleje ve směru od začátku ke konci trati, nástupiště je bariérové - výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm; přístup na nástupiště je z místní komunikace nebo přes přejezd v km 129,017, elektrické osvětlení je ovládáno časovým spínačem.

3. Nástupiště

ŽST je vybavena pěti vyvýšenými nástupišti:

- 1. nástupiště** – nachází se u koleje č. 8, je vnější, přístupné z vestibulu, z Nádražní ulice a z podchodu,
- 2. nástupiště** – umístěno mezi kolejemi č. 2 a 6+6a, je ostrovní, přístupné z podchodu a z Jablunkovské ulice podchodem, délka nástupištní hrany u koleje č. 2,
- 3. nástupiště** – umístěno mezi kolejemi č. 1 a 5, je ostrovní, přístupné z podchodu,
- 4. nástupiště** – u koleje č. 7, je vnější, přístupné z podchodu,
- 5. nástupiště** – „frýdecké“ – nachází se u koleje č.238a, je vnější, je 60 m dlouhé, není kryto. Používá se pouze v nezbytných případech (mimořádnosti, výluky).

Délky nástupišť

1. nástupiště	190 metrů
2. nástupiště	350 metrů
3. nástupiště	350 metrů
4. nástupiště	300 metrů
5. nástupiště	75 metrů u koleje č.238

Užitečné délky nástupištích hran mezi návěstidly nebo návěstidlem a koncem nástupiště

nástupištní hrana ke koleji č.7	300 metrů
nástupištní hrana ke koleji č.5	350 metrů
nástupištní hrana ke koleji č.1	350 metrů
nástupištní hrana ke koleji č.2	350 metrů
nástupištní hrana ke koleji č.6	181 metrů
nástupištní hrana ke koleji č.6a	81 metrů
nástupištní hrana ke koleji č.6+6a	350 metrů
nástupištní hrana ke koleji č.8	190 metrů
nástupištní hrana ke koleji č.238	75 metrů

4. Koleje

Přehled užitečných délek dle projektu

číslo	Užitečná délka /m/	mezi	Poznámka
Dopravní koleje			
0	406	L0 – Sc0	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV
1	406	L1 – Sc1	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV
1a	132	Se37 – Se39	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV
1b	152	Se40 – Se43	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník a mimo směr Cieszyn PKP-PLK, TV
2	406	L2 – Sc2	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV
5	317	L5 – Sc5	vjezdová, odjezdová, průjezdná mimo směr Hnojník, TV
6	220	L6 – Sc6	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
6a	85	Lc6a – Sc6a	vjezdová, odjezdová, průjezdná mimo směr Hnojník, TV
6 + 6a	392	L6 – Sc6a	vjezdová, odjezdová, průjezdná mimo směr Hnojník, TV
7	300	L7 – Sc7	vjezdová, odjezdová, průjezdná mimo směr Hnojník, TV
8	223	L8 – Sc8	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
8a	56	Se32 – Se33	průjezdná mimo směr Hnojník, TV
100	657	Lc100-S100	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV
101	650	Lc101-S101	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV
101a	147	Se8 – Se14	hlavní průjezdná, TV v celé délce
102	608	Lc102-S102	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV
103	676	Lc103-S103	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV

104	717	Lc104-S104	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV
105	706	Lc105-S105	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV
106	798	Lc106-S106	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV
107	765	Lc107-S107	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV
108	760	Lc108-S108	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV
110	574	Lc110-S110	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV
112	582	Lc112-S112	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV
114	618	Lc114-S114	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV
116	606	Lc116-S116	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV
118	604	Lc118-Se21	vjezdová a odjezdová mimo směr Třinec a Hnojník, TV
120	604	Lc120-Se18	vjezdová a odjezdová mimo směr Třinec a Hnojník, směrová pro St1, TV
122	632	Lc122-Se19	Odjezdová mimo směr Třinec a Hnojník, směrová pro St1, TV
124	693	Lc124-Se20	odjezdová mimo směr Třinec a Hnojník
frýdecké přednádraží			
234	551	Sc234 – Lc234	vjezdová a odjezdová směr Hnojník
234a	37	S234a – Se25	odjezdová směr Hnojník, průjezdná na kolej č. 234
234+234a	688	S234a – Lc234	délka včetně úseku přes výhybky 204 a 205
236	448	Sc236 – Lc236	hlavní průjezdná od/do ŽST Hnojník na/z osobního nádraží a na/z kolej č. 236
236a	186	S236a – Se27	odjezdová směr Hnojník, průjezdná na kolej č. 236
236+236a	701	S236a – Lc236	délka včetně úseku přes výhybku 206
236b	82	Se30 – Se34	průjezdná mezi obvody frýdeckého přednádraží a osobního nádraží
238	128	Sc238 – Lc238	vjezdová a odjezdová směr Hnojník, kusá
Manipulační koleje			
10	52	Se36 - zarážedlo	kusá, odstavná, TV v celé délce
104a	46	Se4 - zarážedlo	odstavná TV
110a	619	Se3 – zarážedlo	kusá, výtažná kolej
126	350	n.v.130 – zarážedlo	kusá, kolej pro nakládku a vykládku, čelní rampa
128	350	n.v. 130 – zarážedlo	kusá, správková, odstavná kolej
130	370	n.v.128 – zarážedlo	kusá, odstavná, čelní rampa
132	477	návěstidlo Se17 – zarážedlo	kusá, odstavná pro RID
frýdecké přednádraží			
240	474	Se28 – zarážedlo	kusá, odstavná, určena pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi (RID)
odvratné koleje			
110b	22	Se31 – zarážedlo	kusá, slouží jako odvratná kolej pro koleje č. 110 až 124

5. Zabezpečovací zařízení

V Českém Těšíně jsou zřízeny:

a) SZZ ESA 44 kterým je ovládáno ZZ:

- V ŽST Český Těšín - na třineckém zhlaví a nákladním nádraží, na středním zhlaví, osobním nádraží, loukovském zhlaví od vjezdových návěstidel 1L, 2L po vjezdová návěstidla 1S, 2S, 2AS, PS a v obvodu frýdeckého přednádraží od vjezdového návěstidla FL po Lc238, včetně jízd po koleji 236b do obvodu osobního nádraží. V této části kolejiště je volnost kolejových a výhybkových úseků zjišťována prostřednictvím počítačů náprav, kromě kolejí č. 100, 101, 102, 103, 104, 0, 1, 2, 5, 6, 6a, 7, 8, 8a, a výhybkových a kolejových úseků na zhlavích:
 - třineckém – od návěstidel 1L, 2L po návěstidla S103, S101, S100, S102, S104 a izolovaný styk mezi výhybkami č. 104/106, 104/110, 112/118, 115/124, 122/129
 - středním – od návěstidel Lc107 až Lc108 a Se34 po návěstidla Sc7 až Sc8 izolovaný styk mezi výhybkami č.151/150a
 - loukovském – od návěstidel L7 až L8 a Se36 po návěstidla 1S, 2S, 2AS, PS kde je volnost kolejových a výhybkových úseků zjišťována prostřednictvím kolejových obvodů.
- Odbočky Chotěbuz – mezi vjezdovými návěstidly CL a AS, BS. Kontrola volnosti kolejových a výhybkových úseků na odbočce je zjišťována pomocí kolejových obvodů a počítače náprav PB1 pro odbočnou větev výhybky č. 302. Obsluhu SZZ Český Těšín a odbočky Chotěbuz provádí výpravčí I a výpravčí II, každý ve svém určeném obvodu.
SZZ ESA 44 umožňuje stavění zabezpečených vlakových i posunových cest (posunové cesty mimo odb. Chotěbuz), obsluha ZZ se provádí z JOP z DK, která je umístěna v prvním patře technologické budovy.

b) SZZ St 1, kterým je ovládáno ZZ v obvodu spádoviště:

- od Se7 po Se21, Se18, Se19, Se20, Se17 a Se22, od Se16 (skupinové) po zarážedla kusých kolejí č. 126, 128, 130, 132 a po výhybku č. 117 (včetně) – obsluhované výhybky č.: 111, 116, 117, 120, 121, 125, 126, 127, 128, 130;
- výhybky č. 133, 134 a návěstidla S110 až S116 - v případě předání příslušného souhlasu na St 1. Technologie spádoviště včetně ovládacího pultu v budově St.1 (km 318,050 nové kilometráže) budou nahrazeny.

Na SZZ ESA 44 je navázáno:

- **v úseku Český Těšín - Třinec:**
 - v 1. a 2. TK TZZ - obousměrný elektronický autoblok ABE-1
 - v 1. a 2. TK PZZ – EA J v km 317,026
- **v úseku Český Těšín – Louky nad Olší**
 - v 1.TK v úseku Český Těšín – odb.Chotěbuz - obousměrný elektronický autoblok ABE-1
 - v 1.TK v úseku odb.Chotěbuz – Louky n.O. - obousměrný elektronický autoblok ABE-1
 - ve 2.TK v úseku Český Těšín – Louky n.O. - obousměrný elektronický autoblok ABE-1
 - v 1. i 2.TK stávající PZZ AŽD 71 v km 321,069

- **v úseku Český Těšín – Albrechtice u ČT**
 - o v 1.TK v úseku Český Těšín – odb.Chotěbuz - obousměrný elektronický autoblok ABE-1
 - o v 1.TK v úseku odb.Chotěbuz – Albrechtice u ČT - obousměrný elektronický autoblok ABE-1
 - o ve 2.TK v úseku Český Těšín – Albrechtice u ČT - obousměrný elektronický autoblok ABE-1
 - o v 1. i 2.TK stávající PZZ AŽD 71 v km 1,805.

6. Telekomunikační a informační zařízení

Informační systém

- odjezdové tabule, po 6 řádcích (poslední řádek pro info text), umístěny společně ve vestibulu
- 2 odjezdové velkoplošné monitory (zobrazující internetovou odjezdovou tabuli), po 8 řádcích, umístěny samostatně z každé strany vstupu do podchodu
- nástupištní tabule, oboustranné s umístěním na:
 - o nástupišti – kolej č. 8 - 2 ks
 - o nástupišti – kolej č. 6 – 2 ks (1 ks pro kolej č. 6 a 1 ks pro kolej č. 6a), kolej č. 2 – 2 ks
 - o nástupišti – kolej č. 1 – 2 ks, kolej č. 5 – 2 ks
 - o 4. nástupišti – kolej č. 7 – 2 ks

Výše uvedené nástupištní tabule u příslušné koleje je možno použít odděleně (pro vlaky více směrů).

- rozhlas – hlášení generované z informačního systému INISS + možnost ústního hlášení z telefonního zapojovače IP TouchCall.

Zařízení IS obsluhuje operátor ŽD z DK ŽST Český Těšín. Informační systém zahrnuje stanici Český Těšín.

Telekomunikační zařízení

telefonní okruhy

- **traťový*** – spojení se sousedními stanicemi: Třinec, Louky n. O., Albrechtice u ČT, Hnojník, Cieszyn (PKP-PLK)
- **místní*** – spojení výpravčího I a výpravčího II s:
 - o pracovištěm dozorce výhybek (venkovního výpravčího)
 - o St 1
 - o od PZZ K1 a K2
- **přivolávací***
 - o výpravčí – vjezdová návěstidla (1L, 2L, FL, 1S, 2S, 2AS, PS)
- **účastnický*** pro spojení s telefonní sítí ČD –T s provolbou 9727:
 - o IP TouchCall - K – **linka 54495 (9720 12011) – výpravčí I, 54422 (9720 12012) –**
 - o **operátor ŽD, 54194 (9720 12010) – výpravčí II**
- ostatní linky - spojení v rámci digitální ústředny jen číslo účastníka. Přímé telefonní spojení z veřejné telefonní sítě na účastnickou stanici je 9727 + číslo účastníka.

* zapojeny v telefonním zapojovači IP TouchCall-K výpravčího I a výpravčího II

- Na pracovišti operátora ŽD:
 - je telefonní zapojovač IP TouchCall-K, ve kterém jsou zapojeny stejné telefonní okruhy jako v telefonním zapojovači výpravčího I a výpravčího II.
 - samostatný telefon CISCO – linka **9720-12019**
- na záložním pracovišti JOP je telefonní zapojovač IP TouchCall-K na kterém jsou nastaveny profily výpravčí I, výpravčí II a operátor ŽD
- na pracovišti dozorce výhybek (venkovního výpravčího) je telefonní zapojovač IP TouchCall.

Kamerový systém

Slouží k monitorování nástupištních hran všech nástupišť, výstupů z výtahů na 2., 3., 4., nástupiště do podchodu a celkového pohledu na kolejiště nákladního a osobního nádraží (po jedné otočné kameře na třineckém a středovém zhlaví). Záběry z kamer jsou přenášeny na monitory do DK – 5 monitorů na stěně + 1 monitor na pracovišti operátora ŽD a dále na 1 monitor na pracovišti dozorce výhybek (venkovního výpravčího). Nastavení pohledu z jednotlivých kamer a jejich ovládání je možné z pracoviště operátora ŽD a dozorce výhybek (venkovního výpravčího), klávesnicí a myší nebo z pracovišť výpravčího I nebo výpravčího II joystickem. Záznamové zařízení kamerového systému je umístěno v technologické budově. Správcem kamerového systému je SŽDC – SSZT.

Rádiové spojení

Místní rádiové sítě – používají se ke vzájemnému spojení vybraných účastníků pro řízení různých technologických procesů v železniční stanici.

Traťové rádiové systémy – pro organizování a řízení drážní dopravy

- základní rádiové spojení: GSM-R
- náhradní rádiové spojení: TRS (platí pouze do doby zrušení - odebrání TRS), MRS VOS – 148,7125 MHz – kanálová skupina 12
- nouzové rádiové spojení: mobilní telefon přidělený hnacímu vozidlu.

ŽST Český Těšín je do sítě GSM-R zapojena prostřednictvím pevného terminálu integrovaného do IP TouchCall-K na všech pracovištích výpravčího I a výpravčího II a dále přenosného mobilního terminálu umístěného v DK a na pracovišti dozorce výhybek (venkovního výpravčího).

7. Elektrická trakční zařízení

Zatrolejované koleje jsou děleny pro vypínání do samostatných sekcí:

- 0
- 1
- 2
- 5,7
- 6,8,10
- 100
- 101,103
- 102,104,104a
- 105,107
- 106,108
- 110,112,114,116
- 118,120,122,124
- 110a

Elektrická dělení ve stanici

V ŽST je vybudována napájecí stanice, jejíž elektrické dělení je na záhlaví směr Třinec v pokračování koleje 101 v km 317,499 – 317,683 a v pokračování koleje č. 102 v km 317,499 – 317,683 trati Mosty u Jablunkova státní hranice - Bohumín.

8. Ohřev výhybek

Elektrický ohřev je výhybek číslo:

- a) 22,24,25,27,28,29,31
- b) 21,23,26,30
- c) 16,19,20,18
- d) 1,7,8,10
- e) 2,6
- f) 3,4,9
- g) 11,13,14
- h) 102,105,108,113
- i) 114,123,119,136
- j) 107,110
- k) 202,203,207,208
- l) 111,117,118,131,132,133,134

9. Osvětlení

Elektrické osvětlení železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

10. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2018

Traťový úsek Třinec – Český Těšín

Směr Třinec – Český Těšín

Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
17	4	2	22	1	15	14	5	11	91

Směr Český Těšín – Třinec

Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
16	4	1	23	1	13	18	2	11	89

Traťový úsek Český Těšín - Louky nad Olší

Směr Český Těšín – Louky nad Olší

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
8	4	20	3	3	14	2	7	61

Směr Louky nad Olší – Český Těšín

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
8	4	20	3	2	15	2	7	61

Traťový úsek Český Těšín – Albrechtice u Č.T.

Směr Český Těšín – Albrechtice u Č.T.

Ex	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
9	7	24	0	12	7	0	4	63

Směr Albrechtice u Č.T. – Český Těšín

Ex	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
8	7	24	0	11	10	0	4	64

Traťový úsek Český Těšín – Hnojník

Směr Český Těšín – Hnojník

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
0	0	19	0	0	0	0	0	19

Směr Hnojník – Český Těšín

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
0	0	19	0	0	0	0	0	19

Traťový úsek Český Těšín – Cieszyn

Směr Český Těšín – Cieszyn

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
0	0	9	0	0	3	0	1	13

Směr Cieszyn – Český Těšín

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
0	0	9	0	0	3	0	0	12

11. Staniční a traťová technologie, výpravní oprávnění

V nákladní dopravě se jedná o stanici vlakovou, seřadovací a přechodovou na PKP.

Denní průměr 310 přivěšených vozů/24 hod, 746 vozů=seř.výkonnost/24 hod, záloha 59%.

Řadící práce se provádějí do výtažné koleje č.110a a přes svážný pahrbek s kolejovými brzdami na směrové koleje č.110 až 124. Koleje č.106 až 116 jsou současně i vjezdo-odjezdové.

Majoritní zůstává osobní doprava do čtyř směrů se společnou traťovou kolejí č.1 mezi odbočkou Chotěbuz – Český Těšín pro vlaky od Louky nad Olší i Albrechtic u Českého Těšína.

Končící vlaky:

4x Mn Třinec – Český Těšín nákl.n.

1x Pn Žilina – Český Těšín nákl.n.

1x Mn Louky n.O. – Český Těšín nákl.n.**6x celkem****Výchozí vlaky:**

1x Mn Český Těšín nákl.n. – Třinec kol. TŽ

1x Mn Český Těšín nákl.n. – Louky n.O.

1x Pn Český Těšín nákl.n. – Žilina

1x Pn Český Těšín nákl.n. – Zebrzydowice (PKP)**4 x celkem****Manipulující:**

2x Nex Žilina – Český Těšín nákl.n. – Ostrava hl.n.

1x Mn Třinec – Český Těšín nákl.n. – Petrovice u Karviné

1x Mn Petrovice – Český Těšín nákl.n. – Třinec

2x Nex Ostrava báňské n.VOK – Český Těšín nákl.n. – Žilina**6 x celkem**

12. Počty pracovníků a současná personální potřeba na obsluhu zařízení dopravní cesty

Ve směně:

1 výpravčí I panel – DK, personální potřeba	5,526
1 výpravčí II dispozice – DK, personální potřeba	5,526
1 výpravčí vnější – b. RZZ, personální potřeba	5,451*
1 operátor ŽD – DK, personální potřeba	5,481
1 dozorce výhybek – b. RZZ, personální potřeba	5,451
1 signalista – St.1, personální potřeba	5,451
1 signalista-brzdař – St.1, personální potřeba	3,448
Celkem	30,883 pracovníků

* Pozn: pracoviště neobsazeno z důvodu nedostatku zaměstnanců s OZ D-07. Činnost této funkce kumulována – zajišťuje dozorce výhybek + výpravčí II.

B) Navrhovaný stav

Návrh na řízení a ovládání stanice

V navrhovaném stavu bude stanice ovládána a řízena z centrálního pracoviště CDP v Přerově v plném rozsahu s tím, že pro řadící práce bude i nadále využíváno stavědlo St.1 jako PSt.1 kam bude předáván souhlas pro ovládání výhybek a posunovací práce v rozsahu dle projektu, podle kterého se nyní dokončuje rekonstrukce stanice. Z CDP Přerov bude stanice ovládána a řízena řídicím dispečerem a úsekovým dispečerem. Řídicí dispečer bude mít v pracovní náplni řízení provozu na kolejích č. 100,101,102, případně 103,104 předjízdných, na osobní nádraží koleje č.7,5,0,1,2,6,8 a odb.Chotěbuz.

Úsekový dispečer bude řídit dopravní provoz na zbývajících částech kolejiště včetně obsluhy zařízení dopravní cesty. V pracovní náplni má místní práci v nákladní dopravě s výchozími, končícími a tranzitními vlaky se zpracováním, obvod nákladního nádraží a frýdeckého přednádraží včetně zajištění styku s PKP na pohraniční trati Český Těšín - Cieszyn/Zebrzydowice PKP, ve stanici Louky nad Olší v cílovém stavu zajištění dopravy na styku drah s dráhou vlečkou AWT a.s. Dále komunikuje se signalisty pomocných stavědel v ŽST Trinec a Český Těšín a s dispečerem TŽ a.s., dispečerem ND ČD Cargo Trinec a staničním dispečerem ČD Cargo Český Těšín. Na základě indikace závad na vlcích z vyhodnocovacího zařízení ASDEK provádí potřebná opatření. V první etapě, bez připojení stanic Louky n.O., Karviná hl.n. pracuje na návrh CDP Přerov jen v denních směnách. V noční směně přebírají jeho pracovní náplň řídicí dispečeri.

Dopravna Český Těšín bude dálkově ovládána z pracovišť tratových dispečerů v budově CDP Přerov (č.m. 4.05).

Dále bude možno ovládat dopravu Český Těšín z PPV pro dílčí řízenou oblast Český Těšín – Dětmárovice (mimo) po předání z CDP Přerov. Předání/převzetí bude provedeno prostřednictvím JOP, funkce DP, MP, nebo v případě, že není z jakýchkoliv důvodů možné dálkové řízení provozu z CDP, prostřednictvím funkce NDP, NMP. Pracoviště PPV bude umístěné v DK (č.m. 2.06) v technologické budově Českého Těšína.

Pro zajištění nouzového místního ovládání dopravní Český Těšín bude ponechána stávající DNO beze změn, umístěná v DK (č.m. 2.06) v technologické budově Českého Těšína.

V kanceláři vnějšího výpravčího dopravní budovy žst. Český Těšín bude ponecháno jedno bezobslužné JOP.

V dopravnách Hnojník a Albrechtice u Českého Těšína bude pro zajištění přenosu čísel vlaků stávající dopravní deník propojen s navrhovanou DDZZ.

Zadávání čísel vlaků od Cieszyna bude prováděno prostřednictvím JOP traťového dispečera na CDP Přerov, nebo prostřednictvím JOP PPV Český Těšín. Bude zřízena bezpečná informace o volnosti mezistaničního úseku dle řešení uvedeného v záznamu z porady konané 1. 8. 2018 v Bohumíně.

Všechny doplňované komponenty systému DOZ a DS budou umístěny do skříně DOZ (zřízené v rámci stavby *Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín*, umístěné ve SÚ (č.m. 1.14) technologické budovy Českého Těšína.

Doplňované aktivní prvky DOZ a DS budou napájeny z rozvodu zajištěné sítě SZZ Český Těšín.

V DK (č.m. 2.06) bude rekonstruováno pracoviště výpravčího na pracoviště PPV pro dílčí řízenou oblast Český Těšín – Louky nad Olší - Karviná hlavní nádraží tak, že zde zůstane jedno nezálohované JOP rekonstruované na rozsah uvedené oblasti a provozní aplikace DDZZ rekonstruovaná na rozsah uvedené oblasti. Další pracoviště výpravčího s JOP a operátora železniční dopravy s JOP a DDZZ budou ponechána po dobu udržitelnosti. Demontované části zabezpečovacího zařízení budou předány správci nebo nepoužitelné (po projednání a odsouhlasení OŘ Ostrava, SSZT) budou likvidovány na příslušných skládkách.

Personální obsazení stanice v navrhovaném stavu

Stanice zůstává obsazena:

1 dozorce výhybek, personální potřeba	5,451 stanoviště ve VB
1 signalista St1, personální potřeba	5,451
1 signalista-brzdař St1, personální potřeba	3,448
1 pracoviště pohotovostního výpravčího, personální potřeba	5,451
Celkem	19,801

Personální úspora = 30,883 - 19,801 = 11,082 pracovníků.

Personální úspora: 1 výpravčí panel, 1 výpravčí dispozice, 1 operátor.

V navrhovaném stavu bude nově zřízeno pracoviště pohotovostního výpravčího.

4.6. Louky nad Olší (dopravní schéma – příloha č.6)

Stanice bude zapojena na DOZ s ovládáním z CDP Přerov až po její rekonstrukci v rámci stavby „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice“ připravené k realizaci v nejbližší době. Údaje o stanici jsou proto od bodu č.3 uváděny z projektu jmenované stavby na stav po rekonstrukci stanice.

A) Současný stav

Železniční stanice Louky nad Olší leží v km 325,613 celostátní dráhy dvoukolejné trati Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín a je odbočnou pro trať Louky nad Olší - Orlová – Bohumín. Sídlem přednosti PO je stanice Ostrava hl.n. Stanice je obsazena výpravčím.

1. Vlečky odbočující ve stanici

Vlečka číslo 6008 - Odvalová kolej č. 6a, 6b Louky n. Olší je zaústěna z druhé koleje výhybkou č. 32.

Vlečka číslo 6009 - Vlečková síť OKD, Doprava, a.s., Vlečka Báňská (Karviná Doly) je zaústěna z traťové koleje Louky nad Olší - Karviná-Doly od km 327,700.

2. Zastávky

Odbočka Chotěbuz leží v km 323,883 tratě Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín mezi stanicemi Český Těšín – Louky nad Olší a v km 4,625 tratě Český Těšín - Výhybna Polanka nad Odrou, mezi stanicemi Český Těšín - Albrechtice u ČT, pro tuto trať je v 1. TK odbočkou. Odbočka je trvale neobsazena a je dálkově ovládána z ŽST Český Těšín.

Odbočka je současně neobsazenou zastávkou na výše uvedených tratích. Je vybavena čekárnou u koleje č. 3 a dvěma ostrovními nástupišti mezi kolejemi č. 3 - 1 a č. 2 - 4.

odbočka Stonava – v km 330,266 trati Louky nad Olší – Karviná-Doly. Umožňuje jízdy vlaků do vlečkových stanic AWT Karviná - Doly a Darkov. Vlečková stanice Darkov je po všech stránkách přidělena AWT.

3. Nástupiště

Ostrovní nástupiště délky 170 m s podchodem a výtahem je navrženo v prostoru stávající koleje č.2, která bude převedena do stopy koleje č.4 nově přecíslované na kolej č.2. Náhradou bude zdopravena kolej č.6, která převezme funkci předjízdny koleje č.4. Kolej zrušené vlečky již v roce 2008 a kolej č.8, obě zapojené do koleje č.6, budou zrušeny. Ve stanici i nadále zůstává podle vyjádření zástupce AWT a.s. vlečka "Odvalová kolej Advantet World Transport a.s. č.6a, 6b Louky nad Olší. Nově bude zatrolejována špička koleje č.13 v délce 20 metrů za námezíkem na těšínském zhlaví.

4. Koleje

Přehled užitečných délek kolejí

kolej číslo	Užitečná délka /m/	mezi	Poznámka
Dopravní koleje			
1	743	L1 – S1	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
2	713	L2 – S2	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
3	736	L3 – S3	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
4	705	L4 – S4	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
5	720	L5 – S5	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
7	673	L7 – S7	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
Manipulační koleje			
5a	273	Se7 - zarážedlo	výtažná kolej, TV
9	134	Vk2-zarážedlo	manipulační kolej bez TV
11	635	námezíkem výh. č.11-Se 10	manipulační kolej, TV 20 metrů na těšínské straně

5. Zabezpečovací zařízení

Vybudováno bude nové definitivní staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) elektronického typu s kolejovými obvody 275 Hz ve stanici Louky nad Olší a nové definitivní traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) – trojznaký obousměrný autoblok elektronického typu s kolejovými obvody 75 Hz v mezistaničním úseku Louky nad Olší – Karviná hl.n. a nové TZZ na vlečce AWT a.s. v úseku Louky nad Olší – Dopravně Darkov, kde bude navrženo automatické hradlo s kolejovými obvody 75 Hz. Zařízení TZZ bude integrováno do elektronických SZZ a umístěno ve stavědlových ústřednách v těchto stanicích. V žst. Louky nad Olší bude pro umístění technologie zab.zař. vybudován nový objekt. V Dopravně Darkov se provede navázání nového TZZ – AH na stávající SZZ ve stávající stavědlové ústředně. Ve stanicích a na trati bude vybudována nová kabelizace.

V mezistaničním úseku Český Těšín – Louky nad Olší zůstane v činnosti vybudovaná TZZ ve stavbě „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2.část, žst. Český Těšín“, v žst. Louky nad Olší bude provedena nová úvazka TZZ na definitivní SZZ a v kolejisti budou demontovány a namontovány zpět pouze venkovní prvky, které budou překážet rekonstrukci žel. spodku a svršku.

Na odbočce Chotěbuz zůstane v činnosti vybudovaná SZZ ve stavbě „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2.část, žst. Český Těšín“ zachováno. Upraví se pouze pro rekonstrukci železničního spodku a svršku, pro zabezpečení nově vložených výhybek a pro nový způsob napájení SZZ z kabelu 22 kV.

6. Telekomunikační a informační zařízení

Rozhlasové zařízení

Ve stanici Louky nad Olší se instaluje nová rozhlasová ústředna v provedení IP se zesilovačem o výkonu 200W. Bude sloužit pro informaci cestujících. Ovládání ústředny bude dálkové z nadřazené ŽST Český Těšín prostřednictvím přenosového zařízení. Místně bude ústředna ovládána ze zařízení zapojovače a z ovládacího pultu. Ovládací pult bude umístěn na stole výpravčího v dopravní kanceláři ve výpravní budově. Současně bude rozhlas ovládán z automatického hlášení (součást informačního zařízení). Ozvučeny budou vytipované místnosti nové technologické budovy, ostrovní nástupiště a prostor před výpravní budovou. U vstupu do podchodu budou instalovány digitální hlasové majáčky pro nevidomé a slabozraké. Stávající rozhlasové zařízení bude demontováno.

Informační zařízení

V rámci stavby bude do žst. Louky nad Olší osazeno nové informační zařízení, nyní je zde pouze rozhlas. Budou dodány dva oboustranné nástupištní dvouřádkové informační panely, po jednom na každou hranu ostrovního nástupiště. Řídící počítač bude umístěn ve sdělovací místnosti nové technologické budovy a obslužné pracoviště na stole výpravčího v dopravní kanceláři ve stávající výpravní budově. Panely budou mít LCD trans-reflektivní displej s LED diodovým podsvětlením s automatickou regulací jasu, analogové hodiny (u dvojice panelů bude jen jeden obsahovat hodiny) a budou obsahovat doplňující informační, případně běžící, řádek. Panely musí umožňovat zobrazení informace pro rozlišení dopravce aktuálního spoje. Dále budou panely doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé a ochranou proti sedání ptáků. Informační zařízení a rozhlas s automatickým hlášením bude v jednotlivých lokalitách ovládán novým řídícím počítačem s potřebným softwarem. Informační zařízení bude mít možnost dálkového ovládání ze žst. Český Těšín.

7. Elektrická trakční zařízení

Zatrolejované koleje budou děleny pro vypínání do samostatných sekcí:

- a) koleje č. 2,4
- b) koleje č. 1,3
- c) koleje č. 5a,5,7
- d) špičky kolejí č.9,11 na těšínské straně

8. Ohřev výhybek

Elektrický ohřev je navržen u výhybek číslo:

- a) 1,2,3,4
- b) 5,8,9
- c) 6,7
- d) 12,14,15,17
- e) 16,18,19,20,21
- f) 22,23
- g) 25,27
- h) 24

9. Rychlosti ve stanicích

- v koleji č.1 = 160 km/hod ve směru jízdy Český Těšín-Karviná hl.n. 120 km/hod *
 - v koleji č.2 = 160 km/hod ve směru jízdy Český Těšín-Karviná hl.n. 120 km/hod *
 - v koleji č.3 = 60 km/hod
 - v koleji č.4 = 60 km/hod
 - v koleji č.5 = 40 km/hod
 - v koleji č.7 = 40 km/hod
 - v kolejových spojkách a do kolejí č.3,4 na těšínském zhlaví 60 km/hod
 - v kolejových spojkách a do kolejí č.3,4 na karvinském zhlaví 50 km/hod
- * 120 km/hod dočasně (do ukončení poklesů z poddolování) z důvodu viditelnosti návěstidel

10. Osvětlení

Elektrické osvětlení železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

11. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2018

Trat'ový úsek Český Těšín - Louky nad Olší

Směr Český Těšín – Louky nad Olší

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
8	4	20	3	3	14	2	7	61

Směr Louky nad Olší – Český Těšín

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
8	4	20	3	2	15	2	7	61

Trat'ový úsek Louky nad Olší – Karviná hl.n.

Směr Louky nad Olší – Dětmárovice

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
8	4	20	3	2	12	1	7	57

Směr Karviná hl.n. – Louky nad Olší

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
8	4	20	3	1	11	1	7	55

12. Staniční a traťová technologie

Ve stanici se provádí vzájemná předávka nákladních vozů mezi ČD Cargo a vlečkovou sítí AWT a.s. i výměny hnacích vozidel u vlaků mezi různými dopravci. Místní práce je výlučně orientována na odbočnou trať směr Karviná Doly.

Končící vlaky:

5x Pn Ostrava-Bartovice – Louky nad Olší

1x Pn Třinec – Louky nad Olší

1x Pn Ostrava hl.n. – Louky nad Olší

1x Pn SK – Čadca – Louky nad Olší

8x celkem

Manipulující vlaky:

1 pár Mn Český Těšín – Louky n.O.

Výchozí vlaky:

5x Pn Louky nad Olší – Ostrava-Bartovice

1x Pn Louky nad Olší – Čadca – SK

2x Pn Louky nad Olší – Třinec kol. TŽ

1x Pn Louky nad Olší – Čadca – MAV

9x celkem

Vlaky na úvrat'

2x Pn Karviná Doly – Dětmárovice

1x Pn Dětmárovice - Darkov

13. Počty pracovníků a současná personální potřeba na obsluhu zařízení dopravní cesty

Ve směně:

1 výpravčí, personální potřeba 5,488

1 staniční dozorce, personální potřeba 5,451

Celkem 10,939 pracovníků

B) Navrhovaný stav

Návrh na řízení a ovládání stanice

Stanice pracuje jako mezilehlá s kolejemi č.1,2,3,4 a odbočná stanice s kolejemi č.5,7. Navržena je k ovládání a řízení z centrálního pracoviště CDP v Přerově v plném rozsahu s tím, že koleje č.1,2,3,4 bude mít k dispozici řídící dispečer, koleje č.5,7 s vazbou na vlečkovou síť AWT a.s. a komunikací s vlečkovými stanicemi AWT a.s. úsekový dispečer Český Těšín.

Personální obsazení stanice v navrhovaném stavu

Stanice nebude obsazena dopravním zaměstnancem.

Personální úspora = 10,939 pracovníků ve funkci 1 výpravčí a 1 staniční dozorce.

4.7. Karviná hl.n. (dopravní schéma – příloha č.7)

Stanice bude zapojena na DOZ s ovládáním z CDP Přerov až po její rekonstrukci v rámci stavby „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“ připravené k realizaci v nejbližší době. Údaje o stanici jsou proto od bodu č.3 uváděny z projektu jmenované stavby na stav po rekonstrukci stanice.

A) Současný stav

Železniční stanice Karviná hl.n. leží na dráze celostátní v km 333,721 dvoukolejně trati Čadca (ŽSR) – STHR CZ/SK – Bohumín. Sídlem přednosty PO je stanice Ostrava hl.n. Stanice je obsazena výpravčím.

1. Vlečky odbočující ve stanici

Vlečka číslo **6043 - ČECOMET** – Karviná je přímým pokračováním manipulační koleje č. 4a od km 334,592.

Účelové kolejiště (UK) SŽDC

Odbočuje v ŽST Karviná hl.n. výhybkou č. 11 z koleje č. 6b.

2. Zastávky

Zastávka Karviná-Darkov – dle informací bude zrušena

Traťový úsek Karviná hl.n. – Dětmárovice (Petrovice u Karviné)

Odbočka Koukolná leží v km 337,915 mezi stanicemi Karviná hl.n. a Dětmárovice. Umožňuje jízdu vlaků mezi stanicemi Karviná hl.n. a Petrovice u Karviné po jednokolejné trati Odbočka Koukolná - Odbočka Závada. Odbočka není obsazena, je dálkově obsluhována z JOP výpravčím ŽST Dětmárovice, který řídí dopravu na této odbočce.

Traťový úsek Karviná hl.n. – Petrovice u Karviné

Odbočka Závada leží v km 286,756 mezi stanicemi Dětmárovice a Petrovice u Karviné. Umožňuje jízdu vlaků mezi stanicemi Karviná hl.n. a Petrovice u Karviné po jednokolejné trati Odbočka Koukolná - Odbočka Závada. Odbočka není obsazena, je dálkově obsluhována z JOP výpravčím ŽST Dětmárovice, který řídí dopravu na této odbočce.

Zastávka Závada leží v km 287,744 mezi odbočkou Závada a ŽST Petrovice u Karviné, je neobsazena; má bezbariérově přístupná otevřená, vyvýšená, nástupiště vně traťových kolejí č. 1 a č. 2 v délce 60 m; výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm u obou TK; na konci nástupišť se nachází úrovnový přejezd PZS - P 6514; je vybavena přístřešky pro cestující na nástupišťích, elektrickým osvětlením a rozhlasem pro informování cestujících – obsluha se provádí v případech zpoždění vlaku, změně nástupiště a o ostatních mimořádnostech z ŽST Dětmárovice pro vlaky jedoucí směr Petrovice u Karviné a z ŽST Petrovice u Karviné pro vlaky jedoucí směr Dětmárovice. Zapínání a vypínání elektrického osvětlení je automatické soumrakovým spínačem, ovládání pro dálkovou obsluhu osvětlení zastávky je umístěno v dopravní kanceláři ŽST Dětmárovice.

Výše uvedené zastávky a odbočky jsou přiděleny SŽDC - po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu k provoznímu obvodu Ostrava.

3. Nástupiště

Stanice je vybavena dvěma krytými ostrovními nástupišti spojenými podchodem a jedním jednostranným krytým nástupištěm přilehlým ke staniční budově. Nástupiště č. 1 u výprav-

ní budovy umožňuje výstup a nástup cestujících do vlaků na koleji 6. Délka nástupiště je 255 m. Nástupiště č. 2 umožňuje výstup a nástup cestujících do vlaků na kolejích 2 a 4. Délka nástupiště je 350 m. Nástupiště č. 3 umožňuje výstup a nástup cestujících do vlaků na kolejích 1 a 3. Délka nástupiště je 350 m. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Všechna nástupiště jsou doplněna výtahy.

4. Koleje

Přehled užitečných délek kolejí

kolej číslo	Užitečná délka /m/	mezi	Poznámka
Dopravní koleje			
1	845	L1 – S1	hlavní vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
2	845	L2 – S2	hlavní vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
3	838	L3 – S3	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
4	811	L4 – S4	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
6	303	Lc6 – S6	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
6b	350	L6b – Sc6b	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
6+6b	717	L6b – S6	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
Manipulační koleje			
6a	96	Se5 - zarážedlo	kolej správy tratí, bez TV
8	329	Se7 – Se8	manipulační kolej, TV na špičkách koleje
8a	75	Se6 - zarážedlo	manipulační kolej bez TV

5. Zabezpečovací zařízení

ŽST Karviná hl.n. bude zabezpečena SZZ 3. kategorie typu elektronické stavědlo s integrovanou vnitřní částí autobloku přilehlých traťových úseků. Zabezpečení bude navrženo pro rychlost 160 km/h s přenosem kódu vlakového zabezpečovače. Kolejové obvody o frekvenci 275 Hz budou splňovat podmínku interoperability TSI pro úroveň EMC. Volnost kolej č. 6 a výhybek 12, 14 bude zajišťována prostřednictvím počítačů náprav.

Mezi výhybkami 12 a 14 bude zřízeno seřadovací návěstidlo pro posun do staničních kolejí. Ačkoliv hranice obvodu SŽDC a vlečkaře se nachází až u vrat do areálu vlečkaře bude výkolejka NVk1 oddělující vlečku od celostátní dráhy umístěna u námezníku výh. č. 14. Jízdy omezenou rychlostí VCO budou uskutečňovány rychlostí 100 km/h.

V mezistaničním úseku Karviná hl.n. - odb. Koukolná bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronický obousměrný automatický blok. Traťová rychlost bude zvýšena na 160 km/h. Mezistaniční úsek Karviná hl.n. - odb. Koukolná bude ve směru jízdy do Koukolné rozdělen na tři prostorové oddíly se dvěma oddílovými návěstidly.

Pro kontrolu volnosti tratě budou použity kolejové obvody 75 Hz, které budou splňovat podmínku interoperability TSI pro úroveň EMC.

Odb. Koukolná je v současné době zabezpečena elektronickým stavědlem ESA 11 z roku 2002, které je součástí elektronického stavědla žst. Dětmárovce. Veškerá vnitřní výstroj je umístěna v SÚ žst. Dětmárovce. Odbočka zůstane i po realizaci stavby zabezpečena stávajícím elektronickým stavědlem. Na nových výhybkách UIC 60 budou namontovány nové nerozřezné přestavníky a snímače polohy jazyka.

V traťovém úseku odb. Koukolná - Dětmárovce bude v souladu s PD ponecháno stávající traťové zabezpečovací zařízení (vnitřní i vnější část) s výstrojí soustředěnou v žst. Dětmá-

rovice. Zachováno také zůstane traťové zabezpečovací zařízení na jednokolejně trati odb. Koukolná - odb. Závada včetně PZS 3SBI elektronického typu.

6. Telekomunikační a informační zařízení

Rozhlasové zařízení

V rámci nové stavby se v ŽST Karviná hl.n. navrhuje stávající rozhlasové zařízení pro informování cestujících demontovat a nahradit novým zařízením v IP technologii. Rozhlasové zařízení bude vybaveno zařízením pro zpětnou vazbu pro kontrolu proběhlého hlášení. Pro umístění vnějších rozhlasových reproduktorů bude využito zastřešení nástupiště a stožáry pro osvětlení nástupiště. Rozhlasové zařízení bude ovládáno z PC pro automatická hlášení (součást PS informačního systému). Pro živá hlášení bude využit telefonní zapojovač v IP provedení a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení. Dálkově bude možné rozhlasové zařízení ovládat z Žst. Český Těšín pomocí přenosového zařízení. Na vstupech do podchodu budou umístěny hlasové majáčky pro nevidomé a slabozraké.

Informační zařízení

V rámci nové stavby bude v ŽST Karviná hl.n. vybudován nový informační hlasový a vizuální systém, který bude automaticky provádět ve spojení s rozhlasovým zařízením hlášení a ovládání vizuálních prvků IS. Pomocí centrálního počítače bude možné dodávat informace o aktuálních dopravních procesech (časy skutečných příjezdů a odjezdů vlaku a z toho vyplývajícího zpoždění). Tyto informace poskytuje graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení.

V Žst. Karviná dojde k umístění informačních panelů a jednotlivých prvků IS následovně:

- Výpravní budova – 1x odjezdová tabule, 1x příjezdová tabule;
- Ostrovní nástupiště – dvojice nástupištních panelů oboustranných u výstupu z podchodu u každé nástupištní hrany;
- Nástupiště u VB – oboustranné nástupištní panely;
- V podchodu – dvouřádkové podchodové panely.

Nástupištní panely budou vybaveny hodinovým zařízením a možností zobrazovat řádek aktuálních „běžících“ informací.

Ovládání celého systému bude prováděno místně pomocí pracoviště v dopravní kanceláři ŽST Karviná hl.n., dálkově z řídicího serveru v ŽST Český Těšín, případně v budoucnu po vybudování dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ) z dispečerského pracoviště.

7. Elektrická trakční zařízení

Zatrolejované koleje budou děleny pro vypínání do samostatných sekcí:

- a) koleje č. 1
- b) koleje č. 2
- c) koleje č. 4,6 a špičky koleje č.8
- d) koleje č.3

8. Ohřev výhybek

Elektrický ohřev je navržen u výhybek číslo:

- a) 1,2,3,4
- b) 6,7,8
- c) 5,13
- d) 12,14,16
- e) 15,17,18,19

9. Rychlosti ve stanici

- v koleji č.1 = 160 km/hod
- v koleji č.2 = 160 km/hod
- v koleji č.3 = 60 km/hod
- v koleji č.4 = 60 km/hod
- v koleji č.6+6b = 50 km/hod
- v kolejových spojkách a do kolejí č.3,4 na těšínském zhlaví 60 km/hod
- v kolejových spojkách a do kolejí č.3,4 na dětmarovickém zhlaví 60 km/hod

10. Osvětlení

Elektrické osvětlení železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

11. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy podle GVD 2018

Trat'ový úsek Louky nad Olší – Karviná hl.n.

Směr Louky nad Olší – Karviná hl.n.

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
8	4	20	3	2	12	1	7	57

Směr Karviná hl.n. – Louky nad Olší

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
8	4	20	3	1	11	1	7	55

Trat'ový úsek Karviná hl.n. - Dětmárovice

Směr Karviná hl.n. – Dětmárovice

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
9	4	20	3	2	12	2	7	59

Směr Dětmárovice - Karviná hl.n.

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
9	4	20	3	1	11	2	7	57

Trat'ový úsek Odb. Koukolná – Odb. Závada

Směr Odb. Koukolná – Odb. Závada

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
0	0	0	0	0	2	2	2	6

Směr Odb. Závada - Odb. Koukolná

Ex	R	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem
0	0	0	0	1	2	2	2	7

12. Staniční a trat'ová technologie

Stanice slouží převážně pro tranzitní dopravu, místní práce je minimální. Podle aktuálního GVD zde končí 1x Ex i 1x Mn vlak, výchozí vlak 1x Ex, 1x a 1x Mn.

Končící vlaky:

1x Ex Praha hl.n. – Karviná hl.n.

1x Mn Petrovice u Karviné – Karviná hl.n.**2x celkem****Manipulující vlaky:**

1 pár Mn Karviná hl.n. – Petrovice u Karviné

Výchozí vlaky:

1x Ex Karviná hl.n. – Praha hl.n.

1x Mn Karviná hl.n. – Petrovice u Karviné**2x celkem****13. Počty pracovníků a současná personální potřeba na obsluhu zařízení dopravní cesty**

Ve směně:

1 výpravčí, personální potřeba	5,488
Celkem	5,488 pracovníků

B) Navrhovaný stav**Návrh na řízení a ovládání stanice**

Stanice s úplnou peronizací a minimální místní prací je přímo určena k ovládání a řízení z centrálního pracoviště CDP v Přerově v plném rozsahu.

Personální obsazení stanice v navrhovaném stavu

Stanice nebude obsazena dopravním zaměstnancem. **Personální úspora = 5,488 pracovníků**

5. Návrh řízení dopravy po aktivaci DOZ

Centrální dispečerské pracoviště bude v této stavbě zajišťovat:

- obsluhu zabezpečovacího zařízení ve všech stanicích, kromě stanic Karviná hl.n., Louky nad Olší
- řízení sledu vlaků na celé trati a do nejbližších stanic tratí odbočných,
- plnění jízdního řádu vlaků osobní i nákladní dopravy v návaznosti i na tratě odbočné,
- řízení dopravního provozu i při mimořádných událostech a poruchách zařízení dopravní cesty,
- obsluhu informačních systémů pro cestující celé řízené oblasti,
- obsluhu kamerových systémů.
- přenos čísel vlaku
- GTN
- zapojení indikátorů horkoběžnosti a indikátorů plochých kol. do řídicího systému DOZ
- ovládání stanic i v nouzovém režimu (PN)
- ovládání z DOZ osvětlení stanic, zastávek a ohřevu výměn pokud nebudou zapojeny v automatickém režimu
- ovládání rozhlasu, hlášení v automatickém režimu v závislosti na jízdě vlaku. Ostatní hlášení zajistí operátoři nebo dispečeři
- elektronické vedení dokumentace
- pracoviště dispečerů CDP budou vybavena JOP DOZ.

5.1 Řízení dopravy

Návrh řízení dopravy v rámci DOZ vychází z výše uvedeného posouzení problematiky stanic, jejich železniční infrastruktury, staniční i traťové technologie, místní a vlakotvorné práce s nákladním vozem, rozsahem dopravy, zejména osobní a příměstské i ze zkušeností již dálkově řízených úseků z CDP Přerov. Z hlediska řízení dopravního provozu patří úsek Dětmárovice – Mosty u Jablunkova k těm obtížnějším a rozsahem železniční infrastruktury k těm větším. Je to dáno dvěma vlakotvornými a seřaďovacími stanicemi Český Těšín, Třinec, přechodem na PKP ve stanicích Český Těšín a na ŽSR ve stanici Mosty u J. i postrkovou službou směr Čadca a velkým rozsahem dopravy dálkové nákladní i osobní včetně dopravy příměstské regionální propojující ostravskou aglomeraci všemi směry s vazbou na opavsko i třinecko.

Řízená oblast st.hr. - Mosty u J.- Dětmárovice (mimo)

Dopravní provoz včetně obsluhy zařízení dopravní cesty bude řízen ve všech stanicích z CDP Přerov s výjimkou posunovacích prací na svážném pahrbku v ŽST Český Těšín a posunu do výtažné koleje ve stanici Třinec. Pro tyto účely zůstávají stávající pracovníci v kolejišti (signalisté, dozorcí výhybek, obsluha kolejových brzd) nedotčeni. Využívání budou i pro obsluhu pomocných stavědel při dalších posunovacích pracích. Úspory pracovníků jsou směřovány do profesí výpravčí, operátor železniční dopravy. Ve stanicích Návsí a Český Těšín bude zřízeno pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV).

Personální obsazení na CDP Přerov

Sál č.8 – dva dispečeré, jeden úsekový dispečer, jeden operátor ve směně

Řídící dispečer 1H - řídí dopravní provoz v mezilehlých stanicích včetně obsluhy zařízení dopravní cesty v úseku státní hranice ČR/SR – Český Těšín (mimo). Jedná se o stanice Mosty u J., Návsí, Bystřice, Třinec (jen koleje č.1,2,3,4) Kompletně má v pracovní náplni osobní dopravu a tranzitní nákladní dopravu. Součástí tohoto úseku jsou i zastávky Mosty u J. zastávka, Bocanovice, Hrádek, Vendryně, Třinec centrum, Třinec-Konská, Ropice zastávka. Celkem 4 stanice, 7 zastávek. Je vedoucím směny pro sál č.8 a zadává úkoly řídícímu dispečerovi 2F a úsekovému dispečerovi těšínskému. Ve spolupráci s ŽSR (komunikuje s výpravčím ŽST Čadca) organizuje a řídí provoz na pohraniční trati Čadca (SR) – Mosty u Jablunkova (ČR) včetně odsouhlasení a zajištění zpravování vlaků v tomto úseku. Organizuje obraty souprav vlaků osobní dopravy v obrátových stanicích Mosty u Jablunkova, Návsí, Bystřice (1xR) při jejich odstavování a postrkovou službu na úseku Třinec – Čadca, obojí dle dispozic dopravců. Nařizuje pohotovostnímu výpravčímu Návsí zajištění zpravování vlaků v ŽST Návsí a Třinec a případné převzetí řízení oblasti (ŽST Mosty u Jablunkova, Návsí, Bystřice, Třinec) na dálkovou obsluhu z PPV Návsí nebo místní obsluhu přímo v jednotlivých ŽST při poruchách a mimořádnostech.

Řídící dispečer 2H - řídí dopravní provoz včetně obsluhy zařízení dopravní cesty ve stanicích v úseku Český Těšín - Dětmárovice (mimo). Jedná se o stanice Český Těšín, obvod nákladního nádraží koleje č.100,101,102, osobního nádraží koleje č.7,5,0,1,2,6,8,238a, obvod frýdeckého přednádraží koleje č.234,236, odb.Chotěbuz a stanice Louky n.O, jen koleje č.1,2,3,4, Karviná hl.n. Součástí tohoto úseku je i zastávka Chotěbuz. Ve spolupráci s výpravčím ŽST Albrechti u Č.T. a Hnojník řídí i dopravní provoz na odbočnou trať Český Těšín – Polanka nad Odrou a na odbočnou trať Český Těšín – Frýdek-Místek. Plní úkoly nařizené řídícím dispečerem 1F.V ŽST Český Těšín zajišťuje jízdy vlaků osobní dopravy a tranzitní nákladní dopravy.

Nařizuje pohotovostnímu výpravčímu Český Těšín zajištění zpravování vlaků v ŽST Český Těšín a případné převzetí řízení oblasti (ŽST Český Těšín, odbočka Chotěbuz, ŽST Louky

nad Olší a Karviná hl.n. na dálkovou obsluhu z PPV Český Těšín nebo místní obsluhu přímo v jednotlivých ŽST při poruchách a mimořádnostech.

Úsekový dispečer Český Těšín - řídí dopravní provoz včetně obsluhy zařízení dopravní cesty ve stanicích Třinec, Český Těšín, Louky nad Olší s tím, že na přidělených kolejích stanic Třinec, Český Těšín, Louky nad Olší bude mít přednostní volbu úkonů řídicí dispečer. V pracovní náplni má místní práci v nákladní dopravě s výchozími, končícími a tranzitními vlaky se zpracováním. Ve stanici Třinec včetně obvodu Třinec-Košská a odevzdávkového kolejiště dráhy vlečky Třinec TŽ a.s. včetně zajištění drážní dopravy na styku drah s dráhou vlečkou TŽ a.s. a dalšími malými vlečkami, ve stanici Český Těšín obvod nákladního nádraží a frýdeckého přednádraží včetně zajištění styku s PKP na pohraniční trati Český Těšín - Cieszyn/Zebrzydowice PKP, ve stanici Louky nad Olší zajištění dopravy na styku drah s dráhou vlečkou AWT a.s. Dále komunikuje se signalisty pomocných stavědel v ŽST Třinec a Český Těšín a s dispečerem TŽ a.s., dispečerem ND ČD Cargo Třinec a staničním dispečerem ČD Cargo Český Těšín. Na základě indikace závad na vlacích z vyhodnocovacího zařízení ASDEK provádí potřebná opatření. Plní úkoly nařízené řídicími dispečery 1H, 2H. **Operátor**, obsluha informačního systému, staničního rozhlasu a kamerového systému na zastávkách a stanicích.

5.2 Předpokládané úspory pracovníků

Počty pracovníků zúčastněných na řízení dopravy – současný a navrhovaný stav. Současný stav – personální potřeba k datu 12/2018.

2. etapa včetně stanic Louky nad Olší a Karviná hl.n.

Stanice	Výpravčí		Dozorce výhybek		Operátor		Úspora
	Současný stav	Navrhovaný stav	Současný stav	Navrhovaný stav	Současný stav	Navrhovaný stav	
Mosty u J.	0	0	0	0	0	0	0
Návsí	5,451	5,451	5,413	0	0	0	5,413
Bystřice	0	0	0	0	0	0	0
Třinec	5,488	0	15,421 ¹	15,910 ⁴	0	0	4,999
Český Těšín	11,052	5,451	14,350 ²	14,350 ⁵	5,481	0	11,082
Louky nad Olší	5,488	0	5,451 ³	0	0	0	10,939
Karviná hl.n.	5,488	0	0	0	0	0	5,488
Celkem stanice	32,967	10,902	40,635	30,260	5,481	0	37,921
CDP Přerov	0	*16,578	0	0	0	5,526	-22,104
Celkem	32,967	27,480	40,635	30,260	5,481	5,526	15,817

ŽST Třinec 15,421¹ = 1 signalista St1 - 5,008; 1 signalista St2 - 5,451; 1 dozorce výhybek - 4,962 současný stav, 5,451 navrhovaný stav - celkem navrhovaný stav 15,910⁴.

ŽST Český Těšín 14,350² = 1 signalista St1 - 5,451; 1 brzdář St1 - 3,448; 1 dozorce výhybek - 5,451 současný stav, 5,451 navrhovaný stav - celkem navrhovaný stav 14,350⁵.

ŽST Louky nad Olší = 5,451³ = 1 staniční dozorce.

* dispečer DOZ

Pracoviště pohotovostního výpravčího:

- ŽST Návsí
 - umožňuje obsluhu stanic Mosty u Jablunkova, Návsí, Bystřice, Třinec,
 - personálně trvale obsazeno.
- ŽST Český Těšín
 - umožňuje obsluhu stanic Český Těšín, Louky nad Olší, Karviná hl.n.,
 - personálně trvale obsazeno.

Dozorci výhybek:

- ŽST Třinec
- obvod Mosty u Jablunkova, Návsí, Bystřice, Třinec
- ŽST Český Těšín
- obvod Český Těšín, Louky nad Olší, Karviná hl.n.

CDP Přerov včetně stanic Louky nad Olší, Karviná hl.n.:

2x řídící dispečeri DOZ = 11,052 personální potřeba

1x úsekový dispečer DOZ = 5,526 personální potřeba (jen denní směny = 12 h)

1x operátor DOZ = 5,526 personální potřeba

Celkem 22,104 pracovníků

Celková úspora zaměstnanců za 2. etapu = 15,817 pracovníků.

5.3 Způsob řízení

Způsob řízení řízených oblastí bude možné provést dvěma základními způsoby.

Řízení z dispečerského pracoviště.

Jedná se o základní způsob řízení. Při tomto řízení budou dispečeri řídit celou trať z dispečerského pracoviště v Přerově. Z pracoviště lze stavět veškeré posunové a vlakové cesty ve všech stanicích a lze provádět i veškeré bezpečné povely, včetně PN => DOZ bude koncipováno jako bezpečné. Z pracoviště budou ovládány i ostatní základní povely pro řízení trati. Vlastní řízení stanic bude prováděno dle ZTP JOP při plnění článku 15 dle SŽDC TNŽ 34 2620. Zde je požadováno, že DOZ bude umožňovat veškerou řádnou obsluhu, jakou je možné provádět přímo ve stanicích, zároveň bude umožňovat automatizaci obsluhy TZZ uvnitř ovládané oblasti postavením vlakové cesty, stavění složených vlakových cest přes více dopraven. Složené cesty budou stavěny vždy od začátku ke konci, postupně dle jednotlivých základních cest. Následující základní cesta bude stavěna po dokončení stavění předchozí cesty. V případě nemožnosti postavení některé ze základních cest bude stavění okamžitě ukončeno.

Jednotlivé stanice bude možno předat kterémukoli dispečerovi nebo přímo na místní řízení, ale dopravní situace v těchto stanicích bude viditelná pro dispečerskou obsluhu ve stejném rozsahu jako při dálkovém řízení.

Veškerá komunikace a vydávané povely na celém dispečerském pracovišti budou archivovány. Kurzory a menu jednotlivých prvků nebudou zobrazovány na VEZO. Varovné hlásky budou zobrazovány pouze na pracovištích, která je svou obsluhou vyvolala. Ostatní hlášení budou zobrazovány u dispečerů dle jejich přítomnosti na pracovišti. Přítomnost jednotlivých pracovníků bude zjišťována pomocí PIK karet na pracovišti.

Řízení ze ŽST

Jedná se o mimořádný způsob řízení. V případě vzniku poruchy na dálkovém řízení, nebo při technologických potřebách v jednotlivých stanicích, bude možné stanice ovládat místně z příslušných DK. Při místním způsobu řízení budou však na VEZO a jednotlivých monitorech zobrazovány veškeré informace o stanici, včetně stavění jednotlivých cest. Spojení mezi stanicí a CDP bude zajišťovat klasické sdělovací zařízení, které je v této stavbě upravováno.

Řízení z pracoviště pohotovostních výpravčích

- PPV Český Těšín (v nové DK), ze kterého bude možné ovládat oblast Českého Těšína (do budoucna i Louky nad Olší, Karviná hl.).

- PPV Návsí (ve stávající DK), ze kterého bude možné ovládat oblast Třinec – Bystřice – Návsí – Mosty u Jablunkova.

5.4 Zabezpečovací zařízení

Úpravy ve stanicích

Karviná hlavní nádraží – zde bude pro zajištění přenosu čísel vlaků stávající dopravní deník propojen s navrhovanou DDZZ.

Louky nad Olší – zde bude pro zajištění přenosu čísel vlaků stávající dopravní deník propojen s navrhovanou DDZZ.

Český Těšín - v kanceláři vnějšího výpravčího dopravní budovy žst. Český Těšín bude ponecháno jedno bezobslužné JOP. Po předání, nebo v případě, že není z jakýchkoliv důvodů možné dálkové řízení provozu z CDP, bude pracoviště PPV pro dílčí řízenou oblast Český Těšín, vybaveného nezálohovaným JOP pro tuto oblast v technologické budově Českého Těšína. Další pracoviště výpravčího s JOP a operátora železniční dopravy s JOP a DDZZ budou demontovány. V dopravních Hnojník, Louky nad Olší a Albrechtice u Českého Těšína bude pro zajištění přenosu čísel vlaků stávající dopravní deník propojen s navrhovanou DDZZ. Zadávaní čísel vlaků od Cieszyna bude prováděno prostřednictvím JOP traťového dispečera na CDP Přerov, nebo prostřednictvím JOP PPV Český Těšín v případě převzetí této stanice na místní obsluhu při poruchách a mimořádnostech.

Třinec - v DK bude rekonstruováno pracoviště výpravčího tak, že zde zůstane jedno stávající nezálohované JOP (bez DDZZ). Další pracoviště operátora železniční dopravy s JOP a DDZZ bude demontováno.

Bystřice - v DK bude rekonstruováno pracoviště výpravčího tak, že zde zůstane jedno stávající nezálohované JOP (bez DDZZ).

Návsí - v DK (č.m. 113) bude rekonstruováno pracoviště výpravčího DOZ na pracoviště PPV pro dílčí řízenou oblast Mosty u Jablunkova – Návsí – Bystřice - Třinec tak, že zde zůstane jedno nezálohované JOP rekonstruované na rozsah uvedené oblasti a provozní aplikace DDZZ rekonstruovaná na rozsah uvedené oblasti. Další pracoviště operátora železniční dopravy s JOP a DDZZ bude demontováno.

Mosty u Jablunkova - v DK bude rekonstruováno pracoviště výpravčího tak, že zde zůstane jedno stávající nezálohované JOP (bez DDZZ). V dopravně Čadca bude pro zajištění přenosu čísel vlaků stávající dopravní deník propojen s navrhovanou DDZZ.

Úpravy na CDP Přerov

Pro ovládání řízené oblasti Mosty u Jablunkova – Dětmárovice (mimo) budou zřízena tři nezálohovaná pracoviště traťových dispečerů a jedno pracoviště operátora, která budou vybavena příslušnou stolovou sestavou pro dispečery, JOP, dopravní dokumentací s vazbou na zabezpečovací zařízení (DDZZ) napojenou na informační systémy pro cestující a další informační systémy SŽDC, zejména ISOŘ. Pro přehledové zobrazení řízené oblasti bude před uvedenými pracovišti umístěn panel VEZO.

Pracoviště uvedených traťových dispečerů budou mezi sebou pracovišti záložními, rozdělení na dílčí řízené oblasti bude pouze administrativní.

Každé pracoviště traťového dispečera bude vybaveno technologickým monitorem, dvěma monitory s reliéfem kolejiště s funkcí rolování, monitorem DDZZ, klávesnicí, polohovacím zařízením a čtečkou čipových karet dispečerského zadávacího počítače (DZPC) a klávesnicí a polohovacím zařízením pro ovládání DDZZ.

Pracoviště operátora bude vybaveno dvěma monitory s reliéfem kolejiště s funkcí rolování, monitorem DDZZ, klávesnicí a polohovacím zařízením DZPC a klávesnicí a polohovacím zařízením pro ovládání DDZZ.

Další sdělovací ovládací zařízení budou zřízena v rámci provozních souborů těchto zařízení.

Panel VEZO bude sestaven ze čtyř standardních modulů VEZO s reliéfem kolejiště, zleva Mosty u Jablunkova, doprava Karviná hlavní nádraží (na v.č. P0701). Reliéf kolejiště je navržen se záměrem minimalizovat plochu panelu VEZO.

V rámci stavby bude provedena adaptace prostoru místností 4.04 a 4.05 (dvojitá podlaha, podhled, místnost VEZO).

Řízená oblast bude dálkově ovládána z prostoru místnosti řídicího sálu 4.05. Nové stolové sestavy včetně konstrukce pro upevnění monitorů a včetně kancelářských židlí v provedení používaném na CDP, budou umístěny na dvojitě podlaze ve třech řadách, celkem 8 stolů/pracovišť. V rámci stavby budou čtyři stoly/pracoviště vybavena a obsazena traťovými dispečery a operátorem (na v.č. P0503).

V místnosti 4.04 budou umístěny do připravené příčky a místnosti moduly VEZO ve formátu 4:3 67'' a 19' skřín pro technologii.

Místnost dispečera ŽDC 4.18 bude v rámci PS 50-28-51 zařízena nábytkem v rozsahu a provedení používaném v uvedených místnostech. V rámci tohoto provozního souboru bude do stolového trezoru umístěna technologie JOP (DZPC) včetně příslušného rozvodu napájení a kabelizace. Pod stolovou deskou bude umístěna čtečka čipových karet. Na konstrukci pro upevnění monitorů bude osazen technologický monitor a dva monitory s reliéfem kolejiště s funkcí rolování, klávesnice a polohovací zařízení bude umístěno na stolové desce. V rámci diagnostického pracoviště budou zpřístupněna i diagnostická data dotčené řízené oblasti Mosty u Jablunkova – Dětmárovice (mimo). V souladu s čl. 2.2.5 TS 4/2008-Z bude přehledové schéma v základním stavu zobrazeno na jedné obrazovce monitoru bez nutnosti rolování.

Z místnosti napájení 2.13, stávajícího UNZ, bude zajištěno napájení navrhovaných technologií.

Do místnosti DOZ 2 2.12 budou umístěny dvě skříně DOZ (zřízené v rámci stavby *ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav*), které budou v rámci tohoto provozního souboru doplněny příslušnou technologií dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení dotčené řízené oblasti Mosty u Jablunkova – Dětmárovice (mimo). Skřín DDZZ a GDS (zřízená v rámci PS 50-28-51) bude doplněna o příslušnou technologii provozní aplikace a DS dotčené řízené oblasti Mosty u Jablunkova – Dětmárovice (mimo) (na v.č. P0501).

Propojení shora uvedených částí technologií bude prostřednictvím vnitřní kabelizace, přiložené na stávající kabelové rošty propojující jednotlivé místnosti 2.NP (2.12, 2.13), do instalačních šachet propojující jednotlivá podlaží a do místností 4.NP (4.04, 4.05, 4.18).

Stávající napájecí systém UNZ zajistí dlouhodobě zálohované napájení po dobu nejméně 6 hodin (v souladu se záložním napájením přenosového systému dle TS 2/2006-ZS) pro dispečerské zadávací počítače, počítače DDZZ, technologii DOZ, DDZZ, diagnostiky a indikace.

5.5 Informační zařízení

PS 17-14-32 ŽST Bystřice, informační systém

Bude instalováno vizuální informační zařízení ve formě elektronické informační tabule. Na ostrovním nástupišti bude u každé hrany nástupiště instalována oboustranná nástupištní tabule

na sloupu se stříškou. Jedna z dvojice tabulí bude s hodinami. Na stěně výpravní budovy pod zastřešením bude instalována nástupištní tabule jednostranná a odjezdový monitor šestiřádkový. Informační tabule budou doplněny zvukovým hlásičem pro nevidomé.

PS 50-14-54 Dětmárovice – Mosty u Jablunkova, DO sdělovacího a informačního zařízení

Na CDP Přerov bude zřízeno dispečerské pracoviště a v Návsi a Českém Těšíně pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV), ze kterého bude možno ovládat traťový úsek Mosty u Jablunkova až Třinec a oblast Českého Těšína. Pro úsek tratě Mosty u Jablunkova – Dětmárovice (mimo) je určen řídicí sál č.8, dle dopravní technologie je personální potřeba: 2x řídicí dispečer, 1x úsekový dispečer a 1x operátor. Pro oba úseky bude zřízeno jedno pracoviště dispečera dopravní cesty v místnosti 4.18. Každé pracoviště bude vybaveno dispečerským terminálem VoIP s dotekovou obrazovkou s integrovaným ovládáním. Z pracoviště operátora bude možné i ovládat rozhlas a informační zařízení ve stanicích a zastávkách. Nový dispečerský sál se vybaví strukturovanou kabeláží cat 5e. Bude zřízen hodinový rozvod, do dispečerské místnosti budou dodány podružné hodiny digitální. V podřízených stanicích se úsekové řízení převede na dispečerské, dojde k rekonfiguraci zapojovačů, informačních systémů, přesměrování na CDP.

PS 90-14-31 Třinec – Mosty u Jablunkova, úprava rozhlasového zařízení

Stávající rozhlasové ústředny na zastávkách a stanicích budou demontovány včetně modulů hlídání a translátorů. Budou dodány nové IP-rozhlasové ústředny. Ozvučení prostor stanic a zastávek se nemění, vymění se technologie RÚ. Řízení rozhlasu bude po technologické datové síti, do každé zastávky bude dodán modem s rozhraním Ethernet a oddělovací translátor 2Mb.

PS 90-14-41 Úpravy rádiových sítí

Vzhledem k tomu, že v projektovaném úseku s DOZ je v provozu systém GSM-R, nebudou na stávajícím traťovém rádiovém systému (TRS) prováděny žádné úpravy. Na nových dispečerských terminálech na CDP Přerov bude nutno doplnit funkcionality GSM-R (software).

Ovládání místních rádiových sítí MRS v úseku s DOZ bude převedeno na CDP Přerov. V projektu jsou řešeny pouze místní rádiové sítě na pracovištích, která budou dálkovou obsluhou řešena a jsou definována dopravní technologií t.j. sítě ovládané výpravčími. Na nových dispečerských terminálech na CDP Přerov bude nutno doplnit funkcionality MRS (software).

5.6 Kamerový systém

Současný stav:

V současné době není žádná z níže uvedených ŽST vybavena kamerovým systémem (dále jen KS) IP, který by bylo možné přepojit na CDP. Navrhované řešení:

Do dokumentace jsou proto zařazeny provozní soubory

PS 15-14-31 ŽST Třinec, kamerový systém

V žst. bude instalován kamerový systém (dále jen CCTV). Kamerový systém bude v žst. budován pro účely zajištění bezpečnosti cestujících. Kamery budou umístěny tak, aby poskytly vizuální přehlednou informaci o situaci na nástupištích, v části kolejiště a v prostorách pro cestující (podchod, vestibul, přestup, náhradní doprava). Kamerový systém bude využívat v maximální míře IP komponent. Kamery budou umístěny (natočeny) u každé hrany obou nástupišť, dále budou kamery sledovat prostory nadchodu (antivandal), vestibulu a náhradní autobusové dopravy před VB. Kamery budou na vlastních kamerových stojácích, stojáky mu-

sí být upraveny (přizpůsobeny) pro vnitřní vedení kabelů a umístění rozvodné skříňky pro převodník. Dále budou na zastřešení a na budově VB. Venkovní prvky budou dle možností v provedení antivandal, instalace ve stožárech bude dvojité izolována. Instalace kamer musí být provedena tak, aby bylo zabráněno jejich snadnému úmyslnému poškození či zcizení, ale současně musí jejich poloha umožnit přístup pro servis, údržbu a revizní práce. Uložení záznamu bude na min. 168 hodin. Bude možný vzdálený přístup po datové síti SŽDC a také místní vstup. Informace ze systému CCTV budou přenášeny do místa trvalého dohledu na CDP Přerov a do DDTS. Dohledové pracoviště řeší PS 50-14-53.

PS 50-14-53 Dětmárovice – Mosty u Jablunkova, dohledové pracoviště kamerové systémy

V rámci stavby vzniknou na CDP Přerov v řídicím sále č. 8 nová pracoviště dispečerů a pracoviště operátorů. Z těchto pracovišť bude dálkově ovládána připojená trať. Informace z kamerového systému (dále jen CCTV) z trati budou zobrazovány na dvou pracovištích operátorů na klientských stanicích a na monitorech, které jsou umístěny nad VEZO. Pracoviště operátora bude vždy vybaveno jedním PC a jedním monitorem 19“ (budou 2 pracoviště). PC bude vždy umístěn pod stolem. Nad VEZO bude umístěna řada monitorů 21“ pro CCTV – 12 ks. Monitory budou prostřednictvím nástěnných držáků připevněny na stěnu místnosti (není předmětem řešení tohoto PS). PC pro ovládání monitorů budou umístěny ve skříni R-sděl. v místnosti zobrazovacího zařízení

6. Postup při aktivaci DOZ

Jen orientačně, podrobněji uvedeno v jiné části dokumentace.

Stávající staniční zab. zařízení budou doplněna komponenty pro dálkové ovládání. Dále bude provedena výměna software. Budou demontována záložní pracoviště a ponechána hlavní pracoviště (JOP):

- v žst. Český Těšín, Třinec, Bystřice, Návsí a Mosty u Jablunkova v řízené oblasti Dětmárovice (mimo) – Český Těšín – Mosty u Jablunkova st.hr.

Předpokládaný postup uvádění do provozu:

S ohledem na personální obsazení je nutno zvolit postup převádění konkrétních stanic na dálkové řízení:

- a) zaměstnanci obsadit žst. Bystřice a Mosty u Jablunkova pro možnost výměny SW až do doby převedení do DOZ
- b) Provést výměnu SW, aktivovat do DOZ a zapnout dálkové řízení:
 - Český Těšín, Třinec, Bystřice, Návsí a Mosty u Jablunkova
 - zřídit PPV Český Těšín, Návsí
- c) pro výměnu SW v jednotlivých stanicích navrhujeme výluky SZZ, PZS a TZZ v trvání 14 hodin:
 - bude provedena výměna SW a základní přezkoušení, po dobu cca 120 minut bude zastaven provoz
 - v nouzových případech je možno vést vlak po hlavních kolejích s využitím desky nouzových obsluh (DNO) při vypnutém TZZ a PZS
 - po základním přezkoušení je možná jízda na PN při vypnutém TZZ až do doby přezkoušení TZZ
 - po přezkoušení TZZ jízda ve stanici na PN až do doby celkového přezkoušení

7. Závěr

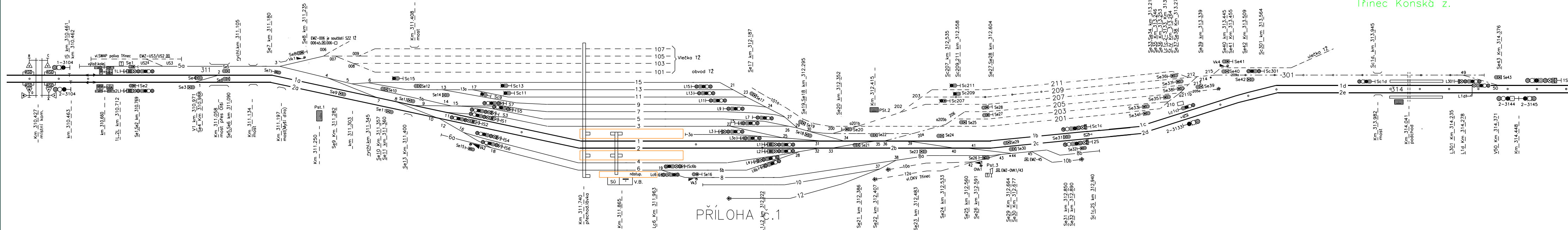
Dopravní technologie předpokládá plné řízení dopravního provozu ve všech stanicích z CDP Přerov. Se stanicemi Louky nad Olší, Karviná hl.n. je počítáno na zapojení do DOZ po dokončení stavby „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmarovice“. Po realizaci 1. a 2. etapy stavby DOZ se předpokládá úspora 15,336 pracovníků v 1. etapě a 15,817 pracovníků ve 2. etapě podle personální potřeby k datu 12/2018. Celková úspora 31,153 pracovníků.

Třinec

Příloha č.4

směr Bystřice

Třinec Kanská z.



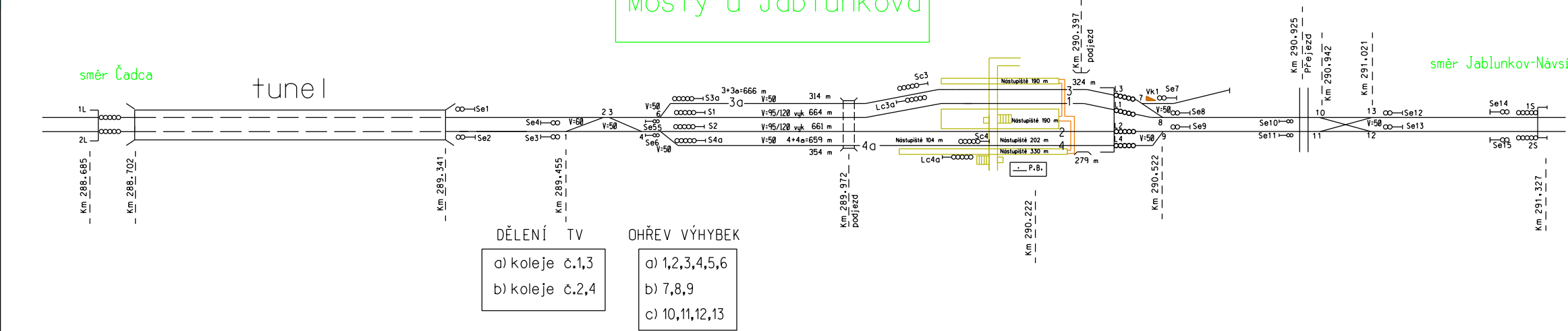
PŘÍLOHA č.1

Mosty u Jablunkova

směr Čadca

tunel

směr Jablunkov-Návsí



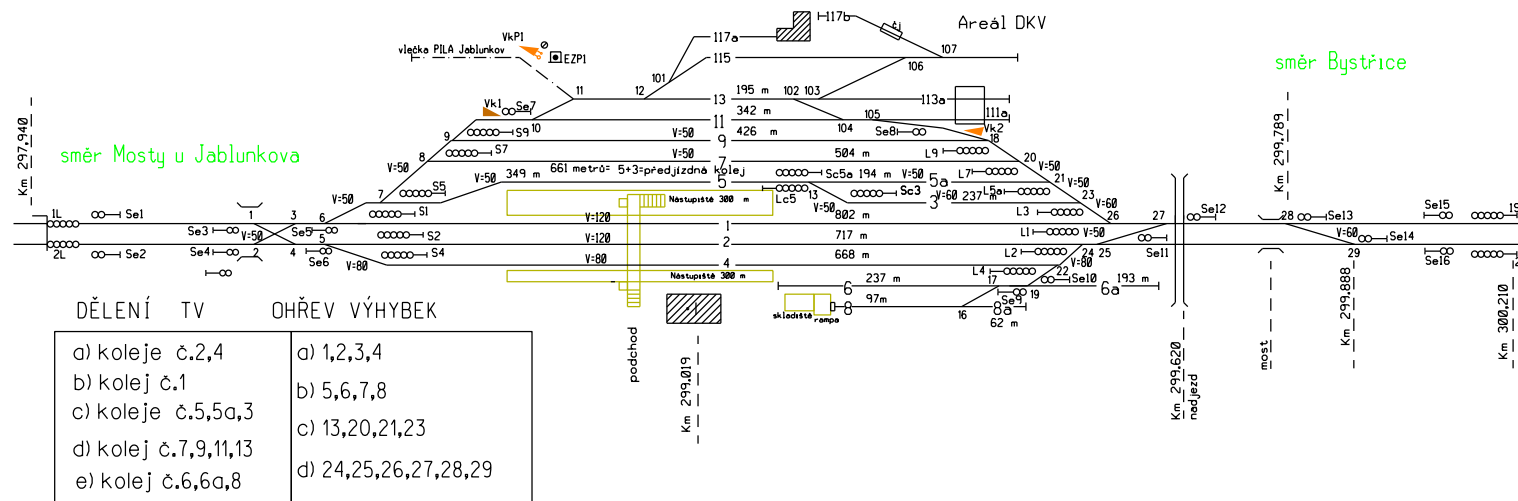
PŘÍLOHA č.1

PŘÍLOHA č.2

Jablunkov-Návsí

směr Mosty u Jablunkova

směr Bystřice

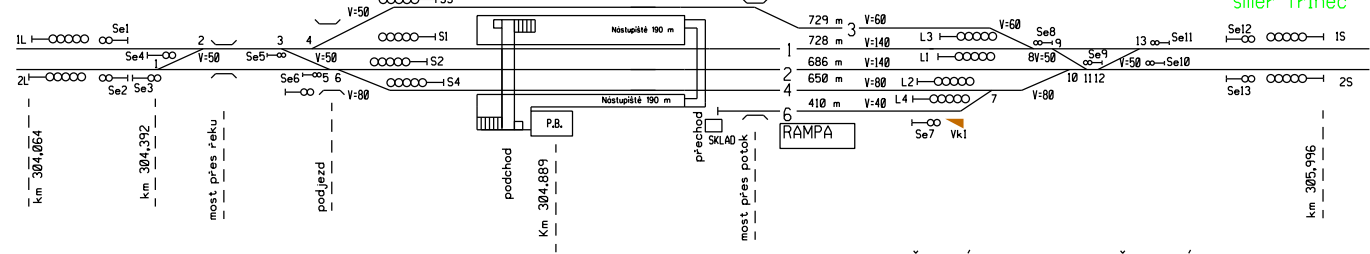


DĚLENÍ TV	OHŘEV VÝHYBEK
a) koleje č.2,4	a) 1,2,3,4
b) kolej č.1	b) 5,6,7,8
c) koleje č.5,5a,3	c) 13,20,21,23
d) kolej č.7,9,11,13	d) 24,25,26,27,28,29
e) kolej č.6,6a,8	

Bystřice

směr Jablunkov-Návsí

směr Třinec



DĚLENÍ TV	OHŘEV VÝHYBEK
a) koleje č.2,4	a) 1,2,3,4,5,6
b) koleje č.1,3	b) 8,9,10,11,12,13
c) kolej č.6	

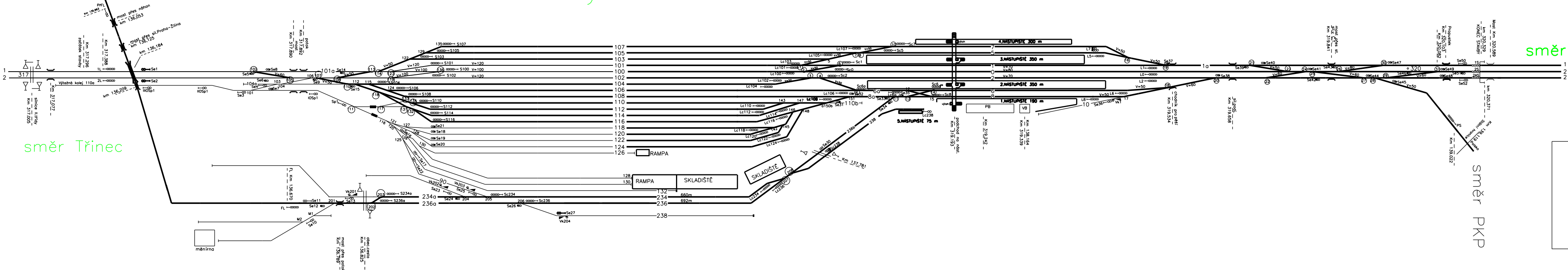
směr Hnojník

Český Těšín

směr Louky nad Olší

směr Albrechtice u Č.T.

směr Třinec

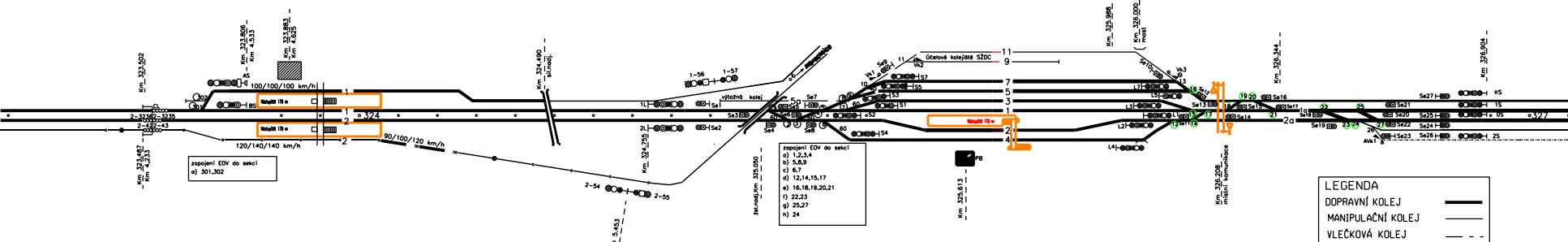


odb.Chotěbuz

Louky nad Olší

Příloha č.6

navrhovaný stav v rámci stavby Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice,



KARVINÁ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Příloha č.7

navrhovaný stav v rámci stavby Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice

