


			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

		EXPROJEKT s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno	tel. : +420 533 312 000 E-mail: info@exprojekt.cz ID: dh84e85
---	--	--	---

OBJEDNATEL:		 Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. David Rose	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Petr Libosvár	VYPRACOVAL Ing. Jaroslav Šmíd	KONTROLOVAL Ing. Petr Libosvár	
KRAJ: Moravskoslezský		POVĚŘENÝ MŮ:	STUPEŇ: Záměr projektu	
Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo) Záměr projektu			ZAK. ČÍSLO 124-2020	
			MĚŘITKO -	POČET FORMÁTŮ 47 x A4
			DATUM: 06/2020	
			ČÁST DOKUM. -	PŘÍLOHA
Příloha K.2 - Provozní a dopravní technologie				

Provozní a dopravní technologie

Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)

OBSAH

Obsah	2
Seznam použitých značek a zkratk	4
1 Úvod	6
1.1 Identifikační údaje	6
1.2 Zadání a účel	7
1.3 Použité podklady	8
1.4 Koordinace s jinými stavbami	8
1.5 Projednání dokumentace	8
2 Zhodnocení výchozího stavu	9
2.1 Havířov a širší vztahy v dopravě	9
2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu	10
2.2.1 Traťový úsek Albrechtice u Českého Těšína – Ostrava-Bartovice	10
2.3 Přehled technických normativů nákladních vlaků	11
2.4 Staniční technologie ŽST Havířov	15
2.4.1 Provozní charakteristika	15
2.4.2 Vlečky	15
2.4.3 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích	16
2.4.4 Nástupiště	17
2.4.5 Koleje	17
2.4.6 Zabezpečovací zařízení	18
2.4.7 Staniční technologie	19
2.4.8 Personální obsazení	19
2.5 Rozsah pravidelné dopravy	20
2.5.1 Osobní doprava	20
2.5.1.1 Dálková osobní doprava	21
2.5.1.2 Regionální osobní doprava	22
2.5.1.3 Výhledový rozsah dopravy	22
2.5.1.4 Frekvence cestujících	23
2.5.2 Nákladní doprava	23
2.5.3 Provozně technologické vyhodnocení současného stavu	25
2.5.3.1 Jízdní doby	26
3 Navrhovaný stav	28
3.1 Dopravní technologie, kolejové řešení	28
3.2 Nástupiště	31
3.3 Zabezpečovací zařízení	31

3.4	Informační a sdělovací zařízení	32
3.4.1	Informační zařízení	32
3.4.2	Kamerový systém	32
3.5	Personální potřeba	32
3.6	Stavební postupy	33
3.7	Závěr	33
Dokladová část		34
Výkresová část		43

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

AC	střídavý proud
ČD	České dráhy, akciová společnost
ČDC	ČD Cargo a.s.
DC	stejnoseměrný proud
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DT	dopravní technologie
EC	Euro City - komerční označení
EN	Euro Night - komerční označení
Ex	Expresní vlak
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IC	Inter City - komerční označení
IDS	Integrovaný dopravní systém
JD	Jízdní doba
JŘ	Jízdní řád
KD	Kontejnerová doprava
KJŘ	Knižní jízdní řád
KÚ	Krajský úřad
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
Mn	Manipulační vlak
NAD	Náhradní autobusová doprava
Nex	Nákladní expresní vlak
NJŘ	Nákresný jízdní řád
Odb.	Odbočka
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
OŘ	Oblastní ředitelství
Os	Osobní vlak
PJ	Provozní jednotka
Pn	Průběžný nákladní vlak
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PSt	Pomocné stavědlo
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
R	Rychlík
RFC	Rail Freight Corridor
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RP ZAP	Zákaznický personál
Rx	Rychlík vyšší kvality - komerční označení
SC	Super City - komerční označení
SJŘ	Sešitový jízdní řád
SMT	Správa mostů a tunelů
Sp	Spěšný vlak
ST	Správa trati
Sv	Soupravový vlak
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TEN-T	Trans-European Transport Networks
TO	Traťový okrsek
TRS	Traťový rádiový systém
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
TTP	Tabulky traťových poměrů
TÚ	Traťový úsek
TV	Trakční vedení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
Vle	Vlečkový vlak
VNVK	Všeobecně nákladková a vykládková kolej
ZAP	Zákaznický personál
ŽST	Železniční stanice

1 ÚVOD

1.1 Identifikační údaje

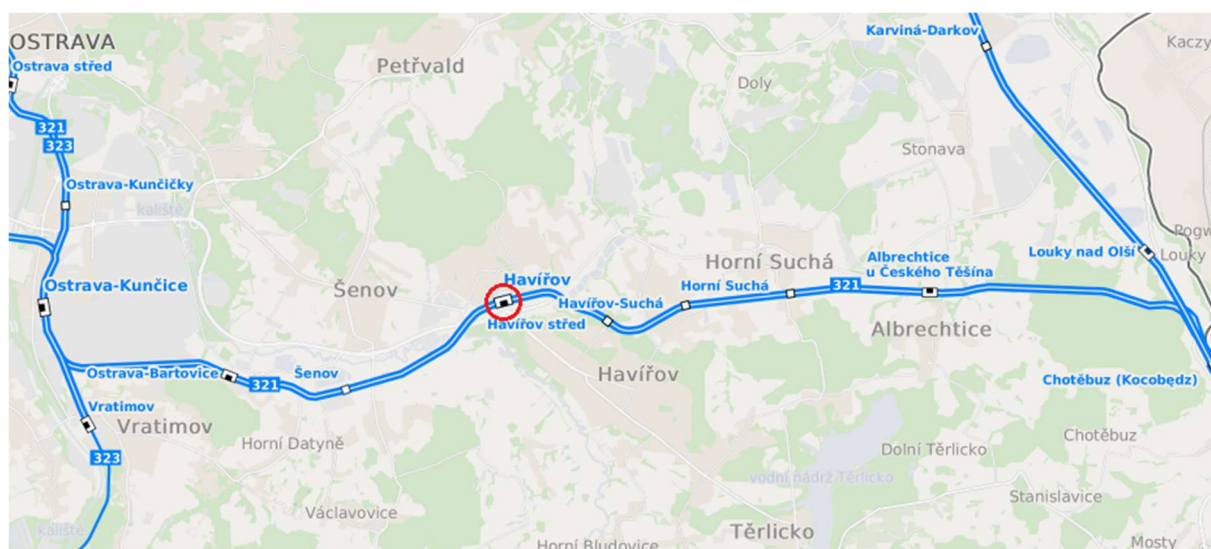
Název stavby:	Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)
Stupeň dokumentace:	Záměr projektu
Označení stavby:	Stavba dráhy, veřejná dopravní (dražní)
Investor:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město
Zástupce investora:	Stavební správa východ, Nerudova 773/1, 772 58 Olomouc
Kraj:	Moravskoslezský
Okres:	Karviná
Obec s pověřeným OU:	Havířov
Obec:	Havířov
Dotčená KU:	Havířov
Trať dle č. JŘ:	321 Opava východ – Český Těšín
Traťový úsek dle č. TÚ:	2521C1
Generální projektant:	EXprojekt s.r.o.

1.2 Zadání a účel

Železniční trať Správy železnic č. 301 Český Těšín – Výhybna Polanka nad Odrou je v Moravskoslezském kraji alternativou 3. tranzitního koridoru, spojuje Ostravsko a Českotěšínsko. Trať je z hlediska Zákona o drahách dráhou celostátní délky 38 km. V současném stavu je trať v celém úseku elektrizovaná a ve většině své délky dvoukolejná.

Předložená provozní a dopravní technologie záměru projektu stavby „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)“ byla zpracována v jedné variantě a v souladu se zadáním:

- obsahuje popis a zhodnocení současného stavu,
- určuje optimální parametry železniční stanice z hlediska dopravní práce a předpokládané výhledové traťové, staniční a vozební technologie,
- stanovuje nezbytný rozsah infrastruktury pro zajištění výhledové špičkové dopravy, v potřebné kvalitě a kvantitě,
- vyhodnocuje vliv navrženého řešení na širší přepravní vztahy a na potřebu pracovníků,
- rámcově navrhuje dopravní opatření k zajištění zachování provozu po dobu vlastní realizace stavby modernizace železniční stanice.



Obrázek 1 - Umístění žst. Havířov na síti, ČD a.s.

1.3 Použité podklady

V průběhu zpracování záměru projektu byly použity následující podklady:

Podklady poskytnuté Správou železnic s.o.:

- Výhledová doprava pro úsek Albrechtice u Českého Těšína – Ostrava-Bartovice,

Ostatní podklady:

- Sbírka služebních pomůcek pro jízdní řád 2018,
- Tabulky traťových poměrů (TTP 2018),
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018, účinné od 1. 4. 2017.
- Nákrešný přehled železničního svršku,
- Základní dopravní dokumentace ŽST Havířov.

1.4 Koordinace s jinými stavbami

V rámci přípravy stavby je nutné zohlednit koordinaci s dalšími připravovanými stavbami:

- „Rekonstrukce výpravní budovy žst. Havířov“,
- „Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) - Albrechtice u Českého Těšína (včetně)“,
- „Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou“,
- Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“.

1.5 Projednání dokumentace

Předložená provozní a dopravní technologie byla průběžně konzultována na:

- vstupní všeprofesní poradě, dne 13. 7. 2018,
- závěrečné všeprofesní poradě, dne 27. 11. 2018.

2 ZHODNOCENÍ VÝCHOZÍHO STAVU

2.1 Havířov a širší vztahy v dopravě

Havířov (polsky Hawierzów) je statutární město v Těšínském Slezsku, v Moravskoslezském kraji, ležící v ostravské aglomeraci 11 km jihovýchodně od Ostravy na řece Lučině. Na výměře 3207 hektarů de žije přibližně 73 tisíc obyvatel.

Havířov je nejmladším městem v Česku (nikoli však nejmladší obcí), slavnostně vyhlášeném dne 4. 12. 1955. Byl vystavěn po druhé světové válce na tehdejších katastrech obcí Dolní Bludovice, Šumbark a částečně i obce Šenov, jako satelitní město Ostravy – nachází se na historické silniční trase spojující Opavu, Ostravu a Český Těšín. Havířov je největší město v Česku, které nikdy nebylo okresním ani krajským městem, a také spolu s Krnovem, Turnovem a Českou Třebovou jedno ze čtyř českých měst větších než jeho okresní město. V současné době má Havířov 8 městských částí – Bludovice, Dolní Datyně, Dolní Suchá, Město, Podlesí, Prostřední Suchá, Šumbark a Životice. Ve městě je průmysl strojní, energetický, potravinářský a gumárenský.

Architektonicky nejcenějším a nejzajímavějším prvkem je jádro města, které bylo postaveno v 50. letech ve stylu socialistického realismu, jež bylo v roce 1992 vyhlášeno chráněnou památkovou zónou a nazváno podle tohoto stylu Sorela. Oblast Sorely je velice cenná svým nadčasovým urbanistickým řešením. Další známou budovou města je železniční nádraží, jedna z nejkvalitnějších dochovaných ukázek bruselského stylu 60. let 20. století, proslavené po roce 2012 úmyslem tehdejšího majitele Českých drah s podporou města o jeho demolici, která však narazila na odpor ze strany občanských sdružení i části veřejnosti.

Havířov obsluhuje vlaková, autobusová doprava, dále město disponuje vlastní dopravou městskou.

Ve městě se nachází všechny druhy školských zařízení – od mateřských škol až po vysokou školu.

2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu v přílehlých mezistaničních úsecích

2.2.1 Traťový úsek Albrechtice u Českého Těšína – Ostrava-Bartovice

Železniční trať Ostrava-Svinov – Český Těšín je elektrizovaná celostátní trať. Trať je dvoukolejná v úseku Odbočka Odry - Odbočka Chotěbuz, z výhybny Polanka nad Odrou a ze stanice Ostrava-Svinov vedou do Odbočky Odry jednokolejné tratě, z Odbočky Chotěbuz do Českého Těšína je jedna kolej zapojena do dvoukolejné trati Bohumín - Čadca, druhá kolej vede samostatně (mimo Odbočku Chotěbuz) ze stanice Albrechtice u Českého Těšína až do Českého Těšína.

Trať nese označení dle NJŘ 301, dle KJŘ 321, a dle Prohlášení o dráze 882, a je na ní zaveden pravostranný provoz.

Trať začíná žst. Českém Těšínu v km 0,000 a končí ve výhybně Polanka nad Odrou v km 39,764. Délka trati tak činí 39,764 km. Sklon trati od začátku ke konci trati je 8 ‰, pro směr opačný rovněž 12 ‰.

Trať je napájena trakční soustavou ss 3 kV.

Stávající traťová rychlost v přílehlém úseku Chotěbuz – Havířov je 80 km/h, v úseku Havířov – Ostrava-Kunčice pak 100 km/h. Zábrazdná vzdálenost v přílehlých mezistaničních úsecích stanice Havířov je 1000 metrů.

Z hlediska zatížení je trať ve třídě D4 (22,5 t na nápravu; 8 t na běžný metr vozu) v celém úseku.

Trať je vybavena traťovým rádiovým systémem, základní rádiové spojení tvoří GSM-R. Jako náhradní spojení je použito SRD (TRS), nouzovým rádiovým spojením je VOS, případně mobilní telefon přidělený hnacímu vozidlu.

Organizování a provozování drážní dopravy na trati podléhá předpisu SŽDC D1. V úseku Albrechtice u Českého Těšína - Havířov se nachází zastávky Horní Suchá, Havířov-Suchá a Havířov střed. V mezistaničním úseku Havířov – Albrechtice u Českého Těšína pak zastávka Šenov.

Největší povolená délka vlaku na trati je 700 metrů. Vlaky zastávkové mají délku 150, vlaky dálkové osobní dopravy 350 a vlaky nákladní pak 657 metrů.

2.3 Přehled technických normativů nákladních vlaků

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro hnací vozidlo řady							Poznámka
	110, 111	121- 123	130	140, 141	162, 362,365 180 DB	163, 363	363.5	
Český Těšín nákl.n. – Výh Polanka n.Odrou, Odb Odra – Ostrava-Svinov – Opava východ								
Český Těšín nákl.n. – Havířov	T ₄ 1150	T ₄ 2000	T ₄ 2100	T ₄ 1300	T ₄ 1900	T ₄ 2100	T ₄ 2300	
	T 1150	T 1900	T 1900	T 1250	T 1800	T 1900	T 2100	
	S 1100	S 1700	S 1700	S 1150	S 1600	S 1700	S 2000	
	U 900	U 1100	U 1100	U 900	U 900	U 1100	U 1200	
Havířov – Ostrava-Kunčice	T ₄ 2200	T ₄ 3200	T ₄ 3200	T ₄ 2400	T ₄ 2600	T ₄ 3200	T ₄ 3200	
	T 2100	T 2300	T 2300	T 2200	T 2300	T 2300	T 2500	
	S 2000	S 2000	S 2000	S 2000	S 2000	S 2000	S 2200	
	U 1200	U 1500	U 1500	U 1200	U 1400	U 1500	U 1500	

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro hnací vozidlo řady							Poznámka
	181- 183, ET 22	183.7, 186, 189, 193, 383, 386, 1216	2x130, 131, ET 41	2x363.5	2x363			
Český Těšín nákl.n. – Výh Polanka n.Odrou, Odb Odra – Ostrava-Svinov – Opava východ								
Český Těšín nákl.n. – Haviřov	T ₄ 2400	T ₄ 2300	T ₄ 3000	T ₄ 3200	T ₄ 3000			
	T 2300	T 2100	T 2600	T 3000	T 2600			
	S 2000	S 2000	S 2300	S 3000	S 2300			
	U 1500	U 1200	U 1600	U 1800	U 1600			
Haviřov – Ostrava-Kunčice	T ₄ 3200	T ₄ 3200	T ₄ 3200	T ₄ 3200	T ₄ 3200			
	T 2500	T 2500	T 3000	T 3000	T 3000			
	S 2200	S 2200	S 3000	S 3000	S 3000			
	U 1500	U 1500	U 1800	U 1800	U 1800			

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro hnací vozidlo řady							Poznámka
	110, 111	121- 123	130	140, 141	162, 362,365 180 DB	163, 363	363.5	
Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín nákl.n., Výh Polanka n.Odrou – O.-Kunčice								
Ostrava-Bartovice – Havířov	T ₄ 1300	T ₄ 2100	T ₄ 2100	T ₄ 1500	T ₄ 1900	T ₄ 2100	T ₄ 2200	
	T 1200	T 1900	T 1900	T 1400	T 1800	T 1900	T 2150	
	S 1100	S 1800	S 1800	S 1300	S 1700	S 1800	S 2100	
	U 800	U 1400	U 1400	U 900	U 1100	U 1400	U 1500	
Havířov – Český Těšín nákl.n.	T ₄ 1150	T ₄ 1700	T ₄ 1900	T ₄ 1300	T ₄ 1800	T ₄ 1900	T ₄ 2050	
	T 1150	T 1650	T 1850	T 1200	T 1700	T 1850	T 2000	Platí při průjezdu
	S 1100	S 1550	S 1700	S 1150	S 1600	S 1700	S 1800	
	U 800	U 1200	U 1200	U 850	U 900	U 1200	U 1300	
	T ₄ 1150	T ₄ 1700	T ₄ 1750	T ₄ 1200	T ₄ 1350	T ₄ 1500	T ₄ 1600	
	T 1150	T 1650	T 1650	T 1150	T 1200	T 1350	T 1500	Platí při rozjezdu v ŽST Havířov
	S 1100	S 1550	S 1550	S 1100	S 1150	S 1300	S 1400	
	U 750	U 1050	U 1000	U 800	U 850	U 1000	U 1250	

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro hnací vozidlo řady							Poznámka
	181- 183, ET 22	183.7, 186, 189, 193, 383, 386, 1216	2x130, 131, ET 41	2x363.5	2x363			
Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín nákl.n., Výh Polanka n.Odrou – O.-Kunčice								

Ostrava- Bartovice – Havířov	T ₄ 2600	T ₄ 2200	T ₄ 3000	T ₄ 3200	T ₄ 3200				
	T 2300	T 2150	T 3000	T 3000	T 3000				
	S 2200	S 2100	S 3000	S 3000	S 3000				
	U 1800	U 1600	U 2000	U 2000	U 2000				
Havířov – Český Těšín nákl.n.	T ₄ 2270	T ₄ 2050	T ₄ 3500	T ₄ 3200	T ₄ 3000				Platí při průjezdu
	T 2250	T 2000	T 2600	T 3000	T 2600				
	S 2000	S 1800	S 2500	S 3000	S 2500				
	U 1500	U 1300	U 1600	U 2000	U 1600				
	T ₄ 2270	T ₄ 1600	T ₄ 2700	T ₄ 3100	T ₄ 2700				Platí při rozjezdu v ŽST Havířov
	T 2250	T 1500	T 2600	T 2900	T 2600				
	S 2000	S 1400	S 2300	S 2700	S 2300				
	U 1500	U 1250	U 1600	U 2000	U 1600				

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro hnací vozidlo řady							Poznámka
	730, 731	740	741, 742	749- 754, 742.7, ST 45	ST 44, 752.6, 753.7, 755	770, 771	761, 223 DB, BB 475, 2016	
Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín nákl.n., Výh Polanka n.Odrou – O.-Vítkovice								

Ostrava-Bartovice – Havířov	T ₄ 1200	T ₄ 1350	T ₄ 1300	T ₄ 1350	T ₄ 1400	T ₄ 1900	T ₄ 2000	▲= při průjezdu platí U 1400 tun ※= z O. uhel.n. pro lok. ř. 770 platí S 1600 tun
	T 1150	T 1300	T 1250	T 1300	T 1300	T 1800	T 1900	
	S 1100	S 1150	S 1100	S 1150	S 1200	S 1700※	S 1800	
	U 900	U 1100	U 1050	U 1100	U 1150▲	U 1400	U 1400	
Havířov – Český Těšín nákl.n.	T ₄ 1050	T ₄ 1250	T ₄ 1250	T ₄ 1250	T ₄ 1300	T ₄ 1350	T ₄ 1600	▲= U 1400 tun platí při průjezdu v úseku Havířov – Albrechtice u Č.T. (včetně)
	T 1000	T 1250	T 1250	T 1250	T 1250	T 1350	T 1500	
	S 950	S 1100	S 1100	S 1100	S 1150	S 1200	S 1400	
	U 800	U 1000	U 950	U 1000	U 1000	U 1100▲	U 1200	

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro hnací vozidlo řady							Poznámka
	2x730, 2x731	2x740	2x741, 2x742	2x742.7 2x749- 2x754	2x752.6 2x753.7 2x755			
Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín nákl.n., Výh Polanka n.Odrou – O.-Vítkovice								
Ostrava-Bartovice – Havířov	T ₄ 2300	T ₄ 2600	T ₄ 2500	T ₄ 2600	T ₄ 2700			
	T 2200	T 2500	T 2400	T 2500	T 2500			
	S 2100	S 2200	S 2100	S 2200	S 2300			
	U 1700	U 2100	U 2000	U 2100	U 2200			
Havířov – Český Těšín nákl.n.	T ₄ 2000	T ₄ 2400	T ₄ 2400	T ₄ 2400	T ₄ 2500			
	T 1900	T 2400	T 2400	T 2400	T 2400			
	S 1800	S 2100	S 2100	S 2100	S 2200			
	U 1500	U 1900	U 1800	U 1900	U 1900			

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro hnací vozidlo řady							Poznámka
	730, 731	740	741, 742	749- 754, 742.7, ST 45	ST 44, 752.6, 753.7, 755	770, 771	761, 223 DB, BB 475, 2016	
Český Těšín nákl.n. – Ostrava-Svinov – Opava východ, O.-Vítkovice – Výh Polanka n.Odrou								
Český Těšín nákl.n. – km 13,000	T ₄ 1100	T ₄ 1250	T ₄ 1200	T ₄ 1250	T ₄ 1300	T ₄ 1600⊕	T ₄ 2000	⊕ = při průjezdu platí T ₄ 1700 tun
	T 1000	T 1200	T 1150	T 1200	T 1250	T 1500	T 1800	
	S 900	S 1150	S 1100	S 1150	S 1200	S 1400	S 1700	
	U 700	U 850	U 800	U 850	U 900	U 1000	U 1200	
km 13,000 – Ostrava-Kunčice	T ₄ 2100	T ₄ 2300	T ₄ 2200	T ₄ 2300	T ₄ 2400	T ₄ 2600	T ₄ 2600	
	T 2050	T 2200	T 2100	T 2200	T 2300	T 2500	T 2500	
	S 2000	S 2100	S 2000	S 2100	S 2200	S 2400	S 2400	
	U 1200	U 1600	U 1600	U 1600	U 1600	U 1600	U 1600	

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro hnací vozidlo řady							Poznámka
	2x730, 2x731	2x740	2x741, 2x742	2x742.7 2x749- 2x754	2x752.6 2x753.7 2x755			
Český Těšín nákl.n. – Ostrava-Svinov – Opava východ, O.-Vítkovice – Výh Polanka n.Odrou								
Český Těšín nákl.n. – km 13,000	T ₄ 2100	T ₄ 2400	T ₄ 2300	T ₄ 2400	T ₄ 2500			
	T 1900	T 2300	T 2200	T 2300	T 2400			
	S 1700	S 2200	S 2100	S 2200	S 2300			
	U 1300	U 1600	U 1500	U 1600	U 1700			
km 13,000 – Ostrava-Kunčice	T ₄ 3000	T ₄ 3000	T ₄ 3000	T ₄ 3000	T ₄ 3000			
	T 3000	T 3000	T 3000	T 3000	T 3000			
	S 3000	S 3000	S 3000	S 3000	S 3000			
	U 2000	U 2000	U 2000	U 2000	U 2000			

**Maximální přípustná hmotnost
pro jednu činnou elektrickou lokomotivu**

Úsek	110, 111	121-123	130	140, 141	162, 362,365 180 DB	163, 363	181-183, ET 22	131, ET 41	Poznámka
Český Těšín nákl.n. – Výh Polanka n.Odrou, Odb Odry – Ostrava-Svinov – Opava východ									
Český Těšín nákl.n. – Ostrava-Kunčice	T ₄ 1200	T ₄ 2030	T ₄ 2130	T ₄ 1350	T ₄ 2100	T ₄ 2130	T ₄ 2500	T ₄ 3200	
	T 1180	T 1930	T 2000	T 1300	T 1950	T 2000	T 2400	T 2800	
	S 1150	S 1800	S 1850	S 1200	S 1850	S 1850	S 2200	S 2500	

Opava východ – Ostrava-Svinov – Odb Odry, Výh Polanka n.Odrou – Český Těšín nákl.n.

Ostrava-Bartovice – Havířov	T ₄ 1400	T ₄ 2150	T ₄ 2150	T ₄ 1600	T ₄ 2050	T ₄ 2150	T ₄ 2700	T ₄ 3530	
	T 1300	T 2000	T 2000	T 1500	T 2000	T 2000	T 2400	T 3200	
	S 1150	S 1950	S 1950	S 1400	S 1800	S 1900	S 2300	S 3100	
Havířov – Český Těšín nákl.n.	T ₄ 1200	T ₄ 1800	T ₄ 2100	T ₄ 1350	T ₄ 2100	T ₄ 2100	T ₄ 2500	T ₄ 3530	
	T 1180	T 1700	T 2000	T 1300	T 2000	T 2000	T 2300	T 2800	
	S 1150	S 1600	S 1850	S 1200	S 1850	S 1850	S 2200	S 2530	

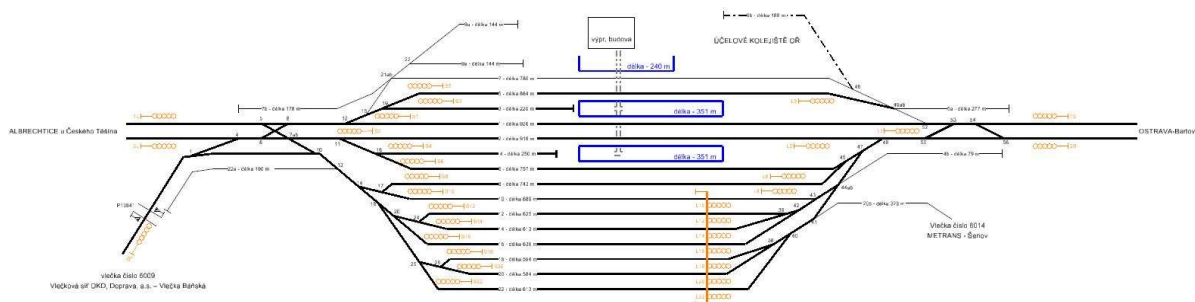
Úsek	183.7, 186, 189, 193, 383, 386, 1216	363.5							Poznámka
Český Těšín nákl.n. – Výh Polanka n.Odrou, Odb Odry – Ostrava-Svinov – Opava východ									
Český Těšín nákl.n.– Ostrava-Kunčice	T ₄ 2350	T ₄ 2350							
	T 2150	T 2150							
	S 2030	S 2030							

Opava východ – Ostrava-Svinov – Odb Odry, Výh Polanka n.Odrou – Český Těšín nákl.n.

Havířov – Český Těšín nákl.n.	T ₄ 2150	T ₄ 2150							
	T 2050	T 2050							
	S 1900	S 1900							
Ostrava-Kunčice – Ostrava-Bartovice	T ₄ 2350	T ₄ 2350							
	T 2250	T 2250							
	S 2150	S 2150							
Ostrava-Bartovice – Havířov	T ₄ 2350	T ₄ 2350							
	T 2250	T 2250							
	S 2150	S 2150							
Havířov – Český Těšín nákl.n.	T ₄ 2150	T ₄ 2150							
	T 2050	T 2050							
	S 1900	S 1900							

Tabulka 1 - Technický normativ hmotnosti, SJŘ 301N, Správa železnic s.o.

(Dopravní schéma stávajícího stavu je přílohou č. 1)



Železniční stanice Havířov leží v:

- v km 19, 127 celostátní elektrifikované dvoukolejné trati Český Těšín – Výhybna Polanka nad Odrou.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín, stanice dále patří do obvodu OŘ Ostrava, SMT Ostrava, TO Havířov.

Stanice v osobní dopravě spadá do obvodu RP ZAP Ostrava - OSE Ostrava, zajišťuje odbavení cestujících v mezinárodní a ve vnitrostátní přepravě včetně místenek. Dále je stanice vybavena prostory pro čekání cestujících, úschovnou zavazadel a jízdních kol, restaurací, směnárnou, bezbariérovým WC a veřejným parkovištěm. Přístup do budovy stanice je bezbariérový, včetně přístřešku před povětrnostními vlivy. Bezbariérový přístup není na žádné nástupiště, stanice je však vybavena mobilní zvedací plošinou.

Stanice má v nákladní dopravě výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě, a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem. Disponuje rampou čelní i boční. V železniční stanici se nachází 3 manipulační místa a to 120410 METRANS-Šenov, 120428 OKD,Doprava a.s. - vlečka Prostřední Suchá, 160028 Smluvní místo Havířov. Organizačně spadá pod PJ Ostrava, PP Ostrava-Kunčice.

- Vlečka číslo 6009 - **Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. – Vlečka Bářská** (dále jen „OKD“) směr vlečková stanice Prostřední Suchá (dále jen VST Prostřední Suchá) je zaústěna na albrechtickém zhlaví výhybkou č. 1.
- Vlečka číslo 6014 - **METRANS - Šenov** (dále jen „METRANS“) je zaústěna na bartovickém zhlaví výhybkou č. 41.
- Jízda dopravců na vlečky se uskutečňuje podle příslušného přípojového provozního řádu vlečky.
- V železniční stanici je výhybkou č. 46 (kolej č. 9b) na bartovickém zhlaví zaústěno **úcelové kolejiště (UK) Správy železnic - ST**

2.4.3 Jiné dopravní nebo zastávky v přilehlých mezistaničních úsecích

Zastávka Horní Suchá

leží v km 13,338 mezi stanicemi Albrechtice u Českého Těšína a Havířov. Na zastávce jsou dvě jednostranná nezastřešená vnější nástupiště o délce 152 metrů u koleje č. 1 a 155 metrů u koleje č. 2 situovaná vstřícně naproti sobě. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice u koleje č. 1 je 300 mm, u koleje č. 2 pak 380 mm. U 1. TK se nachází nástupiště č. 1, u 2. TK nástupiště č. 2.

Přístup na nástupiště je silničním podjezdem s chodníkem. Zastávka není bezbariérově přístupná. V budově vedle druhé traťové koleje je umístěna osobní pokladna a čekárna pro cestující. Na 1. nástupišti je zřízen přístřešek pro cestující. Osvětlení je elektrické, ovládané automaticky časovým/soumrakovým spínačem.

Zastávka Havířov Suchá

leží v km 15,335 mezi stanicemi Albrechtice u Českého Těšína a Havířov. Zastávka má dvě jednostranná nezastřešená vnější nástupiště o délce 154 m situovaná vstřícně naproti sobě. Výška hrany nástupišť nad temenem kolejnice u kol. č. 1 je 460 mm, u kol. č. 2 je 330 mm. U 1. TK se nachází nástupiště č. 1, u 2. TK nástupiště č. 2.

Přístup na nástupiště je silničním podjezdem s chodníkem. Zastávka není bezbariérově přístupná. Osobní pokladna a čekárna pro cestující je umístěna v budově zastávky vedle nástupišť u 1. TK.. Na 1. nástupišti je zřízen přístřešek pro cestující. Osvětlení je elektrické, ovládané automaticky časovým/soumrakovým spínačem.

Zastávka Havířov střed

leží v km 17,014 mezi stanicemi Albrechtice u Českého Těšína a Havířov. Nachází se v prvním přibližovacím úseku ve 2. TK a ve druhém vzdalovacím úseku v 1. TK na panelu RZZ ŽST Havířov směr Albrechtice u Českého Těšína.

Zastávka má dvě jednostranná nezastřešená vnější nástupiště situovaná vstřícně naproti sobě. U TK č. 1 (nástupiště č. 1) - v délce 170 m, 1 zastřešený přístřešek, u TK č. 2 (nástupiště č. 2) - v délce 170 m, 2 zastřešené přístřešky. Výška hrany obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem, případně lze ovládat místně (ručně) a ústředně z elektrodispečinku Ostrava.

Přístup na nástupiště je po schodištích z obou stran silničního nadjezdu ulice Dělnická.

Bezbariérový přístup na jednotlivá nástupiště je zajištěn samostatnými jednostrannými rampami z ulice Dělnická – na nástupiště č. 2 rampou směrem k ŽST Havířov, na nástupiště č. 1 rampou směrem k ŽST Albrechtice u Českého Těšína.

Pro informování cestujících slouží vizuální informační panely - po 1 oboustranné nástupištní tabuli (1-řádkové) na každém nástupišti – umístěny ve středu nástupišť kolmo ke kolejím a rozhlasové zařízení, které jsou ovládány z ŽST Havířov (generované výpisy + hlášení z IS INISS s možností ústního hlášení).

Zastávka Šenov

leží v km 22,618 mezi stanicemi Havířov a Ostrava-Bartovice. Zastávka má dvě jednostranná nezastřešená vnější nástupiště o délce 170 m situovaná vstřícně naproti sobě s přístřeškem na každém nástupišti. Výška hrany nástupišť nad temenem kolejnice je 300 mm.

Přístup na nástupiště je podchodem. Zastávka není bezbariérově přístupná. Osvětlení je elektrické, ovládané automaticky časovým/soumrakovým spínačem.

Zastávky jsou přiděleny Správou železnic OŘ Ostrava, PO Český Těšín. Zastávky Havířov Suchá a Horní Suchá jsou obsazeny osobním pokladníkem ČD dle platného rozvrhu služeb.

2.4.4 Nástupiště

V železniční stanici jsou dvě ostrovní nástupiště:

Číslo	Délka (m)	Výška nad TK (mm)	Zastřešení (m)
1	351	300	100
2	351	300	100

Přístup cestujících na nástupiště podchodem.

Všechna nástupiště jsou, s ohledem na nedostatečnou výšku nad TK, bariérová. Bezbariérový přístup na nástupiště je možný jen s doprovodem zaměstnance dopravce po neveřejné přístupové cestě.

2.4.5 Koleje

Ve výchozím stavu se v žst. Havířov nachází čtrnáct dopravních a 7 manipulačních kolejí. Dále se ve stanici nachází účelová kolej Správy železnic-ST a spojovací kolej na vlečku METRANS Šenov.

Kolej číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití a jiné poznámky
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	926	S1 – L1	hlavní staniční kolej, TV, nástupiště
2	918	S2 – L2	hlavní staniční kolej, TV, nástupiště
3	220	S3 – zarážedlo	Kusá odjezdová kolej směr Albrechtice a na VST Prostřední Suchá, TV, *
4	250	S4 – zarážedlo	Kusá odjezdová kolej směr Albrechtice a na VST Prostřední Suchá, TV, *
5	864	S5 – L5	TV v celé délce, nástupiště, *
6	757	S6 – L6	TV v celé délce, nástupiště, *
8	743	S8 – L8	TV v celé délce
10	689	S10 – L10	TV v celé délce
12	625	S12 – L12	TV v celé délce
14	613	S14 – L14	TV v celé délce
16	636	S16 – L16	TV v celé délce
18	594	S18 – S18	TV v celé délce, METRANS
20	584	S20 – S20	TV v celé délce, METRANS
22	613	S22 – S22	TV v celé délce, METRANS
Manipulační koleje			
4b	79	Se26 – zarážedlo	Kusá, výtažná kolej
5a	277	Se25 – zarážedlo	Kusá, výtažná kolej směr Ova-Bartovice
7	780	Se12 – Se22	VNVK, boční rampa
7b	178	Se11 – zarážedlo	Kusá, výtažná kolej směr Albrechtice
9a	144	Se14 – zarážedlo	Kusá VNVK, čelní rampa, odstavná RID
11	134	Se13 – zarážedlo	Kusá VNVK, odstavná RID
22a	190	Se8 – zarážedlo	Kusá, výtažná kolej směr VST Prostřední Suchá

Účelová kolej Správy železnic - ST			
9b	188	Se23 – zarážedlo	kusá
Spojovací koleje			
20b	326	Se24 – Se31	Spojovací kolej do areálu METRANS

Tabulka 2 - Přehled kolejí výchozího stavu, SŘ žst. Havířov, Správa železnic s.o.

* kolej určena pro pravidelné odstavování hnacích vozidel

2.4.6 Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení – ŽST Havířov:

Stanice je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu AŽD 71 s cestovým systémem stavění vlakových a posunových cest. Ke zjišťování volnosti úseku koleje slouží kolejové obvody.

Ve stanici se nacházejí dvě pomocná stavědla – PSt3, PSt4.

Traťové zabezpečovací zařízení – přilehlé mezistaniční úseky:

V mezistaničních úsecích směr Albrechtice u Českého Těšína a Ostrava-Bartovice jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – trojznakovým automatickým blokem AB3-74 pro obousměrný provoz. Kontrola volnosti mezistaničních úseků je zajištěna kolejovými obvody. V obou úsecích je taktéž zajištěn přenos návěstních znaků NVZ na hnací vozidlo a to i při jízdách proti správnému směru.

V mezistaničním úseku Havířov - vlečka OKD je traťové zabezpečovací zařízení 1. kategorie. Jízdy vlaků jsou zabezpečovány telefonickým dorozumíváním.

Identifikační označení	Poloha (km)	Kategorie (druh) komunikace	Typ	Poznámka
úsek Havířov – Ostrava-Bartovice				
P8296	20,940	místní komunikace	PZS 3SBI AŽD 71	
P8297	23,154	silnice III./ 4701	PZS 3ZBI AŽD 71	v obci Šenov
P8298	23, 504	silnice II./ 478	PZS 3ZBI AŽD 71	v Ostravě
vlečková síť OKD, Doprava,a.s. - Prostřední Suchá				
P10641	19, 521	místní komunikace	PZS 3SNI	v Havířově
P10640	19,012	místní komunikace	k	v Havířově
P10639	18, 535	účelová komunikace	k	v Havířově
P10638	18, 240	místní komunikace	k	v Havířově
P10637	16, 647	místní komunikace	k	v Havířově
zastávka Doubravník				
P10642	0, 499	silnice II. třídy	PZS 3SBI	v Havířově

2.4.7 Staniční technologie

Staniční technologie je spjata s osobní a nákladní dopravou.

Železniční stanice Havířov je obsluhována vlaky dálkovou i regionální osobní dopravou. Dálkové expresní vlaky dopravce ČD a.s. (jeden pár Pendolina Praha - Košice jede denně, Ex 243 do Košic jede v pátek, v neděli se vrací jako Ex 242 zpět do Prahy). V dálkové dopravě je stanice obsluhována vlaky dopravce RegioJet a.s. (Praha – Návší, Vrútky, případně Košice), vlaky Ex 1001, Ex 1005, Ex 1007, Ex 1009 z Prahy ve stanici končí a náležitosti se vrací zpět jako vlaky Ex 1010, Ex 1014, Ex 1016 a Ex 1018. Takt vlaků je 60/ 120 minut, první tři vlaky směr Praha (Ex 1002, 1004, 1006) jsou součástí IDS ODIS linky R60.

Spěšné a osobní vlaky, jedoucí ze směru Ostrava mají v rámci IDS označení jako R61, případně S1. Vlaky jsou vedeny, případně ukončeny z/ v různých stanicích v rámci Moravskoslezského kraje. Vlaky jsou vedeny v úseku Opava východ, Ostrava-Svinov, případně Ostrava-Kunčice – Český Těšín. Spěšné vlaky jezdí v taktu 60', v sedle pak 120'. Osobní vlaky mají takt 60'. Město Havířov je tak obsluhováno ve špičce v taktu 30', v sedle pak 60'. Jeden pár vlaků z Ostravy ve večerních hodinách v Havířově končí. Vlaky jedoucí v taktu jsou vedeny do Českého Těšína. O víkendech je regionální osobní doprava vedena v úseku Ostrava – Havířov v taktu 30/ 60 minut, v prodloužení trati 321 pak 60 minut celodenně.

Vlaky osobní dopravy, které stanicí projíždí, případně zastavují krátkodobě, jsou odbaveny na hlavních kolejích č. 1 a 2. Vlaky končící/ výchozí jsou odbaveny na kolejích č. 5 a 6.

Tranzitní nákladní doprava je zastoupena rovnoměrně po celý den. Nákladní vlaky, dle normativů hmotností, jsou vedeny vesměs jednou, případně dvěma elektrickými lokomotivami.

Koleje č. 8 – 22 jsou určeny pro nákladní dopravu. Koleje č. 18, 20, 22 využívá METRANS. Po příjezdu vlaku na volnou dopravní kolej dojde k odvěšení hnacího vozidla, které je odstaveno. Záloha ČDC najede na soupravu, potřebný počet vozů vytáhne na zhlaví a odstaví na volné dopravní koleji. Následně soupravu objede a odstavený díl zasune na vlečku Metrans. Tento postup s celou soupravou se, vzhledem k délkám kolejí na vlečce Metrans, opakuje 2 – 3x. Obdobný postup je při skládání vlaku s tím, že z vlečky vlak táhne, nikoliv sune.

Vlečku OKD obsluhuje taktéž záloha ČDC. Jízda na/ z vlečky probíhá formou vlaku. Ucelený nákladní vlak pro svůj vjezd/ odjezd využívá zpravidla koleje č. 8, 10, 12, 14, 16.

Místní práce je zajištěna manipulačními vlaky, dopravcem vlaků je ČD Cargo a.s.. Hnací vozidlo řady 731. Obsluha stanice Havířov je zajištěna z Ostravy-Kunčic a probíhá celotýdenně.

Detailnější popis místní práce je uveden v části 2.5.2. Nákladní doprava.

2.4.8 Personální obsazení

K datu 30. 11. 2018 je žst. Havířov obsazena výpravčím, pracoviště v dopravní kanceláři je obsazeno nepřetržitě, dle rozvrhu služeb. Spolu s výpravčím je stanice obsazena dozorcem výhybek, pracoviště dozorce výhybek je zřízeno taktéž v dopravní kanceláři a je

obsazeno dle rozvrhu služeb. V době nepřítomnosti dozorce výhybek přebírá jeho povinnosti výpravčí.

Výpravčí	5, 488
Dozorci výhybek	4, 624
součet	10, 112

Tabulka 3 - Stávající systematizace v ŽST. Havířov, OR Ostrava, Správa železnic s.o.

2.5 Rozsah pravidelné dopravy

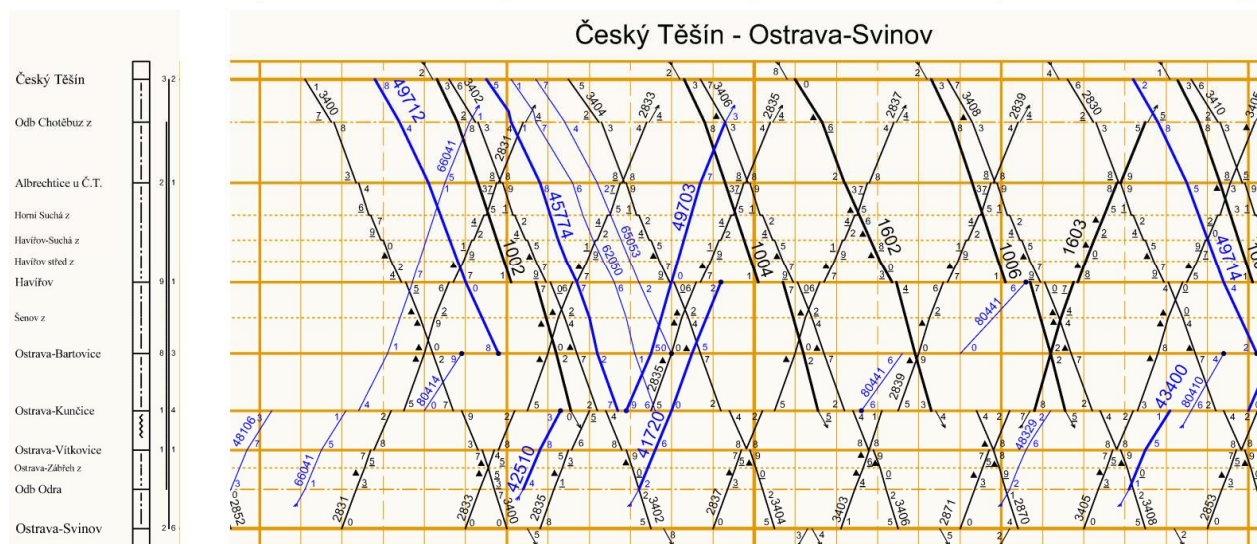
2.5.1 Osobní doprava

Rozsah dopravy vychází z GVD 2018, ve znění změny č. 5 ze dne 1. 10. 2018. Uvedený počet vlaků platí pro běžný všední den. Ve dnech pracovního klidu je rozsah dopravy nižší.

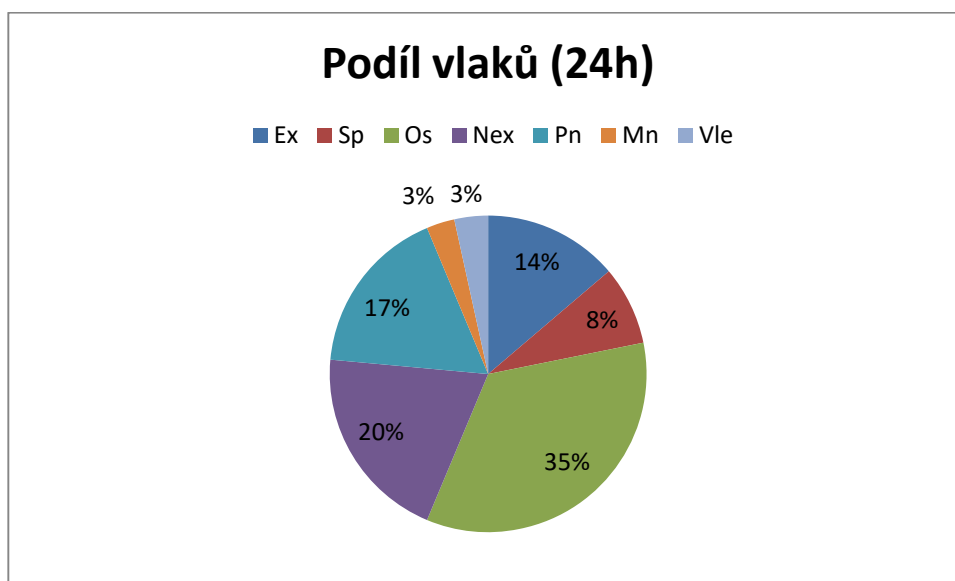
Současný rozsah osobní a nákladní dopravy v běžný pracovní den

Albrechtice u Českého Těšína – Havířov						
Ex	Sp	Os	NEx	Pn	Mn, Ve	Σ
7	7	23	13	11	0	61
Havířov – Albrechtice u Českého Těšína						
Ex	Sp	Os	NEx	Pn	Mn	Σ
6	7	23	9	12	0	57
Ostrava-Bartovice – Havířov						
Ex	Sp	Os	NEx	Pn	Mn, Ve	Σ
10	7	25	11	13	2	68
Havířov – Ostrava-Bartovice						
Ex	Sp	Os	NEx	Pn	Mn	Σ
11	7	26	15	12	3	74

301_d



Obrázek 2 Výřez GVD trati 3018, Správa železnic s.o.



2.5.1.1 Dálková osobní doprava

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

Dálkovou osobní doprava tak možno rozdělit na dva přepravní segmenty:

vlaky I. segmentu (meziaglomerační doprava spojující krajská města a další významná centra v ČR mezi sebou a s ostatními významnými sídelními celky v Evropě),

vlaky II. segmentu (rychlá meziregionální doprava zastavující ve významných regionálních centrech

V úseku Ostrava-Bartovice – Albrechtice u Českého Těšína je dálková osobní doprava zastoupena vlaky expresními. Ministerstvo dopravy ČR v současné době neobjedná na trati 321 žádné vlaky, což je mj. dáno vedením komerčních vlaků dálkové dopravy Praha – Ostrava – Havířov – Slovensko dopravce RegioJet a.s. Vzhledem k tomu nepředpokládá Ministerstvo dopravy objednávku vlaků dálkové dopravy na trati Ostrava – Havířov – Český Těšín v krátkodobé (2019), ani střednědobé perspektivě (2025).

V souvislosti s dlouhodobou perspektivou po roce 2040 lze na lince Praha – Havířov v případě dobudování sítě rychlých spojení (RS) předpokládat vedení linky Praha – Havířov s intervalem 120 minut a využitím elektrických jednotek expresní dopravy o kapacitě 400 osob a délkou cca 200 metrů. Zatím však není jasné, jak bude síť RS ve své definitivní podobě vypadat, kdo bude dopravcem, a zda budou vlaky Praha – Havířov vedeny v objednávce státu nebo na komerční riziko dopravce. Bez ohledu na to lze nicméně předpokládat, že vlaky dálkové dopravy Praha – Havířov budou vedeny i v horizontu 2040+.

Dopravce RegioJet a.s. byl osloven při zahájení projekčních prací. Po několikeré výzvě se dopravce nevyjádřil, proto bude nadále respektován stávající stav včetně stávajícího vozového parku a typu vlaku. Vlak je složen z hnacího vozidla řady 162 a 7 – 13 vozů klasické stavby. Maximální délka vlaku je 362 metrů. Vlaky jsou tranzitní v relacích Praha – Návsí,

Praha - Vrútky, případně Praha - Košice. Ex 1001, Ex 1005, Ex 1007, Ex 1009 z Prahy ve stanici končí a náležitosti se vrací zpět jako vlaky Ex 1010, Ex 1014, Ex 1016 a Ex 1018.

2.5.1.2 Regionální osobní doprava

Regionální osobní doprava je v žst. Havířov zastoupena dvěma kategoriemi osobních vlaků, jde o vlaky kategorie Os, a o vlaky kategorie Sp.

Spěšné vlaky (7 párů, v rámci IDS ODIS označovány jako R61), jedoucí v taktu 120', jsou v běžný pracovní den zastoupeny vlaky jedoucí v úseku Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín (dva páry až do stanice Třinec). Vlak je složen z elektrické jednotky 471 + 071 + 971. O víkendu vlaky nejezdí.

Osobní doprava, v rámci IDS značena jako linka S1, je vedena v taktu 60' v relaci Opava východ – Ostrava-Svinov – Český Těšín. V ranních a večerních hodinách má vlak zpravidla jinou výchozí/ koncovou stanici v rámci uzlu Ostrava (Ostrava-Svinov, příp. Ostrava-Kunčice). V ranních a odpoledních hodinách je linka proložena dalšími osobními vlaky, jejichž doplněním vzniká v ranních a odpoledních špičkách takt 30'. Ve večerních hodinách je jeden osobních vlaků ukončen v Havířově, náležitosti jsou použity na první ranní vlak do Ostravy. Vozba je zajištěna elektrickými jednotkami řady 471, případně starší řadou 460.

2.5.1.3 Výhledový rozsah dopravy

Výhledový rozsah dopravy vychází z vyjádření MDČR, Moravskoslezského kraje a O26 Správy železnic. MDČR nepředpokládá v krátkodobém a střednědobém horizontu objednávku dálkové dopravy. Dálkovou dopravu zajišťuje dopravce RegioJet a.s. Ten se však v době zpracování ZP, i přes urgenci, nevyjádřil. Z tohoto důvodu je brát stávající rozsah dopravy zároveň jako výhledový, včetně použitých souprav.

V osobní dopravě od GVD 2018/ 2019 (v krátkodobém horizontu) objednává Moravskoslezský kraj nové vlaky v relaci Ostrava-Stodolní – Havířov – Český Těšín. Dojde tak k navýšení objednávky, kdy bude nově železniční stanice Havířov obsluhována 36 páry osobních a spěšných vlaků.

Ve střednědobém horizontu cca od 2023 do 2035, kdy MSK bude vypisovat nabídková řízení na ucelené provozní a technické soubory dle časového harmonogramu k zajištění dopravní obslužnosti drážní dopravou a vzhledem k rozvoji oblasti Havířov-město, se předpokládá vedení spěšných/osobních vlaků v relaci Opava východ - Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n. - Ostrava-Kunčice - Havířov střed. Náležitosti z vlaku končícího budou použity na vlak výchozí, doba pobytu cca do 10 min. Rozsah dopravy lze předpokládat v počtu 15 párů vlaků ve všední dny a 8 párů vlaků ve dnech pracovního klidu. Vozba bude zajištěna elektrickými jednotkami řady 471, do budoucna pak až dvěma spojenými nízkopodlažními, klimatizovanými jednotkami řady RegioPanter (délka vlaku 2x 79,4 m).

Na vlečce METRANS lze sledovat každoroční nárůst vlaků KD, objem roste cca o 10 – 15% ročně. Tento trend, i s ohledem na investice vlečkaře (přestavba, rozšiřování), lze očekávat i v dalších letech. Vlečka OKD v současné době slouží k přepravě uhelných substrátů z/na skládkové plochy v ÚZK, která se bude v dlouhodobém horizontu dále rozšiřovat. Komodity budou dopravovány dle potřeb zákazníka v ucelených dlouhých soupravách, případně v kontejnerech. V současné době zde probíhají předávky vlaků s černým uhlím mezi vlečkovou dopravou a dopravcem na síti Správy železnic. Tento způsob zajištění plynulých dodávek pro odběratele vyžaduje nejdříve dopravu v ucelených vlcích na místo skládkování (pro lokalitu ÚZK přes žst. Havířov) a následně dopravu ucelených substrátů v menších ucelených vlcích opět do žst. Havířov. V obou případech se může jednat o nutnost předávky vlaků mezi různými dopravci. Význam a velikost této skládky bude s koncem těžby černého uhlí na Ostravsku spíše narůstat (při existenci stávajících odběratelů

v oblasti), jelikož původní zdroj černého uhlí v podstatné části nahradí zahraniční dovoz. Níže je uveden krátkodobý/ střednědobý výhled dopravy včetně typových souprav, získaný O26 Správa železnic. Tento výhled má mírné rozdíly oproti výhledovému stavu díky předpokládané nové koncepci objednavatele dopravy začleněním zastávky Havířov střed do obvodu ŽST a možnosti tak odbavit končící/ výchozí vlaky v lokalitě Havířov-město.

Krátkodobý výhled (2019 – 2023)

Tab. 3 Výhledový rozsah osobní dopravy v maximální variaci na trati 321 [počet vlaků/24 h]

Traťový úsek	Ex	R	Sp	Os	Celkem
Havířov – Šenov	22	0	14	52	88
Havířov – Havířov střed	14	0	14	48	76
Havířov – Prostřední Suchá	0	0	0	0	0

Tab. 4 Výhledový rozsah nákladní dopravy v maximální variaci na trati 321 [počet vlaků/24 h]

Traťový úsek	Nex	Pn	Mn	Celkem
Havířov – Šenov	9	19	1	29
Havířov – Havířov střed	6	15	0	21
Havířov – Prostřední Suchá	0	4	0	4

druh vlaku	hnací vozidlo	průměrná délka [m]	průměrná hmotnost [t]
Ex	162, BR 193	229	493
R	-	-	-
Sp	471	80	180
Os	471	80	180
Nex	130, 131	448	1013
Pn	131, BR 186, 740	372	1498
Mn	731	53	110

Tabulka 4 - Krátkodobý výhled dopravy, O26 Správa železnic s.o.

Střednědobý výhled (2024 – 2039)

Tab. 5 Výhledový rozsah osobní dopravy v maximální variaci na trati 321 [počet vlaků/24 h]

Traťový úsek	Ex	R	Sp	Os	Celkem
Havířov – Šenov	22	0	16	62	100
Havířov – Havířov střed	14	0	16	42	72
Havířov – Prostřední Suchá	0	0	0	0	0

Tab. 6 Výhledový rozsah nákladní dopravy v maximální variaci na trati 321 [počet vlaků/24 h]

Traťový úsek	Nex	Pn	Mn	Celkem
Havířov – Šenov	34		2	36
Havířov – Havířov střed	31		0	31
Havířov – Prostřední Suchá	4		0	4

druh vlaku	hnací vozidlo	průměrná délka [m]	průměrná hmotnost [t]
Ex	BR 193	229	493
R	-	-	-
Sp	471	80	180
Os	471	80	180
Nex	386	600	1200
Pn	386, 740	372	1498
Mn	731	53	110

Tabulka 5 - Střednědobý výhled dopravy, O26 Správa železnic s.o.

2.5.1.4 Frekvence cestujících

Frekvence cestujících je během dne rozdílná a je to dáno především ranní/ odpolední špičkou a jejím sedlem. Jako ranní špičku lze uvažovat dobu 5:00 – 8:00 hodin, jako odpolední pak 14:00 – 17:00 hodin. Ranní špička začíná postupnou výměnou pracujících z Ostravy do Havířova a opačně. Je ukončena příjezdem studentů do Havířova s ohledem na jejich vzdělávání (ZŠ, gymnasium, SŠ, VŠ). Poté následuje dopolední sedlo. Kolem 14. hodiny je zřejmý nárůst cestujících a to z důvodu postupného ukončování školního vyučování. Během odpoledne pak dochází k postupnému příjezdu obyvatel z Ostravy, případně pracujících odjíždějí zpět do Ostravy. Ve večerních hodinách frekvence cestujících klesá až do ukončení provozu osobní dopravy.

České dráhy a.s. neposkytují žádné detailnější výstupy ohledně frekvence cestujících. Veškeré informace o počtu cestujících jsou pouze informací projektanta, vzešlé ze znalosti lokality a proběhnuvšího místního šetření.

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

2.5.2 Nákladní doprava

Jelikož železniční stanice Havířov leží na nákladním koridoru RFC 9, je nákladní doprava zastoupena především dálkovou tranzitní dopravou. Jízda na vlečku OKD probíhá formou jízdy vlaku (3 trasy denně), na kolejiště vlečky METRANS pak jako posun.

V místní vozbě je stanice obsluhována manipulačními vlaky z Ostravy-Kunčic, které

v Havířově končí a náležitosti se po vykonaném posunu vrací zpět. Dopravcem vlaku je ČD Cargo a.s., hnací vozidlo 731.0. Doprovod vlaku 1/0 DS Ostrava Kunčice.

Parametry souprav a doprovod vlaků:

80440 – 80 km/h, S 1000 t, 400 m, jednotlivé zásilky, jede ve všední den.

80441 – 80 km/h, S 1000 t, 400 m, jednotlivé zásilky, jede každý den.

80442 - 80 km/h, S 1000 t, 400 m, jednotlivé zásilky, nejede v 6.

80443 - 80 km/h, S 1000 t, 400 m, jednotlivé zásilky, nejede v 6.

80444 - 80 km/h, S 1000 t, 400 m, jednotlivé zásilky, jede v 6.

80446 - 80 km/h, S 1000 t, 400 m, jednotlivé zásilky, jede v +.

Stanice má v nákladní dopravě výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě, a výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem. Disponuje rampou čelní i boční. V železniční stanici se nachází 3 manipulační místa a to 120410 METRANS-Šenov, 120428 OKD, Doprava a.s. - vlečka Prostřední Suchá, 160028 Smluvní místo Havířov. Organizačně spadá pod PJ Ostrava, PP Ostrava-Kunčice. Veškeré níže uvedené výkony stanice ŽST Havířov získal projektant od Odboru technologie a organizace dopravy, ČD Cargo a.s.

Obsluhu manipulačních míst v ŽST Havířov zajišťuje dopravce ČD Cargo a.s., PJ Ostrava.

Počty naložených/ vyložených vozů v letech 2015, 2016, 2017 a za 1. pololetí roku 2018 v ŽST Havířov:

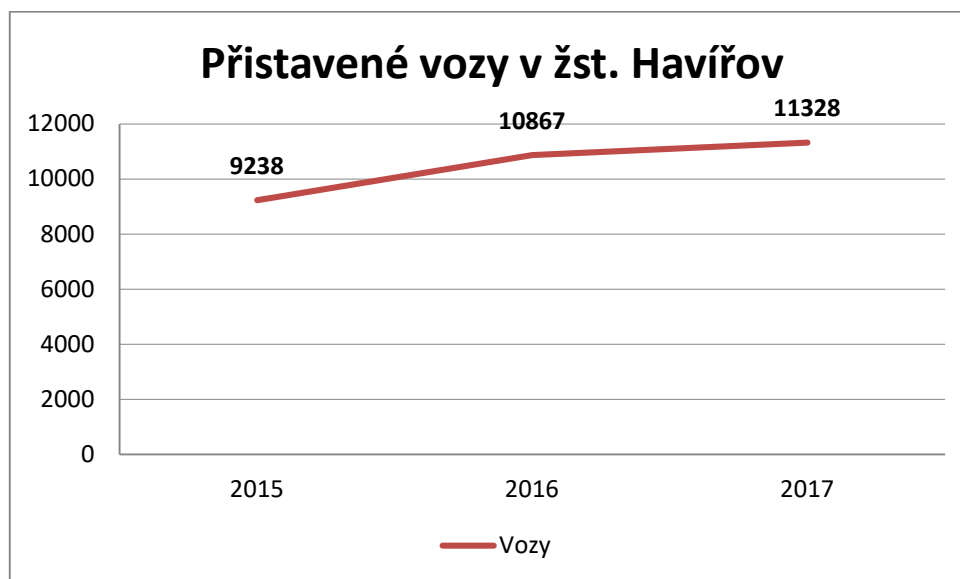
žst. Havířov	2015		2016		2017		2018	
	naloženo	vyloženo	naloženo	vyloženo	naloženo	vyloženo	naloženo	vyloženo
METRANS - Šenov	7680	8051	9019	10039	9606	10057	4319	4134
OKD, Doprava a.s. - vlečka Prostřední Suchá	10	43	36	58	10	29	4	16
smluvní místo Havířov	3	312	0	30	2	29	211	213
Σ	7693	8406	9055	10127	9618	10115	4534	4363

Tabulka 6 - Naložené/ vyložené vozy, O13 Odbor technologie a organizace dopravy, ČD Cargo a.s.

Počty přistavených vozů za období 2015 – 2017:

žst. Havířov	2015	2016	2017
METRANS - Šenov	8877	10770	11230
OKD, Doprava a.s. - vlečka Prostřední Suchá	47	67	67
smluvní místo Havířov	314	30	31
Σ	9238	10867	11328

Tabulka 7 - Přistavené vozy, O13 Odbor technologie a organizace dopravy, ČD Cargo a.s.



Obrázek 3 Přistavené vozy, O13 Odbor technologie a organizace dopravy, ČD Cargo a.s.

2.5.3 Provozně technologické vyhodnocení současného stavu

Provozně technologické vyhodnocení současného stavu ŽST Havířov probíhá na základě vyhodnocení propustnosti přilehlých mezistaničních úseků, Havířov – Ostrava-Bartovice a Havířov – Albrechtice u Českého Těšína, a porovnáním jízdních dob ve stejných úsecích.

Ukazatele se vztahují na průměrný rozsah dopravy dle GVD 2018 a byly poskytnuty O12 Správou železnic. Zkrácené výpočetní období $T = 900$ min zahrnuje čas 5:00 - 21:00, kdy je ve vyšší míře provozována osobní doprava. Zkrácené výpočetní období $T = 120$ min zahrnuje dvouhodinovou dopravní špičku. Je patrné, že ve všech omezujících úsecích je propustnost dostatečná, a to jak v celodenním pohledu, tak i v obou zkrácených obdobích a vždy umožňuje další dodatečné využití volných tras.

V omezujícím úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice (1.traťová kolej) jsou tyto ukazatele propustnosti:

T	1440 min	T	900 min	T	120 min
N	186 vlaků	N	116 vlaků	N	19,3 vlaků
Tvůl + stál	0 min	Tvůl + stál	0 min	Tvůl + stál	0 min
Tobs	4,66 min	Tobs	4,66 min	Tobs	4,66 min
So	0,25	So	0,28	So	0,40
Kprakt	41%	Kprakt	47%	Kprakt	53%
Volné trasy	110	Volné trasy	61	Volné trasy	9,1

Tabulka 8 - Propustnost mezistaničního úseku Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice, O12 Správa železnic s.o.

Pro mezistaniční úsek Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína v lichém směru je situace komplikovanější, stejná kolej je využívána taktéž pro vlaky od Karviné. V lichém směru jsou proto uvedeny ukazatele kapacity pro 2 mezistaniční úseky:

Úsek Český Těšín – Odb. Chotěbuz (1.TK)					
T	1440 min	T	900 min	T	120 min

N	200 vlaků	N	125 vlaků	N	20,8 vlaků
Tvyl + stál	0 min	Tvyl + stál	0 min	Tvyl + stál	0 min
Tobs	4, 33 min	Tobs	4, 33 min	Tobs	4, 33 min
So	0, 35	So	0, 38	So	0, 47
Kprakt	58%	Kprakt	62%	Kprakt	63%
Volné trasy	84	Volné trasy	47	Volné trasy	7,7

Tabulka 9 - Propustnost mezistaničního úseku Český Těšín – odb. Chotěbuz, O12 Správa železnic s.o.

Úsek Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína (2.TK)					
T	1440 min	T	900 min	T	120 min
N	169 vlaků	N	106 vlaků	N	17,4 vlaků
Tvyl + stál	0 min	Tvyl + stál	0 min	Tvyl + stál	0 min
Tobs	5, 16 min	Tobs	5, 16 min	Tobs	5, 16 min
So	0, 22	So	0, 26	So	0, 34
Kprakt	37%	Kprakt	43%	Kprakt	46%
Volné trasy	107	Volné trasy	60	Volné trasy	9,5

Tabulka 10 - Propustnost mezistaničního úseku Český Těšín - Albrechtice u ČT, O12 Správa železnic s.o.

2.5.3.1 Jízdní doby

Následující tabulka zobrazuje pravidelné jízdní doby vlaků kategorie Ex (zastavující v Havířově), Os a Nex (projíždějící). Jízdní doby závisí na traťové rychlosti, sklonu trati, počtu zastavení v mezistaničním úseku a parku. Údaje vychází ze SJŘ 301.

Jízdní doby v přilehlých mezistaničních úsecích:

Úsek trati Albrechtice u Českého Těšína - Havířov								
		Ex	Os	Nex		Ex	Os	Nex
Albrechtice u ČT	↓					7,0	2,5	8,0
Horní Suchá z.	↓		2,5				2,5	
Havířov-Suchá z.	↓		2,5				2,0	
Havířov střed z.	↓		2,0				2,5	
Havířov	↓	8,0	2,5	9,0				
Σ		8,0	9,5	9,0		7,0	9,5	8,0

Tabulka 11 - SJŘ 301, Správa železnic s.o.

Úsek trati Havířov – Ostrava-Bartovice								
		Ex	Os	Nex		Ex	Os	Nex
Havířov	↓					5,0	3,0	5,0
Šenov z.	↓		3,5				2,5	
Ostrava-Bartovice	↓	5,0	3,0	6,0				
Σ		5,0	6,5	6,0		5,0	5,5	5,0

Tabulka 12 - SJŘ 301, Správa železnic s.o.

3 NAVRHOVANÝ STAV

3.1 Dopravní technologie, kolejové řešení

(Dopravní schéma navrhovaného stavu je přílohou č. 2)

Dopravní technologie nového stavu ŽST Havířov vychází především ze zadávacích podmínek, výhledového rozsahu dopravy MDČR a KÚ Moravskoslezského kraje.

Primárním cílem stavby je komplexní rekonstrukce železniční stanice Havířov, přičemž je požadováno splnění technických specifikací interoperability (dále jen „TSI“) všech v úvahu přicházejících subsystémů. Dalším cílem je zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících a zpřístupnění nástupišť veřejnosti a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, Cílem je rovněž zvýšení rychlosti průjezdu stanicí. V rámci nové úpravy konfigurace kolejíště dochází k odstranění manipulační koleje č. 5b.

Rekonstruovány budou staniční koleje č. 1, 2, 3, 4, 5, 5a, 6, 6a, 7, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22 (vše nové číslování). Dále jsou pak součástí rekonstrukce obě zhlaví stanice a přiléhající výběhy traťových kolejí směr Ostrava-Bartovice, Albrechtice u Českého Těšína a vleček.

Z hlediska DT bylo navrženo řešení se 4 kolejemi s nástupní hranou (koleje č. 1, 2, 5, 6) a kolejemi 3, 4, 5a, 6a, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22a bez nástupní hrany. Tímto bude taktéž splněn požadavek na výhledový rozsah osobní dopravy. Zároveň stanice umožní odbavit dlouhé vlaky TEN-T.

Tranzitní vlaky, případně vlaky s krátkým zastavením, budou vedeny po hlavních kolejích 1 a 2. Vlaky osobní dopravy, které ve stanici budou ukončeny a náležitosti použity na vlak jiný, budou vedeny po kolejích 5 a 6. Koleje č. 3 a 4 jsou určeny pro odstavování souprav osobní dopravy, případně technologické úkony s nimi (posun, změna řazení). V případě potřeby lze na koleje odstavit krátkodobě hnací vozidla.

Koleje č. 8 – 16 jsou určeny pro nákladní dopravu. Pro dlouhé kontejnerové vlaky na/ z vlečky č. 6014 Metrans – Šenov jsou určeny koleje č. 18, 20, 22. Kolejistiště bude připraveno na budoucí instalaci ETCS v souladu s dopisem „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“. Nákladní vlak s elektrickým hnacím vozidlem vjede na vhodnou kolej, vozidlo nezávislé trakce, které bude připraveno na koleji 16a na něho najede, provede potřebné technologické úkony včetně případného posunu a odjíždí na vlečku Metrans. Při návratu z vlečky zpět bude situace obdobná, elektrické hnací vozidlo bude připraveno na koleji 16a a na vlak ihned najede. Po provedení všech úkonů vlak odjíždí, nezávislé hnací vozidlo je odstaveno na kolej 16a. Koleje č. 12a a 14a jsou koleje výtažnými.

Účelové kolejistiště OŘ – PI ST, stejně tak kolejistiště VNVK zůstává beze změny rozsahu.

Na základě výhledového rozsahu dopravy je doporučeno zahrnout zastávku Havířov střed do obvodu stanice Havířov. Nástupištiště budou umístěna ve stávající poloze ve staničních kolejích č. 1a, 2a, nebude do nich tudíž zasahováno. Na nově značených kolejích budou ukončeny spěšné vlaky ze směru Ostrava, náležitosti se budou po cca 10 minutovém pobytu vracet zpět do Ostravy.

V rámci rozložení dvojitých kolejových spojek na zhlavích a začlenění zastávky Havířov střed do obvodu stanice, dochází k posunutí vjezdových návěstidel do nových poloh. Poslední traťový oddíl v úseku Albrechtice u Českého Těšína – Havířov je zrušen, jeho funkci přejímá staniční kolej 1a, 2a. Na propustnost mezistaničního úseku bude mít tato změna pouze minimální vliv. V mezistaničním úseku Ostrava-Bartovice – Havířov dochází ke zrušení posledního traťového oddílu bez náhrady. Vzhledem k rozsahu dopravy na trati č. 321 však toto zrušení nebude mít vliv na provozování a organizaci drážní dopravy. Výpočty propustnosti budou provedeny v dalším stupni dokumentace. V dalším stupni bude prověřena také možnost zřídit oddílová návěstidla „1-216 a 2-216“ cca v km 21,560 ve směru Ostrava-Bartovice – Havířov

Součástí stavby je taktéž prodloužení stávajícího podchodu v km 19, 144. Tímto prodloužením dojde k propojení městské části Šumbark s přednádražím. Nejenže se zkrátí

Zásuvkové stojany, předtápěcí zařízení a jiné technické prostředky nejsou dopravci požadovány.

- kolej č. 1,
- kolej č. 2,
- koleje č. 3, 5, 5a,
- koleje č. 4, 6, 6a,
- koleje č. 8, 10,
- koleje č. 12, 14,
- koleje č. 16, 18,
- koleje č. 12a, 16a, 20, 22,
- kolej č. 14a,
- kolej č. 1a,
- kolej č. 2a.



Přehled užitečných délek dotčených kolejí a jejich určení

číslo	Užitečná délka /m/	mezi	Poznámka
Dopravní koleje			
1	936	Sc1 – L1	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, nástupiště
1a	1150	S1a – Lc1a	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, nástupiště
2	937	Sc2 – L2	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, nástupiště
2a	1150	S2a – Lc2a	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, nástupiště
3	200	Sc3 – Lc3	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
4	238	Sc4 – Lc4	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
5	542	Sc5 – L5	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, nástupiště
5a	157	Sc5a – Lc5a	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
6	519	Sc6 – L6	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, nástupiště
6a	200	Sc6a – Lc6a	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV
8	736	Sc8 – L8	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, kolej pro ND
10	766	Sc10 – L10	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, kolej pro ND
12	788	Se12 – L12	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, kolej pro ND
14	617	Sc14 – L14	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, kolej pro ND
16	648	Sc16 – L16	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, kolej pro ND
18	772	Sc18 – L18	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, kolej pro ND
20	772	Sc20 – L20	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, kolej pro ND
22	773	Sc22 – L22	vjezdová, odjezdová, průjezdná, TV, kolej pro ND
Manipulační koleje			
7	723	Se – Se	VNVK, boční rampa
7a	230	Se - KKK	Kusá, výtažná kolej
9a	144	Se - KKK	Kusá VNVK, čelní rampa, odstavná RID
9b	211	Se – KKK	Kolej OŘ – PI ST
12a	153	Se - KKK	Kusá, výtažná kolej, TV
11	128	Se - KKK	Kusá VNVK, odstavná RID
14a	176	Se – KKK	Výtažná kolej
16a	45	Se – KKK	Kusá odstavná kolej, TV
20b*	326	Se – Se	Spojovací kolej na vlečku METRANS

* Kolej bude v dalším stupni označena dle předpisu SŽDC D1 číslem 90.

Napojení na stávající železniční síť zůstává z logiky stavby a charakteru rekonstrukce beze změny, rovněž je železniční stanice Havířov ve svém přednádraží beze změn napojena na silniční síť obce (ul. Železničářů) a návazně na silniční síť České republiky. Zároveň dokumentace neřeší problematiku dopravy v klidu, neboť nedojde k dotčení přednádražního prostoru železniční stanice Havířov se stávajícími parkovacími plochami, systém dopravy v klidu tedy rekonstrukci železniční stanice Havířov nedozná změn.

Výsledné návrhové rychlosti v jednotlivých kolejích:

- koleje č. 1, 1a – 90/ 100/ 115 km/ h,
- koleje č. 2, 2a – 90/ 100/ 115 km/h,
- kolej č. 3 – 50 km/h,
- kolej č. 4 – 50 km/h,
- koleje č. 5, 5a – 50/ 60 km/h,
- koleje č. 6, 6a – 50/ 60 km/h,

- koleje č. 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22 – 50 km/h.

Popis a účel využití kolejí v ŽST Havířov

Kolej	Účel
1	Dopravní kolej pro tranzitní dopravu relace Ostrava-Bartovice – Albrechtice, TV
1a	Dopravní kolej pro tranzitní dopravu relace Ostrava-Bartovice – Albrechtice, TV
2	Dopravní kolej pro tranzitní dopravu relace Albrechtice – Ostrava-Bartovice, TV
2a	Dopravní kolej pro tranzitní dopravu relace Albrechtice – Ostrava-Bartovice, TV
3	Odstavná kolej, TV
4	Odstavná kolej, TV
5	Předjízdna kolej pro osobní vlaky relace Ostrava-Bartovice – Albrechtice, TV
5a	Předjízdna kolej pro osobní vlaky relace Ostrava-Bartovice – Albrechtice, TV
6	Předjízdna kolej pro osobní vlaky relace Albrechtice - Ostrava-Bartovice, TV
6a	Předjízdna kolej pro osobní vlaky relace Albrechtice - Ostrava-Bartovice, TV
7	Manipulační kolej, VNVK s boční rampou
7a	Výtažná kusá kolej
8	Dopravní kolej pro tranzitní nákladní dopravu, TV
9a	Kusá VNVK, čelní rampa, odstavná RID
9b	Účelová kolej TO Havířov
10	Dopravní kolej pro tranzitní nákladní dopravu, TV
10a	Kusá, výtažná kolej, TV
11	Kusá VNVK, odstavná RID
12	Dopravní kolej pro tranzitní nákladní dopravu a vlaky OKD, TV
14	Dopravní kolej pro tranzitní nákladní dopravu a vlaky OKD, TV
14a	Kusá výtažná kolej, TV
16	Dopravní kolej pro vlaky OKD, METRANS, TV
16a	Kusá odstavná kolej pro elektrická hnací vozidla, TV
18	Dopravní kolej pro vlaky OKD, METRANS, TV
20	Dopravní kolej pro vlaky OKD, METRANS, TV
20b*	Spojovací kolej na vlečku METRANS
22	Dopravní kolej pro vlaky OKD, METRANS, TV

* Kolej bude v dalším stupni označena dle předpisu SŽDC D1 číslem 90.

3.2 Nástupiště

Železniční stanice Havířov bude vybavena v cílovém stavu 4 nástupními hranami. Mezi kolejemi 1 – 5, 2 – 6 vzniknou dvě ostrovní nástupiště č. 1 a 2 délky 400 metrů, výšky 550 mm nad temenem kolejnice.

Přístup cestujících na ostrovní nástupiště bude podchodem, pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace výtahem. V případě jeho poruchy bude přístup těchto cestujících zajištěn přejezdem pro vozíky, umístěným na konci nástupiště směr Albrechtice u Českého Těšína.

Nástupiště budou označeny dle Směrnice 118 a vybaveny potřebným mobiliářem (lavičky, odpadkové koše).

3.3 Zabezpečovací zařízení

Na rekonstruovaný rozsah kolejíště je navrženo staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje včetně zabezpečeného posunu s ovládáním prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště, nebo z desky nouzových obsluh a technickou připraveností na dálkové ovládání

zabezpečovacích zařízení. Kolejové obvody v hlavních a předjízdových kolejkách umožní přenos kódu národního vlakového zabezpečovače LS. Kontrola volnosti úseků navazujících na kolejové obvody bude zajišťována počítači náprav. Do nového SZZ bude navázáno TZZ v úsecích Albrechtice u Českého Těšína – Havířov, Havířov – Ostrava-Bartovice. Pro zabezpečení jízdy na vlečku číslo 6009 Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. – Vlečka Báňská bude použito povinně dokumentovaného úkonu.

Bude instalován na všech rozhodných výhybkách, ležících ve vlakových cestách a rozhodných pro jejich stavění, případně výhybek odvrtných. EOVS se navrhuje na výhybkách č. 1 – 15, 17 – 19, 21 – 33, 35 – 44.

V plném rozsahu budou respektovány Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy, stejně tak kabelizace bude provedena stíněnými kabely a připravena na budoucí napájení střídavou trakční soustavou.

3.4 Informační a sdělovací zařízení

3.4.1 Informační zařízení

Železniční stanice Havířov bude vybavena novým informačním zařízením. Informační zařízení v ŽST Havířov bude připraveno pro výhledové dálkové ovládání z CDP Přerov. Místně bude informační zařízení ovládáno z dopravní kanceláře pomocí technologické stanice.

V rámci související stavby „Rekonstrukce ŽST Havířov“ budou nová vstupní hala a vstup do podchodu vybaveny informačními tabulemi.

3.4.2 Kamerový systém

V ŽST Havířov bude navržen kamerový systém. Účelem tohoto provozního souboru je zajištění vyšší bezpečnosti cestujících a současně zajištění snazšího řízení železniční dopravy. V dopravní kanceláři budou na stole výpravčího instalovány monitory kamerového systému s mikro PC a ovládací klávesnicí. Zařízení bude připraveno na budoucí dálkové ovládání z CDP Přerov.

Kamerový systém střežící výpravní budovu bude vybudován v rámci související stavby „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Havířov“.

V rámci této stavby bude v ŽST Havířov vybudován kamerový systém na bázi IP technologie. Navrhuje se kamery na nástupištích umístit tak, aby střežily hrany obou nástupišť v celé délce. Kamerovým systémem bude také střežit rekonstruovaný podchod, který zajišťuje přístup na nástupiště.

Bude provedena příprava kamerového systému střežící přejezd pro vozíky.

3.5 Personální potřeba

Po aktivaci SZZ zůstane stanice obsazena výpravčím a dozorcem výhybek. Pracoviště zůstane ve stávajících prostorech dopravní kanceláře. Po zavedení dálkového řízení z CDP Přerov nebude železniční stanice obsazena žádným dopravním zaměstnancem (dle Pokynu generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“ ze dne 1. 2. 2019).

Výpravčí	5, 488
Dozorci výhybek	4, 624
součet	10, 112

3.6 Stavební postupy

Stavební postupy a organizace výstavby nejsou v tomto stupni dokumentace detailně řešeny, byl však prověřen přístup na stanoviště.

Pro zajištění obsluhy železniční stanice budou k dispozici vždy dvě nástupní hrany, umístěné mezi kolejemi č. 8 a 10. Přístup cestujících bude přes zabezpečený úrovnový přechod. Během etap stavebních postupů bude vždy zajištěn dvoukolejný provoz alespoň v jednom přílehlém mezistaničním úseku.

Na základě vypočtené výlukové propustnosti přílehlých úseků lze konstatovat, že všechny vlaky daným úsekem projedou a není třeba dopravních opatření. Jednokolejný provoz bude řešen zpracováním výlukových jízdních řádů. Nákladní doprava bude vedena po celý den v době, kdy nepojede vlak osobní dopravy.

Výluky, kdy bude nutno zastavit provoz (např. výstavba pažení mostu), budou konány v nočních hodinách, kdy nejedou vlaky osobní dopravy. Nákladní vlaky vyčkají ve vhodných železničních stanicích, tranzitní vlaky budou vedeny odklonem přes Ostravu hl.n.

3.7 Závěr

Realizace stavby představuje výrazný koncepční posun pro celou oblast. Bude to zásluhou nového uspořádání kolejí i nových nástupišť pro pohodlný nástup a výstup cestujících do vlakových souprav i novým staničním zabezpečovacím zařízením třetí kategorie, před zavedením DOZ však bez úspory zaměstnanců řízení provozu. Dalším významným pokrokem v rámci rozvoje města je prodloužení podchodu a začlenění zastávky Havířov střed do obvodu železniční stanice. Navržené kolejiště dokáže pojmout potřebný počet vlaků nejenom v krátkodobém, ale především ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Modernizovaná stanice umožní svou infrastrukturou realizovat jakékoliv zadání jízdních řádů v osobní dopravě mnoho desítek let.

Vypracoval: Ing. Jaroslav Šmíd, prosinec 2018

DOKLADOVÁ ČÁST

Ministerstvo dopravy



Ministerstvo dopravy

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

Vážený pan
Ing. David Rose
jednatel společnosti
EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

Váš dopis značky / ze dne 2018-119/ 29.06.2018	Naše značka 95/2018-190-VD/2	Vyřizuje / linka Snopek Jan, Mgr. / 225131173	Praha 23.07.2018
---	---------------------------------	--	---------------------

Věc: Rekonstrukce žst. Havířov

Vážený pane jednatele,

dne 4. července jsme obdrželi Váš dopis týkající se výhledového rozsahu dálkové dopravy v železniční stanici Havířov. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme následující informace.

Na trati č. 321 v úseku Ostrava-Svinov – Havířov – Český Těšín neobjednává Ministerstvo dopravy v současné době žádné vlaky, což je mj. dáno vedením komerčních vlaků dálkové dopravy Praha – Ostrava – Havířov – Slovensko dopravce RegioJet a.s. Vzhledem k tomu nepředpokládá Ministerstvo dopravy objednávku vlaků dálkové dopravy na trati Ostrava – Havířov – Český Těšín v krátkodobé (2019), ani střednědobé perspektivě (2025).

V souvislosti s dlouhodobou perspektivou po roce 2040 lze na lince Praha – Havířov v případě dobudování sítě rychlých spojení (RS) předpokládat vedení linky Praha – Havířov s intervalem 120 minut a využitím elektrických jednotek expresní dopravy o kapacitě 400 osob a délkou cca 200 metrů. Zatím však není jasné, jak bude síť RS ve své definitivní podobě vypadat, kdo bude dopravcem, a zda budou vlaky Praha – Havířov vedeny v objednávce státu nebo na komerční riziko dopravce. Bez ohledu na to lze nicméně předpokládat, že vlaky dálkové dopravy Praha – Havířov budou vedeny i v horizontu 2040+.

Vážený pane jednatele, věříme, že informace uvedené v tomto dopise přispějí k úspěšnému zpracování projektové dokumentace stavby.

S pozdravem

v z. Ing. František Vichťa
zástupce ředitele

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

František Vichťa
Ministerstvo dopravy ČR

Elektronicky podepsáno: 25.07.2018 10:56:51
T=vedoucí oddělení koncepce a rozvoje, SERIALNUMBER=P22039,
G=František, SN=Vichťa, CN=František Vichťa, OU=21491,
OU=odbor veřejné dopravy, O=Ministerstvo dopravy [iČ



Moravskoslezský kraj



KRAJSKÝ ÚŘAD
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
Odbor dopravy a chytrého regionu
28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.:
Ze dne:
Čj: MSK 99620/2018
Sp. zn.: DSH/21357/2018/JaM
276.11 55
Vyřizuje: Ing. Martina Janečková
Telefon: 595 622 770
Fax: 595 622 143
E-mail: posta@msk.cz
Datum: 2018-07-24

EXprojekt s.r.o.
Ing. Jaroslav Šmíd
jednatel společnosti
Heršpická 758/13
619 00 Brno

Vyjádření k žádosti

Vážený pane jednatele,

odbor dopravy a chytrého regionu Krajského úřadu Moravskoslezského kraje k Vašemu podání ze dne 4. 7. 2018, č. j. MSK 99620/2018 ve věci poskytnutí informace o plánovaném rozsahu osobní dopravy na trati 321 Opava - Ostrava - Havířov - Český Těšín, Ostrava-Svinov - Ostrava-Kunčice (dále jen trať 321) s ohledem na rekonstrukci žst. Havířov a v souladu s vyjádřením společnosti Koordinátor ODIS s.r.o. Vám sděluje následující:

Rozsah dopravní obslužnosti na trati 321 pro GVD 2017/2018 byl stanoven na 1 452 tis. vlkm.

Předpokládány rozsah dopravní obslužnosti na trati 321 pro GVD 2019/2020 - 2024/2025 byl v průměru stanoven na 1 522 tis.vlkm/rok.

Z plánu dopravní obslužnosti území MSK na období 2017-2020 pro trať 321 níže uvádíme střednědobý výhled:

- Nahradit elektrické jednotky řady 460 ČD novými vozidly – nízkopodlažními, klimatizovanými s audiovizuálním systémem.
- Opravit a uzpůsobit nástupní hrany jednotlivých nástupišť na trati na parametry potřebné pro bezbariérový nástup a výstup (550 mm nad TK) v rámci modernizace úseku.
- Zvýšit traťovou rychlost podle stavebních parametrů trati v rámci modernizace úseku až na 160 km/h, odstranit rychlostní propady na trati.
- Zavést audiovizuální systém ve vybraných stanicích a zastávkách, prioritně v žst. Havířov a žst. Ostrava-Kunčice.
- Rozsah provozu: zvážit koncept linkového vedení: vlaky z Českého Těšína vést pouze do Ostravy-Svinova a zpět. Ponechat stávající počet osobních vlaků, zavést nové spěšné vlaky Havířov-město – Havířov – Ostrava střed – Ostrava-Stodolní – Ostrava hl.n.
- Zřídit žst. Havířov-město a žst. Ostrava-Zábřeh.

Tel.: 595 622 222 IČ: 70890692
Fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692
ID OS: 8a6fpod Č. účtu: 1650676349/0800



Zavádí jsme systém řízení kvality
a systém environmentálního řízení
a auditu



www.msk.cz



KRAJSKÝ ÚŘAD
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
Odbor dopravy a chytrého regionu
28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Čj: MSK 134235/2018
Sp. zn.: DSH/27512/2018/JaM
276.11 55

Vyřizuje: Ing. Martina Janečková

Telefon: 595 622 770

Fax: 595 622 143

E-mail: posta@msk.cz

Datum: 2018-09-25

EXprojekt s.r.o.

Ing. Jaroslav Šmíd

jednatel společnosti

Heršpická 758/13

619 00 Brno

Připomínka k zápisu k projektu „Rekonstrukce žst. Havířov“

Vážený pane,

odbor dopravy a chytrého regionu Krajského úřadu Moravskoslezského ve spolupráci se společností Koordinátor ODIS, s.r.o. k projektu „Rekonstrukce žst. Havířov“ a v návaznosti na jednání ze dne 11. 9. 2018 a s ohledem na zaslaný zápis z porady kolejového řešení a dopravní technologie doručený dne 24. 9. 2018 Vám sdělujeme následující připomínku:

V krátkodobém horizontu cca do 2023 se očekává rozsah dopravní obslužnosti stávající dle vyjádření MSK z 24. 7. 2018.

Ve střednědobém horizontu cca od 2023 do 2035, kdy MSK bude vypisovat Nabídková řízení na ucelené provozní a technické soubory dle časového harmonogramu k zajištění dopravní obslužnosti drážní dopravou a vzhledem k rozvoji oblasti Havířov-město, se předpokládá vedení spěšných/osobních vlaků v relaci Opava východ - Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n. - Ostrava-Kunčice - Havířov střed. Náležitosti z vlaku končícího budou použity na vlak východí, doba pobytu cca do 10 min. Rozsah dopravy lze předpokládat v počtu 15 párů vlaků ve všední dny a 8 párů vlaků ve dnech pracovního klidu.

zastávka Havířov střed má vysoký potenciál vzhledem k posílení provozu příměstské autobusové dopravy a městské hromadné dopravy.

V současné době nelze vést vlaky jako koncové do a výchozí ze zastávky Havířov střed, proto považujeme za nutné zahrnout zastávku Havířov střed do obvodu žst. Havířov, což přinese nejen výrazné zlepšení komfortu cestování, ale také vyšší počet přepravovaných osob.

Vážený pane, za přijetí připomínky děkujeme.

Ing. Ivo Muras, v. r.
vedoucí odboru dopravy
a chytrého regionu

Telefon: 595 622 222 IČ: 70890692
Fax: 595 622 126 DIČ: CZ70890692
ID OS: 8u0bnd Č. účtu: 1650676349/0800



Zavedli jsme systém řízení kvality
a systém environmentálního řízení
a auditu



Koordinátor ODIS s.r.o.



Koordinátor ODIS s.r.o.

Na Hradbách 1440/16

702 00 Ostrava-Moravská Ostrava

**EXprojekt s.r.o.
Ing. Jaroslav Šmíd
Heršpická 758/13
619 00 Brno**

značka
I-2.06/630/18

vyřizuje
Bc. Witoszek

Ostrava
2018-07-10

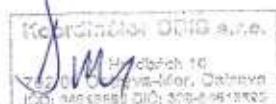
Vyjádření k žádosti

Vážený pane Šmíde,

obdrželi jsme Vaši žádost ke sdělení rozsahu plánované objednávky osobní železniční dopravy na trati číslo 321.

Od GVD 2018/2019 dojde k zavedení nových vlaků v relaci Ostrava-Stodolní – Havířov – Český Těšín. Dojde tak k navýšení objednávky, kdy bude nově železniční stanice Havířov obsluhována 36 páry osobních a spěšných vlaků objednávaných Krajským úřadem Moravskoslezského kraje. Celkem se tedy bude jednat o 72 vlaků.

Zavedení dalších vlaků ve směru Havířov v tuto chvíli nepředpokládáme.



Ing. Martin Dutko
Jednatel společnosti

**Ing.
Martin
Dutko**

Digitálně podepsal Ing. Martin
Dutko
DN: o=CZ,
2.5.4.97-INTCZ-64613895,
ou=Koordinátor ODIS s.r.o. [IČ
64613895], ou=29, cn=Ing.
Martin Dutko, sn=Dutko,
givenName=Martin,
serialNumber=P567485,
Datum: 2018.07.10 10:59:37
+02'00'

Telefon: 596 116 308

IČ: 64613895

DIČ: CZ64613895

e-mail: info@kodis.cz

www.kodis.cz

Banka: Česká spořitelna a.s. č.ú.:1651582379/0800

Společnost je zapsána v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ostravě, oddíl C, vložka 8979

RegioJet a.s. - v době zpracování ZP bez odpovědi

čt 12. 7. 13:38



komu: reditel, reditel ▾

Vážený pane řediteli,
pro firmu ExProjekt s.r.o. zpracovávám dopravní technologii k dokumentaci pro územní řízení "Rekonstrukce žst. Havířov".
Dálkovou dopravu na trati 321 provozujete Vaše společnost.

Zdvořile bych Vás požádal o informaci, jaký rozsah osobní dopravy, včetně předpokládané délky souprav, plánujete na této trati v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu.

Vámi dodané údaje budou použity pro dimenzování železniční stanice včetně dalšího technického zázemí pro dopravce.

Předem děkuji za vstřícnost odpovědi.

V případě potřeby Vám žádost zašlu písemně, případně se nebráním osobnímu setkání.

so 20. 10. 23:36



komu: michal.krempl ▾

Vážený pane doktore,

pro firmu ExProjekt s.r.o. zpracovávám dopravní technologii k dokumentaci pro územní řízení "Rekonstrukce žst. Havířov".
Dálkovou dopravu na trati 321 provozujete Vaše společnost.

Zdvořile bych Vás požádal o informaci, jaký rozsah osobní dopravy, včetně předpokládané délky souprav, plánujete na této trati v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu.

Vámi dodané údaje budou použity pro dimenzování železniční stanice včetně dalšího technického zázemí pro dopravce.

Předem děkuji za vstřícnost odpovědi.

V případě potřeby Vám žádost zašlu písemně, případně se nebráním osobnímu setkání.

ŽESNAD



Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Podlešská 926/5,

CZ-104 00 Praha 10

Tlf.: +420 603 463 484

info@zesnad.cz

www.zesnad.cz

K Vašemu dopisu zn. ze dne:

Naše značka:

Vyřizuje:

Místo a datum:

162/2018

Jaroslav Tyle

V Praze, dne 8.8.2018

*Vážený pan
Ing. Miroslav Bocák
Ředitel organizační jednotky Stavební správa východ
Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Nerudova 1,
772 58 Olomouc*

Věc: Podklad pro rekonstrukci žst. Havířov

Vážený pane řediteli,

Na základě žádosti firmy EXPROJEKT a na podkladě informací ze vstupní porady dne 13.7.2018 k záměru projektu „Rekonstrukce žst. Havířov“ Vám zasíláme níže uvedené připomínky a požadavky k provedení žst. Havířov.

Nesouhlasíme s navrhovanou konfigurací kolejíště stanice Havířov a redukcí kolejí pro nákladní dopravu z 8 kolejí na 5, a sice z následujících důvodů:

1) kapacita pro předávky vlaků na/z vlečky AWT – viz podrobný popis požadavků v příloženém dopise společnosti AWT.

2) kapacita pro předávky vlaků na/z vlečky METRANS – jedná se o významný bod v řetězci KD největšího operátora v ČR i střední Evropě a je nutné počítat s dalším nárůstem vlaků KD pro tento terminál. Pro umožnění tohoto rozvoje jsou nutné tři koleje, určené pro vlečku METRANS, o minimální délce umožňující v souladu s Nařízením EU 1315/2013 provoz vlaků délky až 740 m.

3) Kolejiště v žst. Havířov slouží i jako předpolí pro čekající vlaky při výlukách či přeplnění vlečky ArcelorMittal Ostrava

4) Žst. Havířov leží na síti TEN-T a jedné větvi koridoru RFC9. Dopravní technologie tranzitní nákladní dopravy přes žst. Havířov musí odpovídat provoznímu konceptu na celém úseku Ostrava Svinov / Ostrava hl.n. / Polanka nad Odrou – Český Těšín.

Prosíme o předání dopisu projektantovi EXPROJEKT.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

ŽESNAD.CZ

AWT a.s.



ADVANCED WORLD TRANSPORT A.S.
HORNOPOLNÍ 3314/38
702 62 OSTRAVA, MORAVSKÁ OSTRAVA

WWW.AWT.EU

EXprojekt s.r.o.
Ing. David Rose
Jednatel společnosti
Heršpická 758/13
619 00 Brno

VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE

NAŠE ZNAČKA

SN/18/Ož/305

VYŘIZUJE/LINKA

Ing. Ožanová/596166438

OSTRAVA

3.8.2018

Rekonstrukce ŽST. Havířov, poskytnutí informací

Dopisem ze dne 29.6.2018 jste prostřednictvím Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky požádali o poskytnutí informací týkající se výhledu nákladní dopravy na trati č. 321 ve vztahu k žst. Havířov.

Vlečková síť společnosti Advanced World Transport a.s. (AWT) je zaústěna do žst. Havířov výhybkou č. 1 v km 18,375, ve vlastnictví AWT, s možností napojením do sudé i liché skupiny kolejí. K předloženému záměru uvádíme následující:

- 1) Vlečka AWT v současné době slouží k přepravě uhelných substrátů z/na skládkové plochy ve vst. ÚZK, která se bude v dlouhodobém horizontu dále rozšiřovat. Komodity budou dopravovány dle potřeb zákazníka v ucelených dlouhých soupravách případně v kontejnerech. V současnosti zde probíhají předávky vlaků s černým uhlím mezi vlečkovou dopravou a dopravcem na síti SŽDC.
- 2) Z hlediska dopravy je nutné vzít v potaz, že tento způsob zajištění plynulých dodávek pro odběratele vyžaduje nejdříve dopravu v ucelených vlacích na místo skládkování (pro lokalitu ÚZK doprava vlaků přes žst Havířov) a následně dopravu uhelných substrátů v menších ucelených vlacích opět přes žst Havířov. V obou případech dopravy přes žst. Havířov se navíc může jednat o nutnost předávky vlaků mezi různými dopravci (jelikož skladba dopravců je zpravidla dána výsledkem soutěže vozby příslušné relace). Význam a velikost této skládky bude s koncem těžby černého uhlí na Ostravsku spíše narůstat (při existenci stávajících odběratelů v oblasti), jelikož původní zdroj černého uhlí v podstatné části nahradí zahraniční dovoz.
- 3) Rovněž nabývá na významu skládkování uhlí a uhelných substrátů v tomto regionu, vyrovnání rizika nerovnoměrnosti dodávek, kontinuální dodávky ve stabilní požadované chemické kvalitě uhlí apod. Stejně tak bude působit významný vliv a potenciál velkých odběratelů černého uhlí, jejichž provozy jsou technologicky na zpracování černého uhlí závislé (tj. AMO, TŽ, teplárny Veolia, elektrárna Dětmárovice). Z uvedených důvodů bude docházet k pobytům vozů v ŽST Havířov na předávce, včetně přístaveb a odsunů prázdných vozů.
- 4) Společnost Advanced World Transport eviduje zvýšený zájem o poskytnutí železniční infrastruktury vlečkové sítě AWT zejména v karvinské části k dopravě dalších komodit ve vozech jiných řad. Zároveň nelze vyloučit i možný regionální zájem o využití částí vlečky pro osobní dopravu, spojující Havířov s průmyslovými centry, vznikajícími na důlních brownfieldech.

TELEFON: ÚSTŘEDNA: +420 596 166 111, PROVOZNA: +420 596 166-LINKA
FAX: +420 596 116 748, +420 596 166 433, E-MAIL: OBCHOD@AWT.EU
IČ: 47675977, DIČ: CZ699002915

FIRMA ZAPSANÁ V OBCHODNÍM REJSTŘÍKU
VEDENÉM KRAJSKÝM SÚDEM V OSTRAVĚ,
ODDÍL B, VLOŽKA 767



ADVANCED WORLD TRANSPORT A.S.
HORNOPOLNÍ 3314/38
702 62 OSTRAVA, MORAVSKÁ OSTRAVA

WWW.AWT.EU

- 5) S navrženou konfigurací kolejí žst Havířov tedy nemůžeme souhlasit, protože výrazně omezuje aktivity naší společnosti, a požadujeme zřídít napojení na koleje o délce min 760 m (740m standardizace délky + 20m rezerva pro ETCS). Zapojení vlečky AWT pouze do kolejí č. 14 a 16 je dle předloženého záměru nedostatečné. Doporučujeme revidovat předložený záměr a navrhnout takové řešení kde bude umožněn přístup na sudou skupinu kolejí (zapojení vlečky do kusé koleje, zřejmě kolej č. 8a, označení koleje a výhybek ve výkresu chybí, resp. ekvivalent stávajícího stavu). Tím dojde k tomu, že předávky bude možno provádět na větší části kolejí sudé skupiny, minimálně v počtu kolejí 3 + 1 trvale průjezdná (pro projíždějící vlaky z vlečky AWT, vjezd na vlečku nelze zneprůjezdnit předávanými vlaky na několik hodin), která může zároveň sloužit pro osobní dopravu (obsazování z titulu zastavení nikoliv dlouhodobé stání osobních souprav).
- 6) Dále upozorňujeme na nevhodné řešení kolejového rozvětvení na kunčickém zhlaví žst. Havířov do kolejí 14 a 16 s neopodstatněným posunem výhybky a významnou deformací osové vzdálenosti od koleje č. 12. Takovéto řešení zkracuje užitnou délku obou kolejí o cca 30 m. Rovněž je v záměru navržen poměrně veliký počet transformovaných výhybek, které jsou po stránce budoucí údržby a provozu nevhodné. Z hlediska projekčního se určitě nabízí vhodnější kolejové řešení s delšími užitečnými délkami těchto kolejí.

Požadujeme zapracování námi uvedených připomínek do záměru „Rekonstrukce žst Havířov“. Rovněž vás tímto žádáme, aby odpovědný zástupce naší společnosti byl přítomen na dalším projednávání předmětné akce.

S pozdravem a přáním další dobré spolupráce

AWT ADVANCED
WORLD
TRANSPORT
ADVANCED WORLD TRANSPORT A.S.
HORNOPOLNÍ 3314/38, 702 62 OSTRAVA, MORAVSKÁ OSTRAVA
IČ: 25917, DIČ: CZ25917

Ing. Jiří Huplík
pověřený řízením technického úseku

CO: ŽESNAD.CZ, Podleská 926/5, 104 00 Praha 10

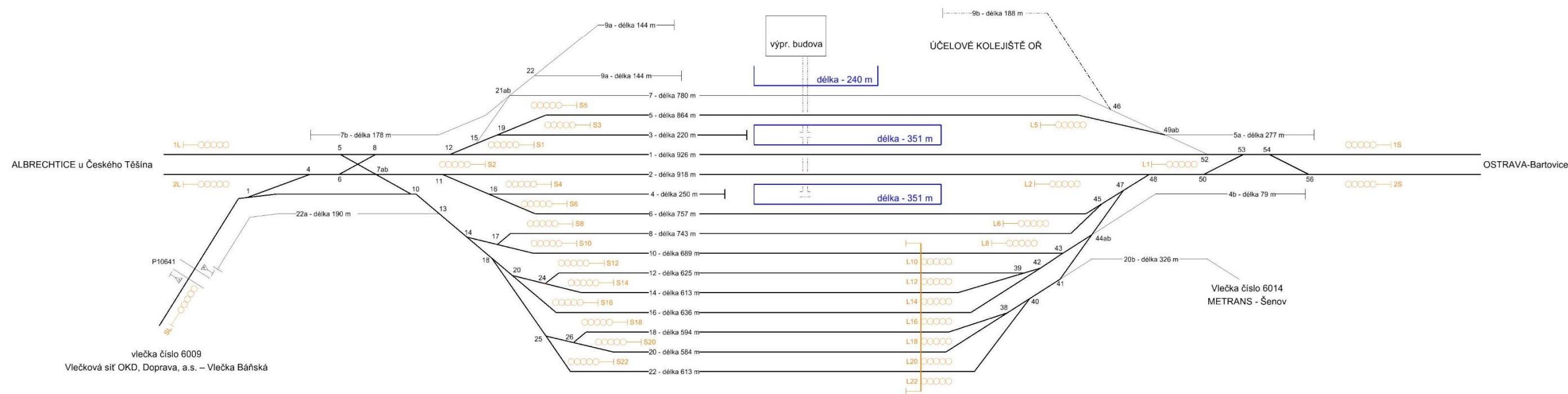
TELEFON: ÚSTŘEDNA: +420 596 166 111, PROVOLBA: +420 596 166-LINKA
FAX: +420 596 116 748, +420 596 166 433, E-MAIL: OBCHOD@AWT.EU
IČ: 47675877, DIČ: CZ2699002915

FIRMA ZAPSANÁ V OBCHODNÍM REJSTŘÍKU
VEDENÉM KRAJSKÝM SOUDEM V OSTRAVĚ,
ODDÍL B, VLOŽKA 767

VÝKRESOVÁ ČÁST

Příloha č. 1

ŽST Havířov - stávající stav



Příloha č. 2

