







PO PŘIPOMÍNKÁCH 05/2020

Revize č.:	Datum:	Popis:

Investor, objednatel :  Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9		Souprava č.:	
Generální projektant:  Signal Projekt s.r.o., Vídeňská 55, 639 00 Brno			
Hlavní inženýr projektu:  Mgr. Radek Böhm	Odpovědný projektant:  Ing. Miroslav Pösel	Vypracoval:  Ing. Miroslav Pösel	Kontroloval:  Bc. David Lasák
STAVBA: ETCS Mosty u Jablunkova - Dětmarovice		Stupeň dok.: DUR	
		Zak. číslo: 19-024-10-513	
ČÁST: Souhrnná technická zpráva		Číslo části: B.	Datum: 01/2020
ČÁST: Provozní a dopravní technologie		Číslo části: B.4.	

OBSAH

1	VSTUPNÍ ÚDAJE	3
1.1	Identifikační údaje o stavbě	3
1.2	Základní údaje o účelu dokumentace.....	3
1.3	Výchozí podklady	3
1.4	Seznam použitých zkratk	4
2	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU	5
2.1	Současný stav železniční dopravní cesty.....	5
2.1.1	Vymezení řešené oblasti	5
2.1.2	Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci.....	5
2.1.3	Charakteristika traťových úseků	6
2.1.4	Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku.....	16
2.1.5	Charakteristika zabezpečovacího zařízení	39
2.2	Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu	45
2.2.1	Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2018/2019.....	45
2.2.2	Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích.....	45
2.2.3	Počty současně aktivních vlaků a nutné počty radioblokových centrál	47
2.2.4	Počty současně přihlášených vozidel do sítě GSM-R	53
2.2.5	Traťová a staniční technologie s dopadem na ETCS.....	55
3	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU	59
3.1	Koncepce řešení.....	59
3.1.1	Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické	59
3.1.2	Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické	61
3.2	Drážní doprava, traťová a staniční technologie v navrhovaném stavu	64
3.2.1	Výhledový rozsah dopravy.....	64
3.2.2	Počty současně aktivních vlaků a nutné počty radioblokových centrál	65
3.2.3	Počty současně přihlášených vozidel do sítě GSM-R	66
3.2.4	Traťová technologie s dopadem ETCS	69
3.2.5	Staniční technologie s dopadem ETCS.....	69
3.3	Navrhované úpravy železniční dopravní cesty.....	85
3.3.1	Charakteristika traťových úseků	85
3.3.2	Charakteristika stanic a zastávek	87
3.3.3	Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku	89
4	ROZSAH ÚPRAV DC Z DŮVODU STAVEBNÍCH PRACÍ.....	93
4.1	Omezení a dopravní opatření na železniční trati	93
4.2	Potřeba výlukové činnosti a požadavky s vlivem na dopravu	93
4.2.1	Provozní soubory a stavební objekty týkající se železniční trati	93
5	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY	94
5.1	Základní informace o průběhu výstavby.....	94

5.1.1	Termíny realizace stavby	94
5.1.2	Koordinace s jinými stavbami	94
5.1.3	Členění stavebních prací	94
5.2	Souhrnný časový harmonogram stavby	94
5.3	Přehled stavebních postupů	94
5.3.1	Stavební postup SP0	94
5.3.2	Stavební postup SP1	95
5.4	Přehled dopravních a přepravních opatření	107
5.4.1	Přehled kolejových a napěťových výluk	107
5.4.2	Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu	107
5.4.3	Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření	107
5.4.4	Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby	107
ZÁVĚR.....		109

1 VSTUPNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikační údaje o stavbě

Název dokumentace:	ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmorovice záměr projektu a dokumentace pro územní řízení
Řešený úsek:	Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmorovice (mimo)
Kraj:	Moravskoslezský
Pořizovatel dokumentace:	Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

1.2 Základní údaje o účelu dokumentace

Předmět stavby

Stavba bude řešit vybavení tratě interoperabilním systémem evropského vlakového zabezpečovače ETCS L2 v úseku Mosty u Jablunkova – Dětmorovice.

Záměr projektu a dokumentace pro územní řízení bude řešit výstavbu traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS úrovně 2 (ETCS L2) v úseku Mosty u Jablunkova – Dětmorovice. Dokumentace pro územní řízení bude dále řešit napojení na systémy ETCS v navazujících úsecích tratí evropského železničního systému (Dětmorovice, Mosty u Jablunkova st. hr. – Slovensko).

Součástí DUR je prověření aktuálního stavu a v úsecích kde nebyl dosud navržen, vytvoření statického rychlostního profilu pro nedostatek převýšení 150 mm (V_{150}).

1.3 Výchozí podklady

Použité podklady

Jako výchozí podklady byly použity následující dokumenty:

- Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2019,
- služební pomůcky jízdního řádu pro období platnosti 2018/2019,
- platné Tabulky traťových poměrů,
- předpisy provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace,
- podklady získané od jednotlivých projektantů příslušných stavebních objektů,
- vyjádření Ministerstva dopravy uvedené v dokladové části,
- vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje uvedené v dokladové části,

- vyjádření Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky ŽESNAD.CZ uvedené v dokladové části,
- záznamy z porad a jednání uvedené v dokladové části,
- místní šetření a pochůzky na řešeném úseku trati.

1.4 Seznam použitých zkratek

<i>Zkratka</i>	<i>Plný název</i>
CDP	centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
ETCS	Eutropean Train Control System
GVD	grafikon vlakové dopravy
Ng	počet vlaků v grafikonu
NL	počet lokomotivních vlaků
NN	počet vlaků nákladní dopravy
NO	počet vlaků osobní dopravy
Npp	počet vlaků podle potřeby
Nprav	počet pravidelných vlaků
OŘ	oblastní ředitelství
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
pp	vlak podle potřeby
prav	pravidelný vlak
RBC	radiobloková centrála
ROC	Regionální obchodní centrum
RSM	Regionální správa majetku
SK	staniční kolej
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TK	trat'ová kolej
TR	trat'ová rychlost
TZZ	trat'ové zabezpečovací zařízení
VNVK	všeobecně nakládková a vykládková kolej
z	zastávka
ŽESNAD.CZ	Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky
ŽST	železniční stanice

2 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Současný stav železniční dopravní cesty

2.1.1 Vymezení řešené oblasti

Z hlediska dopravní technologie je předmětem řešení traťový úsek Mosty u Jablunkova st. hr. – Český Těšín – Dětmárovice (mimo).

Uvedený úsek je na území České republiky součástí celostátní dráhy Mosty u Jablunkova st. hr. – Bohumín, je zařazen do hlavní sítě pro osobní přepravu dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013. Podle platného prohlášení o dráze se jedná o trať číslo 884 Mosty u Jablunkova st. hr. – Odb. Chotěbuz, číslo 880 Odb. Chotěbuz – Dětmárovice a číslo 860 Dětmárovice – Bohumín, podle služebních pomůcek Správy železnic, státní organizace (TTP) o trať číslo **301A** a podle knižního jízdního řádu pro veřejnost o trať číslo 320.

Trať je dvoukolejná (v mezistaničním úseku Louky nad Olší – Karviná hl. n. částečně tříkolejná) a je elektrizována stejnosměrným napětím 3 kV. Organizování a řízení drážní dopravy probíhá na zmíněné trati podle předpisu SŽDC D1.

Dotčeny jsou rovněž následující úseky odbočných tratí:

301D Český Těšín – Polanka nad Odrou (celostátní dráha ve správě Správy železnic)

302B Český Těšín – Frýdek-Místek (regionální dráha ve správě Správy železnic)

302E Český Těšín st. hr. – Český Těšín (celostátní dráha ve správě Správy železnic)

303C Louky nad Olší – Doubrava – Bohumín (vlečka ve správě AWT)

301C Odb. Koukolná – Odb. Závada (celostátní dráha ve správě Správy železnic)

2.1.2 Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci

Vlastníkem výše uvedených drah (s výjimkou trati č. 303C) je Česká republika, kterou Správa železnic, státní organizace (dále jen Správa železnic). Provozuschopnost zajišťuje Správa železnic, Oblastní ředitelství Ostrava.

Provozovatelem dráhy je rovněž Správa železnic. Řízení provozu zajišťuje opět Oblastní ředitelství Ostrava. Organizačně jsou železniční stanice Mosty u Jablunkova, Návsí, Bystřice, Trinec, Český Těšín, Louky nad Olší, Karviná hl. n. začleněny do Provozního obvodu (dále jen PO) Český Těšín.

České dráhy, a. s., jsou na řešených úsecích trati nejvýznamnějším dopravcem osobních vlaků. Organizační složkou zajišťující osobní drážní dálkovou dopravu je GR, Odbor regionální dopravy (O15) a Odbor dálkové a mezinárodní dopravy (O16).

Regionální osobní drážní dopravu v Moravskoslezském kraji zajišťuje Regionální obchodní centrum (dále jen ROC) Ostrava.

Jednotlivé spoje osobní dopravy provozují rovněž dopravci RegioJet, a. s. a LEO Express, s. r. o.

Nejvýznamnějším nákladním dopravcem na řešené trati je ČD Cargo, a. s. Organizační složkou zajišťující pravidelnou nákladní drážní dopravu na této trati je také ČD Cargo, Provozní jednotka Ostrava. V nákladní dopravě však na řešeném úseku operují podle potřeby i další licencovaní dopravci.

2.1.3 Charakteristika traťových úseků

Trat' 301A Mosty u Jablunkova st. hr. – Bohumín

Začátek trati (dle TTP):	Mosty u Jablunkova st. hr.
Konec trati (dle TTP):	Bohumín
Začátek a konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Mosty u Jabl. st. hr. - Odb. Chotěbuz
Začátek a konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Odb. Chotěbuz - Dětmárovice
Začátek a konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Dětmárovice - Bohumín
Kategorie dráhy:	celostátní dráha v síti TEN-T
Zábrzdňá vzdálenost:	1 000 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	
vlaky dálkové dopravy	290 m
zastávkové vlaky	190 m
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	
Mosty u Jablunkova st. hr. - Český Těšín	654 m
Český Těšín - Bohumín	700 m
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 16 ‰	Od konce k začátku trati: 16 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	ss 3 kV
Organizování a řízení drážní dopravy podle:	SŽDC D1
Traťový rádiový systém:	GSM-R
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Mosty u Jablunkova st. hr. - Návsí	120 km/h
Návsí - Český Těšín	160 km/h
Český Těšín - Dětmárovice	100 km/h
Dětmárovice - Bohumín	140 km/h
Traťová třída na jednotlivých úsecích:	
Mosty u Jablunkova st. hr. - Návsí	D4/95, C3/120
Návsí - Český Těšín	D4/120, C3/160
Český Těšín - Dětmárovice	D4/100
Dětmárovice - Bohumín	D4/120, C3/140

301C Odb. Koukolná – Odb. Závada (celostátní dráha ve správě Správy železnic)

Začátek trati (dle TTP):	Koukolná
Konec trati (dle TTP):	Závada
Začátek a konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Koukolná odbočka - Závada odbočka
Kategorie dráhy:	celostátní dráha v síti TEN-T
Zábrzdna vzdálenost:	1 000 m
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	700 m
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 5 ‰	Od konce k začátku trati: 5 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	ss 3 kV
Organizování a řízení drážní dopravy podle:	SŽDC D1
Trafový rádiový systém:	GSM-R
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Koukolná - Závada odb.	60 km/h
Trafová třída na jednotlivých úsecích:	D4/60

301D Český Těšín – Polanka nad Odrou (celostátní dráha ve správě Správy železnic)

Začátek trati (dle TTP):	Český Těšín
Konec trati (dle TTP):	Polanka nad Odrou výhybna
Začátek a konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Český Těšín - Ostrava-Kunčice
Začátek a konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Ostrava-Kunčice - Polanka n. O. výh.
Kategorie dráhy:	celostátní dráha v síti TEN-T
Zábrzdna vzdálenost:	1 000 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	
vlaky dálkové dopravy	350 m
zastávkové vlaky	150 m
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	700 m
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 8 ‰	Od konce k začátku trati: 12 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	ss 3 kV
Organizování a řízení drážní dopravy podle:	SŽDC D1
Trafový rádiový systém:	GSM-R
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Č.Těšín - Chotěbuz	100 km/h
Chotěbuz - Havířov	80 km/h
Havířov - Ostrava-Kunčice	100 km/h
Ostrava-Kunčice - Polanka n.O.výh.	80 km/h
Trafová třída na jednotlivých úsecích:	
Č.Těšín - Chotěbuz	D4/100
Chotěbuz - Havířov	D4/80
Havířov - Ostrava-Kunčice	D4/100
Ostrava-Kunčice - Polanka n.O.výh.	D4/80

302B Český Těšín – Frýdek-Místek (regionální dráha ve správě Správy železnic)

Začátek trati (dle TTP):	Český Těšín
Konec trati (dle TTP):	Frýdek-Místek
Začátek a konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Český Těšín - Frýdek Místek
Kategorie dráhy:	regionální dráha
Zábrzdna vzdálenost:	700 m
Největší délka vlaku osobní dopavy:	
vlaky dálkové dopavy	80 m
zastávkové vlaky	80 m
Největší délka vlaku nákladní dopavy:	
Český Těšín - Frýdek-Místek	250 m
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 15 ‰	Od konce k začátku trati: 15 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	nezávislá
Organizování a řízení drážní dopavy podle:	SŽDC D1
Traťový rádiový systém:	není
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Český Těšín - Frýdek-Místek	70 km/h
Traťová třída na jednotlivých úsecích:	
Český Těšín - Frýdek-Místek	C3/70

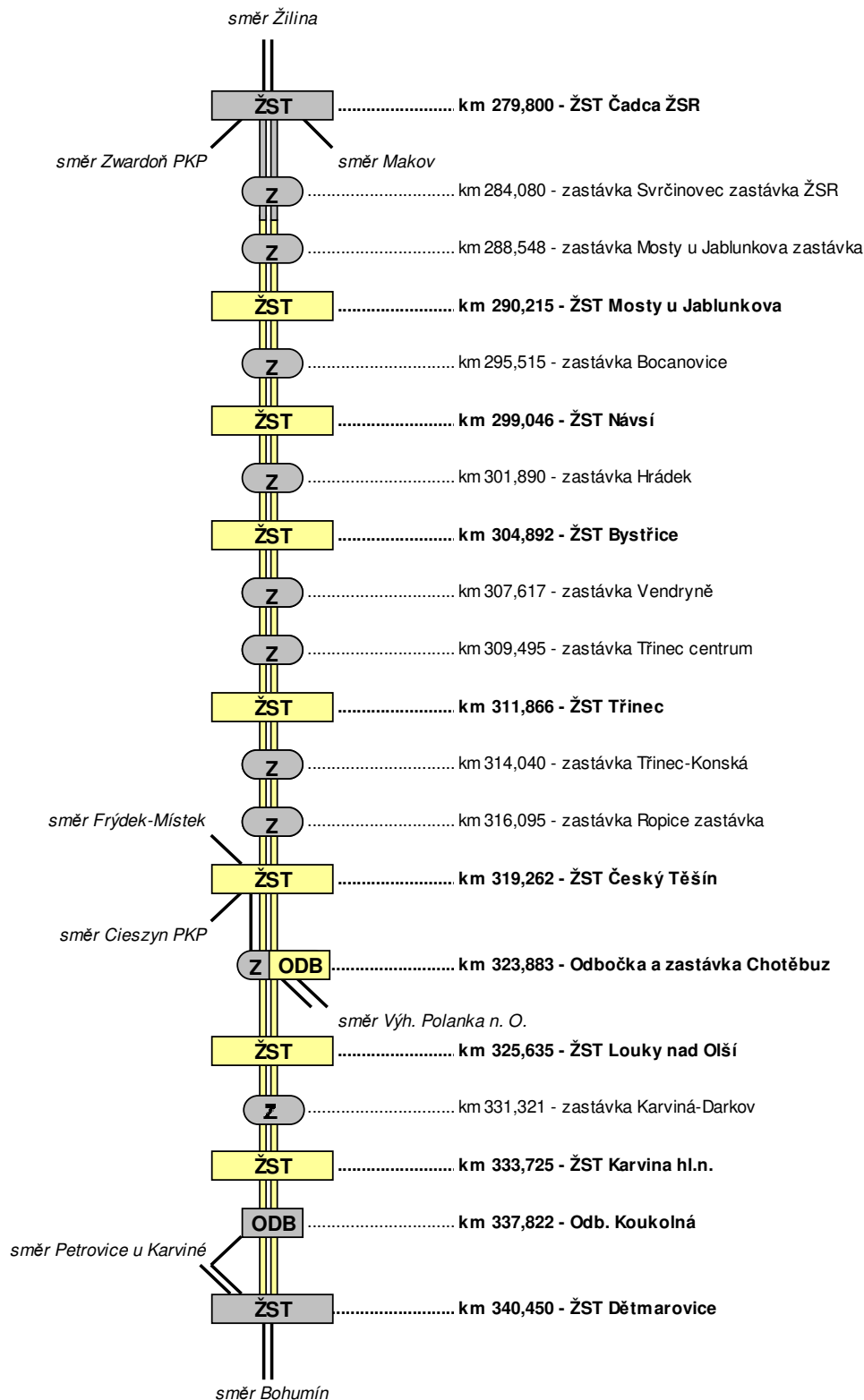
302E Český Těšín st. hr. – Český Těšín (celostátní dráha ve správě Správy železnic)

Začátek trati (dle TTP):	Český Těšín
Konec trati (dle TTP):	Český Těšín st.hr.
Začátek a konec dráhy (dle Prohlášení o dráze):	Český Těšín st. hr. - Český Těšín
Kategorie dráhy:	celostátní dráha
Zábrzdna vzdálenost:	400 m
Největší délka vlaku osobní dopavy:	
vlaky dálkové dopavy	220 m
zastávkové vlaky	120 m
Největší délka vlaku nákladní dopavy:	
Český Těšín st.hr. - Český Těšín	220 m
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 0 ‰	Od konce k začátku trati: 8 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	ss 3 kV
Organizování a řízení drážní dopavy podle:	SŽDC D1
Traťový rádiový systém:	GSM-R
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	
Český Těšín st.hr. - Český Těšín	40 km/h
Traťová třída na jednotlivých úsecích:	
Český Těšín st.hr. - Český Těšín	C3/40

303C Louky nad Olší – Doubrava – Bohumín (vlečka ve správě AWT)

Začátek trati (dle TTP):	Louky nad Olší
Konec trati (dle TTP):	Bohumín
Kategorie dráhy:	vlečka
Zábrzdná vzdálenost:	400 m
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	602 m
Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brzdění vlaků:	
Od začátku ke konci trati: 28 ‰	Od konce k začátku trati: 18 ‰
Rozchod kolejí:	1 435 mm
Trakční soustava:	není
Organizování a řízení drážní dopravy podle:	SŽDC D1
Traťový rádiový systém:	GSM-R
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	40 km/h
Traťová třída na jednotlivých úsecích:	C2

Blokové schéma současného stavu



Vysvětlivky:

Z – zastávka

ODB – odbočka

ŽST – železniční stanice

Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem zadání.

Šedě a černě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem zadání.

Přejezdy a přejezdová zabezpečovací zařízení na dotčeném úseku tratě 301A

Km poloha	Zkratky	Stanoviště	Km poloha	Km poloha	Poznámka
1	2	3	4	5	6
Čadca (ŽSR) 285,618; MK	PZS 3SNI	Mosty u Jabl. JOP			PZS ŽSR *) ↑↓
Mosty u Jabl.st.hr. 287,276; MK P 8264	PZS 3ZBI	Mosty u Jabl. JOP			*) ↑↓
Mosty u Jabl. 290,925; MK P 8267	PZS 3ZBI	Mosty u Jabl. JOP			*) ↑↓
291,194; ÚK P 8268	PZS 3ZBI	Mosty u Jabl. JOP			*) ↑↓
292,461; ÚK P 8269	PZS 3ZBI	Mosty u Jabl. JOP			*) ↑↓
293,947; ÚK P 8270	PZS 3ZBI	Mosty u Jabl. JOP			*) ↑↓
295,599; III./01144 P 8271	PZS 3ZBI	Mosty u Jabl. JOP			*) ↑↓
297,326; MK P 8272	PZS 3ZBI	Mosty u Jabl. JOP			*) ↑↓
Návsi (Nawsie) 300,411; MK P 8274	PZS 3ZBI	Návsi JOP			*) ↑↓
303,581; MK P 8277	PZS 3ZBI	Návsi JOP			*) ↑↓
Bystřice (Bystrzyca) 306,716; MK P 8278	PZS 3ZBI	Návsi JOP			*) ↑↓
307,173; MK P 8279	PZS 3ZBI	Návsi JOP			*) ↑↓ chodník pro pěší
307,712; III./4682 P 8280	PZS 3ZBI	Návsi JOP			*) ↑↓
308,238; MK P 8282	PZS 3ZBI	Návsi JOP			*) ↑↓
310,427; MK P 8284	PZS 3ZBI	Třinec JOP			*) ↑↓
Třinec (Trzyniec) 317,026; MK P 8287 Č.Těšín	PZS 3ZBI	Český Těšín DK			*) ↑↓ chodník pro pěší

PZS 3Z – světelné přejezdové zabezpečovací zařízení s úplnými závislostmi se závorami

Je-li je informace o stavu zařízení předávána strojvedoucímu přímo na hnací vozidlo, doplní se za označení způsobu zabezpečení písmeno „L“, je-li je informace předávána obsluhujícímu zaměstnanci doplní se písmeno „I“, v případě kombinace obou způsobů předávání informace doplní se písmena, LI (např. „PZS 2ZI“, „PZS 3SLI“ apod.).

Sloupec 3 – obsluhuje stanoviště (umístění ovládacích a kontrolních prvků)

Sloupec 4 – km poloha návěstí (Zapněte-ZČZ, vypněte-VČZ čisticí zařízení – Drhlík) pro směr od začátku ke konci trati.

Sloupec 5 – km poloha návěstí (Zapněte-ZČZ, vypněte-VČZ čisticí zařízení – Drhlík) pro směr od konce trati k začátku trati.

Sloupec 6 – poznámky

*) – přejezdové zabezpečovací zařízení závislé na návěstidle

Trat'ová rychlost a její omezení na dotčeném úseku tratě 301A

		rychl < 40 km.h ⁻¹	rychl 3	rychl N	nedost. převyš.				
					N 130	NL 130	NE 150	NS 275	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Čadca (ŽSR)		(80)	(80)	(80)			(80)	
	Mosty u Jabl.st.hr.								
16 / IX	286,534							120	začátek NS
	286,577		(95)	95	100				
	286,798		70						∩ R = 475
	287,343		95						
	Mosty u Jabl. (Mosty kolo Jablonkova)								
16 / II	293,784		70						∩ R = 475
	294,925		95						
	298,531		(120)	120	120				
	Návsí (Nawsie)								
10 / I	299,780							160	
	299,811		(140)	140	150				
	Bystřice (Bystrzyca)								
11 / I	305,762		(160)	160	(160)				
	310,660		(120)	120	135			140	∩ R = 1680
	311,345		(130)	130	140				
	Třinec (Trzyniec)								
7 / I	312,330		(80)	80	(80)			80	ž. sv. a ž. sp.
	312,750		(130)	130	140			140	
	314,640		(120)	120	(120)				∩ R = 730
	317,331							120	
Č.Těšín (Czeski Cieszyn)	319,005		(70)	70	(70)			70	platí pro kol. č. 1
	319,005		(80)	80	(80)			80	platí pro kol. č. 0
	319,308		70						platí pro kol. č. 0
	319,693		(120)	120	(120)			150	
	320,103		(120)	120	(120)			150	
4 / I	321,835		(150)	150	160			160	
	324,905		(120)	120	(120)			120	
	Louky n.Olší								
5 / I	326,120		(50)	50	(50)			50	pod. úz.
	326,682		(50)	50	(50)				pod. úz.
	331,490		(40)	40	(40)			40	pod. úz.
	331,645		(100)	100	(100)			100	
	332,320		(160)	160	(160)			160	
	Karviná hl.n.								
3 / I									
	Dětmarovice								
4 / I	340,959		(140)	140	(140)			140	
	283,247		(140)	140	(140)				
	Bohumín								

Vysvětlivky:

- sl. 1 – rozhodný spád/třída sklonu od začátku ke konci trati
- sl. 2 – stanice, výhybna, odbočka, dopravna D3 nebo km širé trati
- sl. 3 – rychlost přes výhybky menší než 40 km/h
- sl. 4 – rychlost pro skupiny přechodnosti 3 v km/h
- sl. 5 – rychlost pro skupiny přechodnosti 1 a 2 v km/h
- sl. 6 – rychlost pro nedostatek převýšení N 130 v km/h
- sl. 7 – rychlost pro nedostatek převýšení NL 130 v km/h
- sl. 8 – rychlost pro nedostatek převýšení NE 150 v km/h
- sl. 9 – rychlost pro nedostatek převýšení NS 275 v km/h
- sl. 10 – důvod omezení rychlosti

Postrková služba na dotčeném úseku tratě 301A

TTP			Trať 301A		
Povolená postrková služba, posun mezi dopravními za vlakem zakázán					
Začátek trati: (Čadca ŽSR) - Mosty u Jabl.st.hr. (km 286,534)		Konec trati: Bohumín (km 275,908)			
Platí pro koleje:	0., 1. a 2. traťovou				
Začátek postrku / začátek zákazu PMD	Konec postrku / konec zákazu PMD	Povolení jízdy postrku	Posun mezi dopravními zakázán	Poznámka	
1	2	3	4	5	
Čadca (ŽSR)	Bohumín	2z			
Bohumín	Čadca (ŽSR)	2z			
Návsí	km 289,4	1n		vrací se do ŽST Mosty u Jabl.	

Vysvětlivky:

- 1n – dovolen jeden nezavěšený postrk
- 2 – dovoleny dva postrky
- 2z – dovoleny dva zavěšené postrky

2.1.4 Charakteristika stanic a zastávek v řešeném úseku

ŽST Čadca ŽSR

Uvedená stanice není předmětem této stavby.

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Čadca leží na dráze celostátní v km 279,800 dvoukolejné elektrizované trati Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín.

Je stanicí:

- Pohraniční přechodovou na síť Správy železnic,
- odbočnou v km 0,000 pro jednokolejnou elektrizovanou trať Čadca – Skalité-Serafínov – Zwardoň PKP,
- odbočnou v km 0,300 pro jednokolejnou trať Čadca – Makov.

Stanice je obsazena výpravčím.

Zastávka Svrčinovec zastávka ŽSR

Zastávka Svrčinovec zastávka leží v km 284,080. Zastávka není obsazena.

Nástupiště u obou traťových kolejí jsou jednostranná, v délce 120 m. Pro přístup na nástupiště slouží přejezd v km 284,110. Zastávka je přidělena ŽST Čadca.

Zastávka Mosty u Jablunkova zastávka

Zastávka Mosty u Jablunkova zastávka (ČR) leží v km 288,548. 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,
- TK č. 2 (nástupiště č. 2) – v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek.

Výška hran obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

Pro přechod mezi nástupišti slouží podjezd místní komunikace v km 288,405.

ŽST Mosty u Jablunkova

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Mosty u Jablunkova leží v km 290,215 celostátní dráhy dvoukolejné elektrizované trati Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín, je stanicí mezilehlou, pohraniční na ŽSR.

Stanice není obsazena výpravčím, SZZ (staniční zabezpečovací zařízení) je dálkově ovládáno z ŽST Návší. ŽST Mosty u Jablunkova je možno převzít na místní obsluhu SZZ výpravčím pro místní obsluhu.

Sídlem přednosta PO je stanice Český Těšín.

Nástupiště:

Ve stanici jsou tři nástupiště:

- 1. nástupiště – jednostranné nástupiště v délce 333 m 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 194 m – po návěstidlo Sc4 (mezi návěstidly Lc4a – Sc4 je délka nástupištní hrany 35 m). Zastřešení je zřízeno v celkové délce 74 m, z toho 34m u koleje č. 4a, 5 m u koleje č. 4 (35 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.

Výška hran všech tří nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

Nástupiště jsou situována za sebou od výpravní budovy a propojeny podchodem v km 290,189.

Přístupy na nástupiště:

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

Vlečky a účelová kolejiště:

- Účelové kolejiště (UK) Správy železnic-ST je zaústěno ze spojovací koleje č. 3b výhybkou č. 102. Na účelové kolejiště jsou jízdy drážních vozidel zakázány – kolejiště je ze strany spojovací koleje č. 3b vyloučeno.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	665 m	S1 – L1	hlavní, vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 2, TV v celé délce

2	665 m	S2 – L2	hlavní, vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 2, TV v celé délce
3	322 m	Sc3 – L3	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 3 TV v celé délce
3a	314 m	S3a – Lc3a	vjezdová, odjezdová, TV v celé délce
3+3a	665 m	S3a – L3	včetně úseku mezi návěstidla Lc3a – Sc3
4	275 m	Sc4 – L4	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 1, TV v celé délce
4a	355	S4a – Lc4a	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 1, TV v celé délce
4+4a	665	S4a – L4	včetně úseku mezi návěstidly Lc4a – Sc4
Spojovací koleje			
3b	57 m	Se7 – zarážedlo	kolej zkrácena pražcovým zarážedlem s návěstí „Stůj“ v km 290,567 spojovací na účelové kolejiště Správy železnic, bez trakčního vedení, přes kolej veden přejezd P8266
	105 m	Se7 – hrot výhybky č. 102	

Poznámka:

Záhlaví 1. i 2. TK směr Čadca je vedeno v délce 612 metrů dvoukolejným tunelem.

Vysvětlivky:

n. v. námezník výhybky

h. v. hrot výhybky

HV § místa určená k pravidelnému odstavování hnacích vozidel (v prostoru nástupištní hrany u příslušné koleje).

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Je zřízen na výhybkách č. 1 až 13.

Zastávka Bocanovice

Zastávka Bocanovice leží v km 295,515. 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 – kolej č. 1) – v délce 190 m, 1 zastřešený přístřešek,
- TK č. 2 (nástupiště č. 2 – kolej č. 2) – v délce 190 m, 2 zastřešené přístřešky.

Výška hran obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

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 Jablunkova.

Elektrické osvětlení nástupišť je ovládáno automaticky časovým spínačem. Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Návsí (hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení).

Zastávka je přidělena Správě železnic – po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

ŽST Návsí

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Návsí leží na dráze celostátní v km 299,046 dvoukolejné elektrizované trati Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – 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.

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. Pro příchod cestujících slouží dveře z vestibulu, přístupy okolo výpravní budovy a výstup 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.

Výška hrany obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

Podchod vyústí k výpravní budově (k 1. nástupišti), na druhé nástupiště a na ulici Pod Výtopnou.

Výše uvedené přístupové cesty slouží jako veřejné přístupové cesty.

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

Vlečky a účelová kolejiště:

- Účelové kolejiště Správy železnic je zaústěno:
 - Do koleje č. 11 výhybkou č. 104 – kolej č. 111 (provozovatelem je ST Český Těšín, uživatelem je ST a SEE),

- do koleje č. 13 výhybkou č. 102 – kolej č. 113 (provozovatelem je ST Český Těšín, uživatelem je ST a SEE),
- do koleje č. 13 výhybkou č. 12 – kolej č. 115 (provozovatelem je ST Český Těšín) – výhybka č. 101 a kolej č. 115 jsou trvale vyloučeny z provozu.
- Do koleje č. 115 je zaústěna výhybkou č. 101 kolej č. 117 – provozovatel neznám.
- Kolej č. 117 trvale vyloučena z provozu.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	796 m	S1 – L1	hlavní, vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 2, TV v celé délce
2	700 m	S2 – L2	hlavní, vjezdová, odjezdová, TV v celé délce
3	225 m	Sc3 – L3	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej, TV v celé délce
4	667 m	S4 – L4	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 1, TV v celé délce
5	356 m	S5 – Lc5	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 2, TV v celé délce
5+3	658 m	S5 – L3	včetně úseku přes výhybku č. 13, mezi Lc5 – Sc3
5a	190 m	Sc5a – L5a	vjezdová, odjezdová, odstavná, TV v celé délce
5+5a	617 m	S5 – L5a	včetně úseku přes výhybku č. 13, mezi Lc5 – Sc5a
7	504 m	S7 – L7	vjezdová, odjezdová, TV v celé délce
9	423 m	S9 – L9	vjezdová, odjezdová, odstavná, TV v celé délce
Manipulační koleje			
6	187 m	zarážedlo – námezník výhybky č. 17	VNVK, boční rampa, trakční vedení v celé délce, v základní poloze TV vypnuto
6a	192 m	Se10 – zarážedlo	kusá, VNVK, boční rampa, bez TV
8	98 m	zarážedlo – hrot výhybky č. 16	kusá kolej, VNVK, bez TV
8a	64 m	námezník výhybky č. 16 – zarážedlo	kusá kolej, VNVK, bez TV
11	240 m	námezník výhybky č. 10 – námezník výhybky č. 103	odstavná, trakční vedení v celé délce

Spojovací koleje			
13	117 m	námezník výhybky č. 12 – hrot výhybky č. 102	kolej pro napojení účelových kolejišť, kolej bez TV

Vysvětlivky:

n. v. námezník výhybky

h. v. hrot výhybky

HV§místa určená k pravidelnému odstavování HV:

- kolej č. 4, 5 – v místě obvyklého zastavení u nástupiště
- kolej č. 5a, 9, 11 – v celé délce

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Je zřízen na výhybkách č. 1 až 8, 13, 20, 21, 23 až 29.

Zastávka Hrádek

Zastávka Hrádek leží v km 301,890. Zastávka není obsazena.

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

Výška hrany obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

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 (hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení).

Zastávka je přidělena Správě železnic – po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

ŽST Bystřice

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Bystřice leží v km 304,892 na celostátní dráze dvoukolejné elektrizované trati Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín, je stanicí mezilehlou.

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.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

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. Přístup na nástupiště je dveřmi z vestibulu, přístupem okolo výpravní budovy, výstupem z podchodu, kde lze použít samoobslužný výtah.
- 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 v km 304,878, z kterého lze použít samoobslužný výtah.

Výška hrany obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

Výše uvedené přístupové cesty slouží jako veřejné přístupové cesty. Bezbariérový přístup na obě nástupiště z podchodu je umožněn prostřednictvím samoobslužných výtahů.

Vlečky a účelová kolejiště:

Nejsou zřízena.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	726 m	S1 – L1	hlavní, vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 2, TV v celé délce
2	675 m	S2 – L2	hlavní, vjezdová, odjezdová, TV v celé délce
3	720 m	S3 – L3	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 2, TV v celé délce
4	643 m	S4 – L4	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 1v TV v celé délce
Manipulační koleje			
6	412 m	zarážedlo – Se7	kusá, VNVK, TV v celé délce – v základní poloze vypnuto, TV odsunuto od osy koleje v délce 239 m od zarážedla – manipulační místo – kryto návěstí „Kolej v přímém směru bez TV“

Vysvětlivky:

n. v. námezník výhybky

h. v. hrot výhybky

HVŠ místa určená k pravidelnému odstavování vozidel – kolej č. 3 v celé délce (není vybavena sorbční fólií)

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Je zřízen na výhybkách č. 1 až 6, 8 až 13.

Zastávka Vendryně

Zastávka Vendryně leží v km 307,617.

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

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

Výška hrany obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

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 před přejezdem v km 307,712 směrem k ŽST Bystrice.

Elektrické osvětlení nástupišť je ovládáno automaticky časovým spínačem. Rozhlasové zařízení je ovládáno z ŽST Třinec (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 ČD dle platného rozvrhu služby a přidělena Správě železnic – po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Zastávka Třinec centrum

Zastávka Třinec centrum leží v km 309,495.

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

Výška hrany obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem. Přístup na nástupiště je chodníky v podjezdu v km 309,509. Bezbariérový přístup je zajištěn výtahy na jednotlivá nástupiště.

Pro informování cestujících slouží vizuální informační panely:

- Odjezdové tabule – nad schodištěm k jednotlivým nástupišťům,
- 3 nástupištní tabule na každém nástupišti – 1 u příchodu na nástupiště a 2 pod zastřešením – umístěny souběžně s kolejí a rozhlasové zařízení, které jsou ovládány z ŽST Třinec (hlášení z IS INISS + možnost ústního hlášení).

Zastávka je obsazena osobním pokladníkem ČD dle platného rozvrhu služby a přidělena Správě železnic – po stránce provozování dráhy PI OR Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

ŽST Třinec

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Třinec leží v km 311,866 na celostátní dráze dvoukolejné elektrizované trati Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín, je stanicí mezilehlou.

Sídlem přednosta PO je stanice ŽST Český Těšín.

Stanice je obsazena výpravčím.

Nástupiště:

Ve stanici jsou dvě ostrovní a jedno vnější nástupiště.

- 1. nástupiště – vnější – je u staniční budovy u koleje č. 6 v délce 351 m, v délce 80 m je kryté. Příchod i odchod je zabezpečen samostatným schodištěm z vestibulu. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 380 mm.
- 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

Výška hrany 2. a 3. nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm.

Veřejné přístupové cesty:

Příchod a odchod na 1. nástupiště je zajištěn schodištěm z vestibulu, na 2. a 3. nástupiště pak schodištěm z vestibulu na nadchod (přechodovou lávku) v km 311,843 a schodišti na jednotlivá nástupiště.

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka číslo 6003 – Nehlsen Třinec, s. r. o. – je zaústěna do výtažné koleje č. 5a výhybkou č. US 3 v km 310,868

- Vlečka číslo 6004 – Vlečka Třineckých železáren, a. s., Třinec – je zaústěna do celostátní dráhy v ŽST Třinec:
 - Na bystrickém zhlaví – do výtažné koleje č. 5a – začátkem výhybky č. 3 pro jízdy na/z návratové koleje vlečky č. 103–111,
 - na těšínském zhlaví (středovém) do kolejí č. 3–15 začátkem výhybky č. 200 pro jízdy na/z odevzdávkové koleje č. 201–211, do kolejí č. 3a, 1, 2, 4 a 6b koncem výhybky č. 204 v přímé větvi pro jízdy na/z odevzdávkové koleje č. 201–205,
 - na těšínském zhlaví odevzdávkového kolejiště vlečky TŽ (směr Třinec-Konská) – koncovým stykem výhybky č. 215 do/z spojovací koleje č. 209a pro jízdy na/z odevzdávkové koleje č. 201–211
- Vlečka číslo 6005 – OKV Třinec – je zaústěna do koleje č. 8a koncovým stykem výhybky č. 43.

Jízdy dopravců na výše uvedené vlečky se uskutečňují dle příslušného přípojového provozního řádu vlečky.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	692 m	S1 – L1	hlavní, vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 2, TV v celé délce
2	704 m	S2 – L2	vjezdová, odjezdová, s nástupištní hranou nástupiště č. 1, TV v celé délce
3	623 m	S3 – L3	vjezdová, odjezdová kolej, nástupištní hrana nástupiště č. 3, TV v celé délce
3a	60 m	L3a – zarážedlo	odjezdová směr ČT, odstavná, TV v celé délce
4	635 m	S4 – L4	vjezdová, odjezdová kolej, nástupištní hrana nástupiště č. 2, TV v celé délce
5	610 m	S5 – L5	směrová, vjezdová, odjezdová kolej pro nákladní vlaky, TV v celé délce.
6	388 m	S6 – Lc6	vjezdová, odjezdová kolej, nástupištní hrana nástupiště č. 1, TV v celé délce
6b	174 m	Sc6b – L6b	vjezdová, odjezdová kolej, TV v celé délce
6+6b	619 m	S6 – L6b	celková délka kolejí 6+6b (včetně úseku přes výhybku č. 19 – mezi návěstidly Lc6 – Sc6b)
7	650 m	S7 – L7	směrová, vjezdová a odjezdová kolej pro nákladní vlaky, TV v celé délce
9	591 m	Sc9 – L9	směrová, vjezdová a odjezdová kolej – směr ČT, pro nákladní vlaky, TV v celé délce

11	535 m	Sc11 – L11	směrová, vjezdová a odjezdová kolej – směr ČT, pro nákladní vlaky, TV v celé délce
13	522 m	Sc13 – L13	směrová, vjezdová a odjezdová kolej – směr ČT, pro nákladní vlaky, TV v celé délce
15	698 m	Sc15 – L15	směrová, vjezdová a odjezdová kolej – směr ČT, pro nákladní vlaky, TV v celé délce
207	696 m	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	680 m	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	677 m	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 m	Sc301 – L301	průjezdna na vlečku TŽ, vjezdová / odjezdová kolej pro nákladní vlaky směr ČT na / z odevzdávkové kolejiště vlečky TŽ, trakční vedení v celé délce; v koleji ve směru do ŽST Český Těšín je v km 314,218 umístěno návěstidlo pro elektrický provoz „Stáhněte sběrač“ (17 m před návěstidlem L301)
1c	320 m	Sc1c – Lc1c	hlavní průjezdna pro všechny vlaky ve směru / ze směru ČT, TV v celé délce
1c+Lc 1cK	1 005 m	Sc1c – Sc1d	hlavní průjezdna pro všechny vlaky ze směru od ČT, trakční vedení v celé délce, délka kolejí: 1c – 320 m (Sc1c – Lc1c), Lc1cK – 685 m (Lc1c – Sc1d)
Lc1cK +1d	1 012 m	Lc1c – L1d	hlavní průjezdna pro všechny vlaky ve směru do ČT, TV v celé délce, délka koleje Lc1cK – 685 m (Lc1c – Sc1d)
1d	327 m	Sc1d – L1d	hlavní průjezdna pro všechny vlaky ve směru / ze směru ČT, nástupištní hrana 2. nástupiště na zastávce Třinec-Konská, TV v celé délce
Manipulační koleje			
5a	607 m	zarážedlo – Se7	výtažná kolej, TV v celé délce, propojky – celá kolej, v koleji výhybka US3
5b	48 m	Se10 – Se13	pro jízdy z kolejí č. 5 a 7 do výtažné koleje č. 5a, TV v celé délce
6a	84 m	Se15 – zarážedlo	kusá, odstavná, TV v délce 77 metrů od Se15, předtápčí stojan ČDC
8	370 m	Se 16 – námezník výhybky č. 38	vykládková a průjezdna kolej do koleje č. 8a, boční rampa, skladiště, propojky – celá kolej
8a	144 m	hrot výhybky č. 38 – Se 26	průjezdna kolej do výtažné koleje č. 8b
8b	243	Se30 – zarážedlo	výtažná kolej, v koleji trvale uzamčena výhybka č. 45, propojky – celá kolej
10	262 m	námezník výhybky č. 37 – zarážedlo	nakládková, vykládková, kusá kolej, vybavená čelní rampou, propojky – celá kolej; určena pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi (RID) při závadách vzniklých během přepravy
12	205 m	námezník výhybky č. 37 – zarážedlo	nakládková, vykládková, kusá kolej, vybavená čelní rampou, propojky – celá kolej; určena pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi (RID) při závadách vzniklých během přepravy

13a	57 m	Se12 – Se14	pro jízdy z kolejí č. 9 až 13 do výtažné koleje č. 5a, trakční vedení v celé délce
201	637 m	Se25 – Se33	odevzdávková kolej vlečky TŽ, trakční vedení v celé délce, provozovatel TŽ
203	616 m	Se27 – Se34 (Se27 – TP 851)*	odevzdávková kolej vlečky TŽ, trakční vedení v celé délce, provozovatel TŽ
205	644 m	Se28 – Se35	odevzdávková kolej vlečky TŽ, trakční vedení v celé délce, provozovatel TŽ
Spojovací koleje			
101a	-	vnitřní areál vlečky TŽ – Se20	kolej vlečky TŽ mezi návratovým a odevzdávkovým kolejištěm vlečky TŽ, označení na TŽ – kolej č. 1 500, 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 m	Se40 – Se42	průjezdna kolej z koleje č. 301 na odevzdávkové kolejiště vlečky TŽ, TV v celé délce
Záchytné koleje			
205a	32 m	Se39 – zarážedlo	odvratná kusá kolej TŽ pro koleje č. 201–205, odstavná, trakční vedení v celé délce, označení na TŽ – kolej č. 215, provozovatel TŽ
301x	15 m	námezník výhybky č. 49 – zarážedlo	odvratná kusá kolej

Vysvětlivky:

* Provozovatelem vlečky TŽ byly omezeny (zkráceny) užitečné délky kolejí č. 203, 207, 209 a 211 na odevzdávkovém kolejišti vlečky TŽ pro odstavování drážních vozidel – technologickými plochami (TP 851, TP 852, TP 853).

n. v. XXnámezník výhybky číslo XX

h. v. XXhrot výhybky číslo XX

propojky – celá kolejvodivé kolejnicové propojky přivařeny na boku hlavy kolejnice v celé délce příslušné koleje

HV§ – místa určená k pravidelnému odstavování HV:

- kolej č. 3a v celé délce,
- kolej č. 4 v celé délce.

Výše uvedené koleje nejsou vybaveny sorbční fólií.

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Je zřízen na výhybkách č. 1 až 3, 7 až 12, 14 až 16, 18, 22, 25, 26, 28 až 36, 39, 40, 49, 50, 204.

Zastávka Třinec-Konská

Zastávka Třinec-Konská leží v km 314,040:

- V obvodu ŽST Třinec – u SK č. 1d,

- ve 2. TK v traťovém úseku Třinec – 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,
- traťové koleje č. 2 (nástupiště č. 2) – v délce 190 m, zastřešení v délce 37m.

Výška hran obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

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 není obsazena a je přidělena Správě železnic – po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

Zastávka Ropice zastávka

Zastávka Ropice zastávka leží v km 316,095 mezi stanicemi Třinec a 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,
- TK č. 2 (nástupiště č. 2) – v délce 190 m, bez zastřešení.

Výška hran obou nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm.

Elektrické osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým spínačem.

Na 1. a 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).

Zastávka není obsazena a je přidělena Správě železnic – po stránce provozování dráhy PI OŘ Ostrava a po stránce řízení provozu PO Český Těšín.

ŽST Český Těšín

Umístění a charakteristika stanice:

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

Je stanicí:

- Odbočnou v km 319,262 = km 0,000 pro dvoukolejnou elektrizovanou trať Český Těšín – Výhybna Polanka nad Odrou,
- odbočnou v km 319,262 = km 138,091 pro jednokolejnou trať Český Těšín – Frýdek-Místek, dráha regionální,
- odbočnou v km 319,262 = km 138,091 pro jednokolejnou elektrizovanou trať Český Těšín – Český Těšín státní hranice (– Cieszyn PKP-PLK),
- přechodovou pohraniční na PKP-PLK.

Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín.

Stanice je obsazena výpravčím.

Nástupiště:

V železniční stanici Český Těšín je 5 nástupišť označená 1–5:

- 1. nástupiště – u koleje č. 8, je vnější, přístupné z vestibulu, z Nádražní ulice a z podchodu – z podchodu jen výtahem. Délka nástupištní hrany je 190 m, z toho je zastřešeno 140 m. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm.
- 2. nástupiště – umístěno mezi kolejemi č. 2 a 6 + 6a, je ostrovní, přístupné od výpravní budovy a z Jablunkovské ulice podchodem. Nástupiště je zastřešeno v délce 100 metrů v prostoru východu z podchodu. Délka nástupištní hrany u koleje č. 2 je 350 m. Délka nástupištní hrany u kolejí č. 6 + 6a je 350 metrů, z toho délka nástupištní hrany u koleje č. 6 je 181 metrů (po návěstidlo Sc6), délka nástupištní hrany u koleje č. 6a je 81 metrů (po návěstidlo Lc6a). Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm.
- 3. nástupiště – umístěno mezi kolejemi č. 1 a 5, je ostrovní, přístupné od výpravní budovy a z Jablunkovské ulice podchodem. Nástupiště je zastřešeno v délce 100 metrů v prostoru východu z podchodu. Délka nástupištní hrany u koleje č. 5 je 350 m. Délka nástupištní hrany u koleje č. 1 je 350 m. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm.
- 4. nástupiště – u koleje č. 7, je vnější, přístupné od výpravní budovy a z Jablunkovské ulice podchodem. Délka nástupištní hrany je 300 m, z toho je zastřešeno v délce 27 metrů v prostoru východu z podchodu. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm.
- 5. nástupiště – „frýdecké“ – nachází se u koleje č. 238, je vnější, je 75 m dlouhé, není kryto. Používá se pouze v nezbytných případech (mimořádnosti, výluky). Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm – vzhledem k soupravám je toto nástupiště bariérové. Přístup na 5. nástupiště je z konce 1. nástupiště směr Trinec kolem budovy pošty a bývalé celnice.

Nástupiště jsou bezbariérově přístupná:

- Do vestibulu – pouze přes 1. nástupiště,
- na 1. nástupiště – z vestibulu, z Nádražní ulice, z podchodu výtahem,
- na 2., 3. a 4. nástupiště – z podchodu výtahem,
- na 5. nástupiště – pouze přes 1. nástupiště.

Vlečky a účelová kolejiště:

- Areál OTV SEE je zaústěn na zhlaví směr Hnojník výhybkou č. 201 a začíná v úrovni námez-níku výhybky č. M1. Uživatelem UK je OTV SEE, provozovatelem UK je ST.
- Areál montážní základny (MOZA) je zaústěn na zhlaví směr Hnojník výhybkou č. 203 z koleje č. 234a a začíná v úrovni Se13 pro jízdy z UK MOZA. Provozovatelem UK MOZA je ST.
- Areál dílen ST je zaústěn na zhlaví směr Hnojník výhybkou č. 204 a začíná v úrovni Se24 pro jízdy z UK dílen. Provozovatelem obou větví UK je ST. Uživatelem kolejiště dílen je ST.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
Dopravní koleje osobní nádraží			
0	406 m	Sc0 – L0	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV v celé délce
1	406 m	Sc1 – L1	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, nástupištní hrana 3. nástupiště, TV v celé délce
2	406 m	Sc2 – L2	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, nástupištní hrana 2. nástupiště, TV v celé délce
5	317 m	Sc5 – L5	vjezdová, odjezdová, průjezdná, mimo směr Hnojník, nástupištní hrana 3. nástupiště, TV v celé délce
6	220 m	Sc6 – L6	vjezdová, odjezdová, průjezdná, nástupištní hrana 2. nástupiště, TV v celé délce
6a	85 m	Sc6a – Lc6a	vjezdová, odjezdová, průjezdná, mimo směr Hnojník, nástupištní hrana 2. nástupiště, TV v celé délce
6+6a	392 m	Sc6a – L6	včetně úseku přes výhybky č. 12, 14 (mezi Lc6a a Sc6)
7	300 m	Sc7 – L7	vjezdová, odjezdová, průjezdná, mimo směr Hnojník, nástupištní hrana 4. nástupiště, TV v celé délce
8	223 m	Sc8 – L8	vjezdová, odjezdová, průjezdná, nástupištní hrana 1. nástupiště, TV v celé délce
Dopravní koleje nákladní nádraží			
100	657 m	S100 – Lc100	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV v celé délce

101	650 m	S101 – Lc101	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník, TV v celé délce
102	608 m	S102 – Lc102	hlavní průjezdná mimo směr Hnojník; TV v celé délce
103	676 m	S103 – Lc103	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV v celé délce
104	717 m	S104 – Lc104	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV v celé délce
105	706 m	S105 – Lc105	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV v celé délce, propojky – celá kolej
106	798 m	S106 – Lc106	odjezdová a vjezdová mimo směr Hnojník; TV v celé délce
107	765 m	S107 – Lc107	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník, TV v celé délce, propojky – celá kolej
108	760 m	S108 – Lc108	vjezdová a odjezdová mimo směr Hnojník; TV v celé délce
110	574 m	S110 – Lc110	vjezdová, odjezdová mimo směr Hnojník, směrová pro St 1, TV v celé
112	582 m	S112 – Lc112	vjezdová, odjezdová mimo směr Hnojník, směrová pro St 1, TV v celé délce
114	618 m	S114 – Lc114	vjezdová, odjezdová mimo směr Hnojník, směrová pro St 1, TV v celé délce
116	606 m	S116 – Lc116	vjezdová, odjezdová mimo směr Hnojník, směrová pro St 1, TV v celé délce
118	603 m	Se21 – Lc118	odjezdová mimo směr Třinec a Hnojník, směrová pro St1, TV v celé délce
120	604 m	Se18 – Lc120	odjezdová mimo směr Třinec a Hnojník, směrová pro St 1, TV v celé délce
122	632 m	Se19 – Lc122	odjezdová mimo směr Třinec a Hnojník, směrová pro St 1, TV v celé délce, propojky – pouze 40 m před Lc122
124	693 m	Se20 – Lc124	odjezdová mimo směr Třinec a Hnojník, směrová pro St1, TV v celé délce
Frydecké přednádraží			
234	551 m	Sc234 – Lc234	vjezdová a odjezdová směr Hnojník
234a	37 m	S234a – Se25	odjezdová směr Hnojník, průjezdná na kolej č. 234
234+ 234a	688 m	S234a – Lc234	délka včetně úseku přes výhybky 204 a 205
236	448 m	Sc236 – Lc236	hlavní průjezdná od/do ŽST Hnojník na/z osobního nádraží a na/z kolej č. 238
236a	186 m	S236a – Se27	odjezdová směr Hnojník, průjezdná na kolej č. 236
236+ 236a	701 m	S236a – Lc236	délka včetně úseku přes výhybku 206
236b	82 m	Se30 – Se34	průjezdná mezi obvody frydeckého přednádraží a osobního nádraží, mezi Se30 a námezník výhybky č. 208 PZS „K2“ = P8343

238	128 m	Sc238 – Lc238	vjezdová a odjezdová směr Hnojník, kusá, nástupištní hrana 5. nástupiště, HV §, mezi Sc238 a námezník výhybky č. 208 PZS „K2“ = P8343
Spojovací koleje Frýdecké přednádraží			
90	57 m	Se22 – Se26	mezi obvody spádoviště a frýdeckého přednádraží
Manipulační koleje osobní nádraží			
10	52 m	Se36 – zarážedlo	kusá, odstavná, TV v celé délce
104a	46 m	Se4 – zarážedlo	kusá, vyčkávací pro odstupující/nastupující lokomotivy, TV v celé délce
110a	619 m	Se3 – zarážedlo	kusá, výtažná
126	350 m	námezník výhybky č. 130 – zarážedlo	kusá, kolej pro nakládku a vykládku, čelní rampa, propojky – celá kolej
128	350 m	námezník výhybky č. 130 – zarážedlo	kusá, správková, odstavná (kolej pro nakládku a vykládku), čelní rampa, propojky – celá kolej, u koleje umístěn zásuvkový stojan ČDC pro předtápění lokomotiv
130	370 m	námezník výhybky č. 128 – zarážedlo	kusá, odstavná, čelní rampa, propojky – celá kolej
132	478 m	Se17 – zarážedlo	kusá, odstavná
Frýdecké přednádraží			
240	503 m	Se28 – zarážedlo	kusá, odstavná, určena pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi (RID) při závadách vzniklých během přepravy
odvratné koleje nákladní nádraží			
110b	35 m	Se31 – zarážedlo	kusá, slouží jako odvratná kolej pro koleje č. 110 až 124, TV v celé délce, propojky – celá kolej

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Je zřízen na výhybkách č. 1 – 4, 6 – 31, 102, 105, 107 – 111, 113 a 114, 117 – 119, 123, 131 – 136.

Odb. Chotěbuz

Umístění a charakteristika odbočky:

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 Českého Těšína, pro tyto tratě je v 1. TK odbočkou. Odbočka je současně neobsazenou zastávkou na výše uvedených tratích.

Nástupiště:

Na odbočce jsou 2 ostrovní mimoúrovňová nástupiště (část nástupišť je krytá):

- 1. nástupiště – mezi traťovými kolejemi číslo 1 Albrechtice u ČT – Chotěbuz a č. 1 Louky nad Olší – Český Těšín v délce 224 metrů, z toho je kryto 50 metrů. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm.
- 2. nástupiště – mezi traťovými kolejemi číslo 2 Český Těšín – Louky nad Olší a č. 2 Český Těšín – Albrechtice u ČT v délce 251 metrů, z toho je kryto 50 metrů. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm.

Nástupiště jsou situována za sebou od budovy odbočky. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

Vlečky a účelová kolejiště:

Nejsou zaustěny.

Určení kolejí:

Kolej Číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
odvratné koleje			
bez číslo	45 m	námezník výhybky č. 302 – zarážedlo	bez TV, kusá, slouží pouze jako odvratná kolej nesmí být obsazována vozidly

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Je zřízen na výhybkách č. 301 a 302.

ŽST Louky nad Olší

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Louky nad Olší leží v km 325,635 celostátní dráhy dvoukolejné trati Čadca (ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín a je odbočnou pro trať Louky nad Olší – Orlová – Bohumín. Sídlem přednosty PO je stanice Český Těšín. Stanice je obsazena výpravčím (do 23. 4. 2020, poté DOZ z CDP Přerov).

Nástupiště:

ŽST Louky nad Olší je vybavena jedním ostrovním nástupištěm o délce 170 metrů, které je umístěno mezi kolejemi č. 1 a č. 2. Výška hrany nástupiště je 550 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nejsou

krytá, zastřešeny jsou pouze schodiště do podchodu a na nástupišti je zřízen jeden krytý přístřešek pro cestující.

Pro bezbariérový přístup do / z podchodu jsou zřízeny výtahy (platí až od doby uvedení výtahů do provozu, do této doby je přístup na nástupiště bariérový).

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka č. 6008 „Odvalová kolej č. 6a, 6b Louky n. Olší“ je zaústěna na karvinském zhlaví výhybkou č. 26.
- Vlečka č. 6009 „Vlečková síť OKD, Doprava, a. s., Vlečka Báňská (ŽST Louky nad Olší)“ je zaústěna z traťové koleje Louky nad Olší – Karviná-Doly od km 327,700 (původní kilometráž dle Smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah).

Určení kolejí:

Kolej Číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
odvratné koleje			
1	730 m	S1 – L1	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištem, TV v celé délce
2	708 m	S2 – L2	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, s nástupištem, TV v celé délce
3	734 m	S3 – L3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
4	712 m	S4 – L4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
5	720 m	S5 – L5	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
7	670 m	S7 – L7	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
manipulační koleje			
5a	220 m	Se7 – zarážedlo	výtažná kolej, TV v celé délce
účelové koleje Správy železnic			
9	134 m	Vk3 – zarážedlo	Kusá kolej Správy železnic-ST, bez TV, max. rychlost 10 km/h
11	635 m	námezník výhybky – Se10	v úseku od námezníku výhybky č. 11 do km 325,570 (konec rampy) určena k nakládce a vykládce, ve zbylé části účelová kolej Správy železnic-ST celá kolej bez TV, max. rychlost 10 km/h, boční rampa, kolej určena pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi (RID) při závadách vzniklých během přepravy

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Není zřízen.

Dopravní stanoviště Karviná-Darkov

Umístění a charakteristika stanoviště:

Dopravní stanoviště Karviná-Darkov leží mezi stanicemi Louky nad Olší – Karviná hl. n. Umožňuje přechod z trojkolejného úseku trati Louky nad Olší – dopravní stanoviště Darkov (při trvalém vyloučení jedné ze tří traťových kolejí) na dvoukolejný úsek dopravní stanoviště Darkov – Karviná hl. n.

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Není zřízen.

Zastávka Karviná-Darkov

Zastávka Karviná-Darkov leží v km 331,321 mezi stanicemi Louky nad Olší – Karviná hl. n. Zastávka leží na poddolovaném území. Příchod na druhé a třetí nástupiště je schodištěm ze silničního nadjezdu, která z důvodu havarijního stavu přístupových cest (schodišť) nejsou přístupná. Výstup a nástup cestujících lze uskutečnit jen u vlaků jedoucích po druhé traťové koleji. Nástupiště jsou z důvodu nedostatečné výšky nad TK vzhledem k vlakovým soupravám bariérová.

ŽST Karviná hl. n.

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Karviná hl. n. leží na dráze celostátní v km 333,725 dvoukolejně trati (Čadca ŽSR) – Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín.

Sídlem přednosta PO je stanice Český Těšín. Stanice je obsazena výpravčím (do 23. 4. 2020, poté DOZ z CDP Přerov).

Nástupiště:

Stanice je vybavena dvěma krytými ostrovními nástupišti a jedním jednostranným krytým nástupištěm přilehlým ke staniční budově:

- Nástupiště č. 1 – ve výlucce, u výpravní budovy, část nástupiště je využívána pro přístup cestujících z výpravní budovy do podchodu.

- Nástupiště č. 2 – umožňuje výstup a nástup cestujících z/do vlaků na kolejích č. 2 a 4. Délka nástupiště je 350 m. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm.
- Nástupiště č. 3 umožňuje výstup a nástup cestujících z/do vlaků na kolejích č. 1 a 3. Délka nástupiště je 350 m. Výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm.

Přístup na nástupiště je:

- Na nástupiště č. 1 – přímo z vestibulu staniční budovy;
- na nástupiště č. 2 a 3 – podchodem z 1. nástupiště.

Vlečky a účelová kolejiště:

- Vlečka č. 6043 „ČECOMET – Karviná“ je přímým pokračováním manipulační koleje č. 4a od km 334,592 původního kilometrování = 334,605 nového kilometrování.
- Účelové kolejiště (UK) Správy železnic. Je zaústěno v ŽST Karviná hl. n. výhybkou č. 8 z koleje č. 6.

Určení kolejí:

Kolej číslo	Užitečná délka	Vymezena polohou	Účel použití
1	2	3	4
dopravní koleje			
1	873 m	S1 – L1	hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, s nástupištěm TV v celé délce
3	861 m	S3 – L3	vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, s nástupištěm TV v celé délce
2	842 m	S2 – L2	hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, s nástupištěm TV v celé délce
4	814 m	S4 – L4	vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, s nástupištěm TV v celé délce
6	306 m	S6 – Lc6	vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, s nástupištěm – ve výluce bez TV – ve výstavbě
6b	352 m	Sc6b – L6b	vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, bez TV – ve výstavbě
6+6b	717 m	S6 – L6b	vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, včetně úseku mezi návěstidly Lc6 a Sc6b a výhybky č. 9, bez TV – ve výstavbě
manipulační koleje			
4a	97 m	Se10 – hraničník v km 334,592 (s) = 334,605 (n)	TV do km 334,600 (n); od km 334,592 (s) = 334,605 (n) pokračuje jako vlečková kolej vlečky 6043

8	604 m	Se7 – Se8	nakládková a vykládková kolej, TV na špicích kolejí: od ŽST Louky n. O. v délce 100 m do km 334,015(n) – zatím nesjízdné od ŽST Dětmárovice v délce 65 m do km 334,247(n) – zatím nesjízdné; určena pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi (RID) při závadách vzniklých během přepravy
odvratné koleje			
8a	77 m	Se 6 – zarážedlo	bez TV
účelové koleje Správy železnic – ST			
6a	98 m	Se5 – zarážedlo	kusá kolej, bez TV

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Není zřízen.

Odb. Koukolná

Umístění a charakteristika odbočky:

Odb. Koukolná leží v km 337,822 mezi stanicemi Karviná hl. n. a Dětmárovice.

Umožňuje jízdu vlaků mezi stanicemi Petrovice u Karviné a Karviná hl. n. po jednokolejné trati Odbočka Závada – Odbočka Koukolná.

Odbočka není obsazená, je dálkově obsluhována z JOP výpravčím ŽST Dětmárovice, který řídí dopravu na této odbočce.

Trakční vedení:

Trakční proudová soustava = 3 kV.

Elektrický ohřev výhybek:

Jsou zřízeny na výhybkách č. 301 až 304.

ŽST Dětmárovice

Uvedená stanice není předmětem této stavby.

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Dětmárovice leží:

- V km 340,450 celostátní dráhy dvoukolejné elektrizované trati (Čadca ŽSR –) Mosty u Jablunkova státní hranice – Bohumín,

- v km 284,402 celostátní dráhy dvoukolejné elektrizované trati tratě (Zebrzydowice –) Petrovice u Karviné státní hranice – Petrovice u Karviné – Dětmárovice.

Je stanicí odbočnou pro trať (Zebrzydowice –) Petrovice u Karviné státní hranice – Petrovice u Karviné – Dětmárovice v km 285,121.

Sídlem přednosty PO je stanice Ostrava hl. n.

Stanice je obsazena výpravčím.

2.1.5 Charakteristika zabezpečovacího zařízení

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 301A

SZZ železniční stanice Čadca ŽSR

Železniční stanice Čadca je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – reléovým zabezpečovacím zařízením.

TZZ v úseku Čadca ŽSR – Mosty u Jablunkova

Je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz.

V 1. a 2. TK zřízen UAB 3-74, včetně kontroly a ovládání PZZ A1, včetně kontroly a nouzového otevření PZZ D5.

SZZ železniční stanice Mosty u Jablunkova

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.

TZZ v úseku Mosty u Jablunkova – Návsí

Je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz.

V 1. a 2. TK zřízen elektronický autoblok ABE-1 – kontrola volnosti mezistaničního úseku je zajištěna TZZ s kolejovými obvody napájenými střídavým proudem s kmitočtem 75 Hz.

SZZ železniční stanice Návsí

Staniční zabezpečovací zařízení ŽST Návsí je obsluhováno místně. Z JOP ŽST Návsí 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.

TZZ v úseku Návsí – Bystřice

Je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz.

V 1. a 2. TK zřízen elektronický autoblok ABE-1 – kontrola volnosti mezistaničního úseku je zajištěna TZZ s kolejovými obvody napájenými střídavým proudem s kmitočtem 75 Hz.

SZZ železniční stanice Bystřice

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.

TZZ v úseku Bystřice – Třinec

Je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz.

V 1. a 2. TK zřízen elektronický autoblok ABE-1 – kontrola volnosti mezistaničního úseku je zajištěna TZZ s kolejovými obvody napájenými střídavým proudem s kmitočtem 75 Hz.

SZZ železniční stanice Třinec

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 Třinec-Konská.

TZZ v úseku Třinec – Český Těšín

Je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz.

V 1. a 2. TK zřízen elektronický autoblok ABE-1 – kontrola volnosti mezistaničního úseku je zajištěna TZZ s kolejovými obvody napájenými střídavým proudem s kmitočtem 75 Hz.

SZZ železniční stanice Český Těšín

SZZ je obsluhováno místně.

V Českém Těšíně jsou zřízeny:

- SZZ ESA 44 kterým je ovládáno ZZ:
 - ŽST Český Těšín – na třineckém zhlaví a nákladním nádraží, na středním zhlaví, osobním nádraží, loukovském zhlaví od vjezdových návěstidel 1L, 2L po vjezdová návěstí-

dla 1S, 2S, 2AS, PS a v obvodu frýdeckého přednádraží od vjezdového návěstidla FL po Lc238, včetně jízdy po koleji 236b do obvodu osobního nádraží.

- Odbočky Chotěbuz – mezi vjezdovými návěstidly CL a AS, BS.
- SZZ St 1, kterým je ovládáno ZZ v obvodu spádoviště.

TZZ v úseku Český Těšín – Odb. Chotěbuz

Je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz.

V 1. a 2. TK zřízen elektronický autoblok ABE-1 – kontrola volnosti je zajištěna TZZ s kolejovými obvody napájenými střídavým proudem s kmitočtem 75 Hz.

SZZ Odb. Chotěbuz

Je ovládána pouze dálkově z DK ŽST Český Těšín z SZZ ESA 44.

TZZ v úseku Odb. Chotěbuz – Louky nad Olší

Je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový elektronický automatický blok ABE-1 pro obousměrný provoz.

SZZ železniční stanice Louky nad Olší

Staniční zabezpečovací zařízení je obsluhováno místně.

V ŽST je zabezpečovací zařízení 3. kategorie – ESA 44 s jednotným obslužným pracovištěm (dále JOP).

Kontrola volnosti kolejových a výhybkových úseků v ŽST je zjišťována pomocí kolejových obvodů, kromě výhybkových úseků V8-10, V13-16, V19-20 a kolejových úseků 5K, 7K, 5bK, KSK, V26M, kde jsou použity počítače náprav. Kontrola volnosti kolejí 5a, 9, 11 není prováděna – koleje bez prostředků ke zjišťování volnosti.

Kódování VZ je v 1. a 2. staniční koleji v celé délce včetně zhlaví a záhlaví (kódování na zhlaví směr Karviná hl.n se uskutečňuje při jízdách z 1.TK na 1.SK a opačně a z 0.TK na 2.SK a to pouze při jízdách přímým směrem), ve 3. a 4. staniční koleji pouze ve staniční koleji.

Návěstní znaky hlavních návěstidel odpovídají rychlostní návěstní soustavě.

SZZ dopravního stanoviště Karviná-Darkov

Dopravní stanoviště Karviná-Darkov v km 331,222, která je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ESA ovládaným z jednotného obslužného pracoviště, umožňuje přechod z trojkolejného úseku (při trvalém vyloučení vždy jedné ze tří traťových kolejí) na dvoukolejný a opačně. Klíče od výhybek odbočky jsou přitom drženy v ústředním a elektromagnetickém zámku, jenž jsou oba umís-

těny v buňce SEE v km 331,235. Ovládání JOP pomocí zadávacích počítačů probíhá vzdáleně z dopravní kanceláře ŽST Karviná.

TZZ v úseku Louky nad Olší – Karviná hl. n.

V traťovém úseku Louky nad Olší – Karviná hl. n. je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz. Ve všech traťových kolejích je pět traťových oddílů pro daný směr jízdy. V tomto traťovém úseku je dále umístěno Dopravní stanoviště Karviná-Darkov, které umožňuje přechod z trojkolejného úseku s průjezdnými dvěma traťovými kolejemi na dvoukolejný a opačně. Klíče od výhybek dopravního stanoviště jsou drženy v ústředním zámku a elektromagnetickém zámku, který je umístěn v buňce SEE v km 331,235 na zastávce Karviná-Darkov. Obsluha EMZ z ŽST Louky nad Olší.

SZZ železniční stanice Karviná hl. n.

Staniční zabezpečovací zařízení je ovládáno místně.

Zabezpečovací zařízení ve stanici je 3. kategorie – ESA 44 s jednotným obslužným pracovištěm (dále JOP).

Kódování VZ je v 1. a 2. staniční koleji v celé délce včetně zhlaví a záhlaví, ve 3. a 4. staniční koleji pouze ve staniční koleji.

Návěstní znaky hlavních návěstidel odpovídají rychlostní návěstní soustavě.

Kontrola volnosti kolejových a výhybkových úseků v ŽST je zjišťována pomocí kolejových obvodů napájených frekvencí 275Hz, kromě výhybkových úseků V8, V9, V10, V11-12, V14 a kolejových úseků 6K a 6bK, kde jsou použity počítače náprav. Kontrola volnosti kolejí 4a, 6a, 8, 8a není prováděna – koleje bez prostředků ke zjišťování volnosti.

TZZ v úseku Karviná hl. n. – Odb. Koukolná

V 1. TK traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový obousměrný elektronický autoblok ABE-1 s úvazkem na ZZ ESA 44, a to se třemi traťovými oddíly a v opačném směru se dvěma traťovými oddíly.

V 2. TK traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz AB-88A s úvazkem na ZZ ESA 44, a to se dvěma traťovými oddíly.

SZZ Odb. Koukolná

Staniční zabezpečovací zařízení ŽST Dětmárovice a ZZ odboček Koukolná a Závada je v základním stavu dálkově obsluhováno úsekovým dispečerem 1G z CDP Přerov, s možností předání obsluhy na řízení z PPV pohotovostnímu výpravčímu z ŽST Petrovice u Karviné, případně na místní řízení z ŽST Dětmárovice pohotovostním výpravčím z ŽST Petrovice u Karviné.

TZZ v úseku Odb. Koukolná – Dětmарovice

Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz, a to s jedním traťovým oddílem v obou traťových kolejkách. V tomto traťovém úseku je zajištěn přenos návěstních znaků pro zařízení VZ, a to i při jízdě proti správnému směru. Kontrola volnosti je zajištěna kolejovými obvody.

SZZ Dětmарovice

ŽST je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie typu ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP).

Z pracoviště JOP se ovládají dálkově Odb. Koukolná a Odb. Závada, bez možnosti předání na místní obsluhu. Staniční zabezpečovací zařízení ŽST Dětmарovice a ZZ odboček Koukolná a Závada je v základním stavu dálkově obsluhováno úsekovým dispečerem 1G z CDP Přerov, s možností předání obsluhy na řízení z PPV pohotovostnímu výpravčímu z ŽST Petrovice u Karviné, případně na místní řízení z ŽST Dětmарovice pohotovostním výpravčím z ŽST Petrovice u Karviné.

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 301A

Dopravná/Úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Čadca ŽSR			3.	reléové zabezpečovací zařízení
Čadca ŽSR - Mosty u Jablunkova			3.	trojznaký obousměrný autoblok UAB 3-74
Mosty u Jablunkova			3.	elektronické stavědlo typu ESA 33
Mosty u Jablunkova - Návsí			3.	trojznaký obousměrný autoblok ABE-1
Návsí			3.	elektronické stavědlo typu ESA 33
Návsí - Bystřice			3.	trojznaký obousměrný autoblok ABE-1
Bystřice			3.	elektronické stavědlo typu ESA 33
Bystřice - Třinec			3.	trojznaký obousměrný autoblok ABE-1
Třinec			3.	elektronické stavědlo typu ESA 33
Třinec - Český Těšín			3.	trojznaký obousměrný autoblok ABE-1
Český Těšín			3.	elektronické stavědlo typu ESA 44
Český Těšín – Odb. Chotěbuz			3.	trojznaký obousměrný autoblok ABE-1
Odb. Chotěbuz			3.	ovládána dálkově z ŽST Český Těšín z SZZ ESA 44
Odb. Chotěbuz – Louky nad Olší			3.	trojznaký obousměrný autoblok ABE-1
Louky nad Olší			3.	elektronické stavědlo ESA 44
Louky nad Olší – Karviná hl. n.			3.	trojznaký obousměrný autoblok ABE-1
Karviná hl. n.			3.	ESA 11 s panely EIP a PMI
Karviná hl. n. – Odb. Koukolná			3.	trojznaký obousměrný automatický blok s přenosem kódu
Odb. Koukolná			3.	elektronické stavědlo ESA 11, DOZ z ŽST Dětmorovice
Odb. Koukolná – Dětmorovice			3.	trojznaký obousměrný automatický blok s přenosem kódu
Dětmorovice			3.	elektronické stavědlo ESA 11 s JOP

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – odbočné tratě

TZZ v úseku Český Těšín – Hnojník

Oboustranné TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo AHP 03D bez oddílových návěstidel s traťovým souhlasem s úvazkem do SZZ ESA 44 v ŽST Český Těšín a TEST 14 v ŽST Hnojník.

TZZ v úseku Cieszyń PKP – Český Těšín

Traťové zabezpečovací zařízení PKP-PLK „Eap“ – je navázáno na SZZ. Jízda vlaků je zabezpečována zároveň telefonickým dorozumíváním. Přibližovací kolejový úsek CP1 před návěstidlem PS zahrnuje vzdálenost mezi návěstidlem PS a krajní výhybkou č. 102 ŽST Cieszyń PKP-PLK – cca 150 metrů.

TZZ v úseku Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína

Je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz. Ve 2. TK zřízen elektronický autoblok ABE-1.

TZZ v úseku Odb. Chotěbuz – Albrechtice u Českého Těšína

V 1. TK v úseku Odb. Chotěbuz – Albrechtice u Českého Těšína obousměrný elektronický autoblok ABE-1 – v základní poloze souhlas k jízdě po 1. TK v ŽST Albrechtice u Českého Těšína.

TZZ v úseku Louky nad Olší – Karviná-Doly

V traťovém úseku Louky nad Olší – Karviná-Doly/Darkov je jízda vlaků zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatickým hradlem AH 88A, bez oddílového návěstidla s úvazkem do SZZ. V tomto traťovém úseku není zajištěn přenos návěstních znaků VZ.

TZZ v úseku Odb. Koukolná – Odb. Závada

Je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový autoblok pro obousměrný provoz je ve směru pojíždění Odb. Koukolná – Odb. Závada jeden traťový oddíl, v opačném směru dva traťové oddíly. V tomto traťovém úseku je zajištěn přenos návěstních znaků pro zařízení VZ v obou směrech. Kontrola volnosti je zajištěna kolejovými obvody.

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – odbočné tratě

Dopravna/Úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Český Těšín – Hnojník			3.	automatické hradlo AHP 03D
Czieszyn PKP – Český Těšín			3.	traťové zabezpečovací zařízení PKP-PLK "Eap"
Český Těšín – Albrechtice u Č. Těšína			3.	automatický blok ABE-1
Odb. Chotěbuz – Albrechtice u Č. Těšína			3.	automatický blok ABE-1
Louky nad Olší – Karviná-Doly			3.	automatické hradlo AH 88A
Odb. Koukolná – Odb. Závada			3.	trojznaký automatický blok pro oboustranný provoz

2.2 Drážní doprava a traťová technologie v současném stavu

2.2.1 Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2018/2019

V souladu s navrženým technickým řešením je z pohledu organizování dopravy a její intenzity žádoucí ponechat zadaný úsek jako jediný celek, tj.:

- **Úsek Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmárovice (mimo)** – obsahuje všechny dříve definované traťové úseky.

2.2.2 Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích

Počet všech vlaků osobní a nákladní dopravy, které jsou zakresleny v GVD 2018/2019, udávají následující tabulky. Vzhledem k omezení jízdy vlaků na určité dny v týdnu a řadu vlaků rušících je skutečný rozsah dopravy za běžný pracovní nebo nepracovní den obecně nižší než uvedené hodnoty.

Rozsah vlakové dopravy v úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmorovice

Úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směru					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Čadca ŽSR Mosty u Jablunkova	2	T	prav	11	4		8		16	8		4	51	23	24	4	51	78	46	47	10	103
			pp		1			4	22			27	1	26	0	27	2		52	0	54	
	1	Z	prav	11	4		8		14	9		6	52	23	23	6	52	79				157
			pp		1			4	22			27	1	26	0	27						
Mosty u Jablunkova Návsí	2	T	prav	11	4		18		16	8		4	61	33	24	4	61	88	66	47	10	123
			pp		1			4	22			27	1	26	0	27	2		52	0	54	
	1	Z	prav	11	4		18		14	9		6	62	33	23	6	62	89				177
			pp		1			4	22			27	1	26	0	27						
Návsí Bystřice	2	T	prav	16	4	2	20	1	16	8	1	4	72	43	25	4	72	99	85	49	10	144
			pp		1			4	22			27	1	26	0	27	2		52	0	54	
	1	Z	prav	15	4		22	1	14	9	1	6	72	42	24	6	72	99				198
			pp		1			4	22			27	1	26	0	27						
Bystřice Třinec	2	T	prav	16	4	2	20	1	16	8	1	4	72	43	25	4	72	72	85	49	10	144
			pp									0	0	0	0	0	0		0	0		
	1	Z	prav	15	4		22	1	14	9	1	6	72	42	24	6	72	72				144
			pp									0	0	0	0	0						
Třinec Český Těšín	2	T	prav	16	4	4	20	1	16	19	5	11	96	45	40	11	96	98	89	66	22	177
			pp						2			2	0	2	0	2	0		7	0	7	
	1	Z	prav	15	4	2	22	1	12	12	2	11	81	44	26	11	81	86				184
			pp							5			5	0	5	0	5					
Český Těšín Odb. Chotěbuz	2	T	prav	16	4	13	39	1	16	26	2	11	128	73	44	11	128	129	145	88	22	255
			pp						1			1	0	1	0	1	0		6	0	6	
	1	Z	prav	15	4	13	39	1	12	30	2	11	127	72	44	11	127	132				261
			pp							5			5	0	5	0	5					
Odb. Chotěbuz Louky nad Olší	2	T	prav	9	4		20	1	1	16	2	7	60	34	19	7	60	61	68	40	14	122
			pp						1			1	0	1	0	1	0		3	0	3	
	1	Z	prav	9	4		20	1	2	17	2	7	62	34	21	7	62	64				125
			pp						2			2	0	2	0	2						
Louky nad Olší Karviná hl. n.	2	T	prav	9	4		20	1	1	12	1	7	55	34	14	7	55	57	68	30	14	112
			pp						2			2	0	2	0	2	0		5	0	5	
	1	Z	prav	9	4		20	1	2	13	1	7	57	34	16	7	57	60				117
			pp						3			3	0	3	0	3						
Karviná hl. n. Odb. Koukolná	2	T	prav	10	4		20	1	1	12	2	7	57	35	15	7	57	59	70	32	14	116
			pp						2			2	0	2	0	2	0		3	0	3	
	1	Z	prav	10	4		20	1	2	13	2	7	59	35	17	7	59	60				119
			pp						1			1	0	1	0	1						
Odb. Koukolná Dětmorovice	2	T	prav	10	4		20	1	1	7		5	48	35	8	5	48	50	70	16	10	96
			pp						2			2	0	2	0	2	0		3	0	3	
	1	Z	prav	10	4		20	1	1	7		5	48	35	8	5	48	49				99
			pp						1			1	0	1	0	1						

Rozsah vlakové dopravy na odbočných úsecích

Úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směru					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Český Těšín Hnojník	1	T	prav				19					19	19	0	0	19	19	38	0	0	38	
			pp								0	0	0	0	0	0		0				
		Z	prav				19					19	19	0	0	19	19				38	
			pp									0	0	0	0	0						
Czeszryn PKP Český Těšín	1	T	prav				9			3		1	13	9	3	1	13	13	18	6	1	25
			pp								0	0	0	0	0	0	0		0			
		Z	prav				9			3		12	9	3	0	12	12				25	
			pp									0	0	0	0	0						
Odb. Chotěbuz Albrechtice u Č. Těšína	2	T	prav	7		13	19		15	10		4	68	39	25	4	68	70	77	48	8	133
			pp							2			2	0	2	0	2		0	5	0	5
	1	Z	prav	6		13	19		10	13		4	65	38	23	4	65	68				138
			pp							3			3	0	3	0	3					
Louky nad Olší Karviná-Doly	VL	T	prav							5		6	11	0	5	6	11	11	0	10	12	22
			pp									0	0	0	0	0	0		0			
		Z	prav							5		6	11	0	5	6	11	11				22
			pp										0	0	0	0	0					
Odb. Koukolná Odb. Závada	1	T	prav							5	2	2	9	0	7	2	9	15	0	16	4	20
			pp								6	6	0	0	6	6	0		0	11		
		Z	prav					1	6	2	2	11	0	9	2	11	16				31	
			pp								5	5	0	0	5	5						

2.2.3 Počty současně aktivních vlaků a nutné počty radioblokových centrál

Pro dimenzování počtu radioblokových centrál pro řešenou oblast je nutné stanovit počet současně aktivních vlaků, které jsou ve stejnou dobu přihlášeny k RBC.

Limitní hodnota počtu současně aktivních souprav pro jednu radioblokovou centrálu, se kterými dokáže komunikovat, dosahuje hodnoty 60 vlaků. V případě, že bude vyhodnocen vyšší počet současně aktivních vlaků než 60, bude nutné pro příslušný traťový úsek zajistit instalaci dvou či více radioblokových centrál.

Do počtu vlaků se započítávají:

- Vlaky jedoucí po kolejích příslušného traťového úseku, včetně vlaků, které jsou sice ještě před oblastí úrovně 2, avšak již navazují spojení s RBC, a vlaků, které jsou již za oblastí úrovně 2, avšak dosud nemají zrušeno spojení s RBC,
- vlaky stojící na dopravních kolejích (z důvodu dopravních nebo přepravních) ve stanicích příslušného traťového úseku,
- vlaky připravující se na jízdu (tj. vlaky ze stanice výchozí), které jsou již přihlášeny k RBC,
- vlaky končící jízdu (tj. vlaky ve stanici na příslušném traťovém úseku končící), které však ještě nejsou odhlášeny od RBC,

- vlaky přijíždějící a odjíždějící z/na odbočné tratě, které jsou zaústěny do příslušného traťového úseku,
- vlaky přecházející na vlečky a z vleček, které jsou zaústěny do příslušného traťového úseku,
- postrková hnací vozidla vlaků jedoucích po síti příslušného traťového úseku a tratí odbočných (vč. postrků připravující se na jízdu, stojící na dopravních kolejích z důvodů dopravních nebo přepravních, končící jízdu, postrky před a za oblastí úrovně 2, obdobně jako je popsáno v první odrážce),
- posunové díly, které se mění za jízdy ve vlak, a již od okamžiku, kdy se připravují k jízdě.

Do počtu vlaků se nezapočítávají:

- Odstavené vlaky ve stanicích, které nejsou přihlášeny k RBC,
- výchozí vlaky, které ještě nejsou přihlášeny k RBC,
- končící vlaky, které jsou již odhlášeny od RBC,
- posunové díly, které se pohybují v rámci obvodů stanic, případně na mezistaničních úsecích jako PMD,
- posunové díly, které zajišťují obsluhu zaústěných vleček, pokud se uskutečňují cestou posunu,
- postrky, které jsou již odhlášeny od RBC, ale ještě nejsou přihlášeny k RBC.

Pro získání počtu současně aktivních vlaků byla zvolena metoda rozboru listů grafikonu GVD 2018/2019 pro jednotlivé traťové úseky. Během období 00:00 až 24:00 byl vyhodnocen 10minutový interval s maximálním počtem současně aktivních vlaků. Zvolený 10minutový interval postihuje nejen aktivní (jedoucí) vlaky v příslušném minutovém řezu, ale započítává i vlaky, které budou vyjíždět z výchozích stanic v období následujících 5 minut, obdobně jako končící vlaky, které ukončily jízdu v předchozích 5 minutách. Interval 5 minut je dostatečný pro přihlášení výchozího vlaku a odhlášení končícího vlaku od RBC.

V následujících tabulkách je uveden přehled současně aktivních vlaků v jednotlivých 10minutových intervalech během dne. Tabulky jsou rozděleny pro vlaky osobní a nákladní dopravy jedoucí na řešených traťových úsecích, stejně jako na přilehlých mezistaničních úsecích odbočných tratí.

Do počtů vlaků jsou zahrnovány vlaky všech kategorií (včetně vlaků souprarových a lokomotivních, jsou-li zakresleny v listu GVD). Započteny jsou vlaky pravidelné i vlaky vedené podle potřeby, nejedná-li se ovšem o vlaky rušící.

Vzhledem k intenzivní postrkové službě (současné nasazení až 3 hnacích vozidel), jsou tato uvažována poměrově k jízdám nákladních vlaků v příslušných časových obdobích dne.

Výsledné číslo nejzatíženějšího 10minutového intervalu během dne zohlední rozsah spojů, který je plánován v rámci základního řízení dopravy (uvažuje jej platný grafikon). Celodenní počty vlaků nákladní dopravy jsou korigovány dle reálně odjetých počtů vlaků podle podkladů Správy železnic (započteny především nákladní vlaky zaváděné ad hoc) a špičková desetiminutovka je odpovídajícím způsobem navýšena.

Případná další záloha pro grafikonem nepředpokládané vlaky (zpožděné, zavedené mimořádně, případně pro odklonovou vozbu) je rovna rozdílu mezi kapacitou radioblokové centrály (případně centrály) a počtem současně aktivních vlaků, které byly vypočteny metodou rozboru listů grafikonu. Tuto další rezervu se doporučuje uvažovat ve výši alespoň 25 %.

Počty aktivních vlaků v úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmárovice

Mosty u Jablunkova st. hr. – Český Těšín – Dětmárovice		Řešené traťové úseky				Přilehlé mezistaniční úseky			Celkem
		osobní	nákladní	postrky	Celkem	osobní	nákladní	Celkem	
00:00	00:10	2	5	2	9	0	1	1	10
00:10	00:20	1	6	3	10	0	1	1	11
00:20	00:30	1	6	3	10	0	1	1	11
00:30	00:40	2	6	3	11	0	0	0	11
00:40	00:50	1	6	3	10	0	2	2	12
00:50	01:00	1	5	2	8	0	1	1	9
01:00	01:10	2	8	3	13	0	0	0	13
01:10	01:20	2	5	2	9	0	1	1	10
01:20	01:30	2	7	3	12	0	3	3	15
01:30	01:40	1	5	2	8	1	0	1	9
01:40	01:50	1	4	2	7	2	0	2	9
01:50	02:00	2	3	2	7	1	1	2	9
02:00	02:10	2	4	2	8	0	2	2	10
02:10	02:20	2	5	2	9	0	2	2	11
02:20	02:30	2	7	3	12	0	0	0	12
02:30	02:40	1	6	3	10	0	0	0	10
02:40	02:50	1	6	3	10	0	0	0	10
02:50	03:00	0	6	3	9	0	1	1	10
03:00	03:10	2	4	2	8	0	0	0	8
03:10	03:20	3	4	2	9	0	1	1	10
03:20	03:30	3	4	2	9	0	1	1	10
03:30	03:40	2	5	2	9	0	1	1	10
03:40	03:50	3	4	2	9	0	1	1	10
03:50	04:00	2	5	2	9	0	2	2	11
04:00	04:10	2	4	2	8	0	1	1	9
04:10	04:20	2	2	2	6	1	1	2	8
04:20	04:30	2	2	2	6	1	2	3	9
04:30	04:40	2	3	2	7	0	2	2	9
04:40	04:50	5	1	1	7	2	1	3	10
04:50	05:00	5	3	2	10	3	0	3	13
05:00	05:10	7	2	1	10	4	0	4	14
05:10	05:20	5	2	1	8	3	1	4	12
05:20	05:30	4	2	1	7	2	0	2	9
05:30	05:40	5	1	1	7	1	1	2	9
05:40	05:50	7	3	2	12	1	2	3	15
05:50	06:00	5	3	2	10	3	0	3	13
06:00	06:10	6	5	2	13	3	0	3	16
06:10	06:20	3	5	2	10	3	1	4	14
06:20	06:30	3	5	2	10	3	1	4	14
06:30	06:40	4	3	2	9	1	1	2	11
06:40	06:50	3	1	1	5	2	0	2	7
06:50	07:00	5	1	1	7	3	0	3	10
07:00	07:10	10	1	1	12	3	0	3	15
07:10	07:20	7	2	1	10	3	0	3	13
07:20	07:30	6	4	2	12	3	1	4	16
07:30	07:40	6	4	2	12	2	1	3	15
07:40	07:50	5	5	2	12	3	0	3	15
07:50	08:00	7	3	2	12	4	0	4	16

Mosty u Jablunkova st. hr. – Český Těšín – Dětmárovice		Řešené traťové úseky				Přilehlé mezistaniční úseky			Celkem
		osobní	nákladní	postrky	Celkem	osobní	nákladní	Celkem	
08:00	08:10	7	5	2	14	2	0	2	16
08:10	08:20	4	5	2	11	2	1	3	14
08:20	08:30	3	5	2	10	1	2	3	13
08:30	08:40	3	3	2	8	0	1	1	9
08:40	08:50	3	4	2	9	2	1	3	12
08:50	09:00	4	5	2	11	3	1	4	15
09:00	09:10	6	4	2	12	2	0	2	14
09:10	09:20	5	5	2	12	1	2	3	15
09:20	09:30	5	5	2	12	2	2	4	16
09:30	09:40	5	6	3	14	2	0	2	16
09:40	09:50	5	5	2	12	2	0	2	14
09:50	10:00	5	4	2	11	3	0	3	14
10:00	10:10	6	5	2	13	3	0	3	16
10:10	10:20	2	8	3	13	3	1	4	17
10:20	10:30	3	7	3	13	1	2	3	16
10:30	10:40	3	2	1	6	0	1	1	7
10:40	10:50	3	1	1	5	2	1	3	8
10:50	11:00	5	5	2	12	3	1	4	16
11:00	11:10	6	4	2	12	2	3	5	17
11:10	11:20	4	5	2	11	1	1	2	13
11:20	11:30	5	5	2	12	1	0	1	13
11:30	11:40	3	3	2	8	1	0	1	9
11:40	11:50	4	3	2	9	1	1	2	11
11:50	12:00	6	3	2	11	2	1	3	14
12:00	12:10	4	4	2	10	3	1	4	14
12:10	12:20	4	2	1	7	1	1	2	9
12:20	12:30	6	5	2	13	2	1	3	16
12:30	12:40	5	7	3	15	2	1	3	18
12:40	12:50	4	6	3	13	2	1	3	16
12:50	13:00	4	4	2	10	2	1	3	13
13:00	13:10	6	3	2	11	2	1	3	14
13:10	13:20	6	3	2	11	3	1	4	15
13:20	13:30	5	1	1	7	1	0	1	8
13:30	13:40	2	1	1	4	1	1	2	6
13:40	13:50	2	2	1	5	3	0	3	8
13:50	14:00	3	2	1	6	2	0	2	8
14:00	14:10	2	3	2	7	1	0	1	8
14:10	14:20	2	4	2	8	2	0	2	10
14:20	14:30	4	4	2	10	2	1	3	13
14:30	14:40	3	3	2	8	2	0	2	10
14:40	14:50	4	2	1	7	2	1	3	10
14:50	15:00	5	2	1	8	3	0	3	11
15:00	15:10	3	2	1	6	2	0	2	8
15:10	15:20	5	1	1	7	2	0	2	9
15:20	15:30	9	2	1	12	2	0	2	14
15:30	15:40	7	1	1	9	1	0	1	10
15:40	15:50	5	2	1	8	2	0	2	10
15:50	16:00	5	2	1	8	3	1	4	12

Mosty u Jablunkova st. hr. – Český Těšín – Dětmárovice		Řešené traťové úseky				Přilehlé mezistaniční úseky			Celkem
		osobní	nákladní	postrky	Celkem	osobní	nákladní	Celkem	
16:00	16:10	10	3	2	15	3	1	4	19
16:10	16:20	6	3	2	11	2	0	2	13
16:20	16:30	5	0	0	5	3	1	4	9
16:30	16:40	6	0	0	6	2	1	3	9
16:40	16:50	4	1	1	6	2	1	3	9
16:50	17:00	4	4	2	10	1	2	3	13
17:00	17:10	6	5	2	13	2	1	3	16
17:10	17:20	3	4	2	9	2	2	4	13
17:20	17:30	3	5	2	10	2	1	3	13
17:30	17:40	4	3	2	9	1	0	1	10
17:40	17:50	5	3	2	10	2	2	4	14
17:50	18:00	6	2	1	9	3	0	3	12
18:00	18:10	7	5	2	14	2	0	2	16
18:10	18:20	4	6	3	13	2	0	2	15
18:20	18:30	6	3	2	11	1	1	2	13
18:30	18:40	4	4	2	10	2	0	2	12
18:40	18:50	5	3	2	10	3	1	4	14
18:50	19:00	4	4	2	10	3	3	6	16
19:00	19:10	6	6	3	15	2	2	4	19
19:10	19:20	3	5	2	10	1	1	2	12
19:20	19:30	2	7	3	12	1	0	1	13
19:30	19:40	2	6	3	11	1	0	1	12
19:40	19:50	2	4	2	8	2	1	3	11
19:50	20:00	3	5	2	10	3	1	4	14
20:00	20:10	6	5	2	13	2	0	2	15
20:10	20:20	4	4	2	10	1	2	3	13
20:20	20:30	5	6	3	14	1	2	3	17
20:30	20:40	5	5	2	12	3	0	3	15
20:40	20:50	6	5	2	13	3	0	3	16
20:50	21:00	6	3	2	11	3	0	3	14
21:00	21:10	5	5	2	12	2	2	4	16
21:10	21:20	3	4	2	9	1	1	2	11
21:20	21:30	2	5	2	9	0	0	0	9
21:30	21:40	2	6	3	11	1	0	1	12
21:40	21:50	3	4	2	9	2	1	3	12
21:50	22:00	3	2	1	6	3	0	3	9
22:00	22:10	4	2	1	7	3	1	4	11
22:10	22:20	3	3	2	8	1	2	3	11
22:20	22:30	2	3	2	7	1	1	2	9
22:30	22:40	3	3	2	8	1	1	2	10
22:40	22:50	3	1	1	5	2	1	3	8
22:50	23:00	3	3	2	8	2	0	2	10
23:00	23:10	2	2	1	5	2	1	3	8
23:10	23:20	1	3	2	6	2	1	3	9
23:20	23:30	1	1	1	3	1	0	1	4
23:30	23:40	1	2	1	4	2	1	3	7
23:40	23:50	2	2	1	5	2	1	3	8
23:50	00:00	3	3	2	8	0	1	1	9

Posouzení je provedeno souhrnně. Pro stávající dopravu danou GVD 2018/2019 je pro jednotlivé traťové úseky dosaženo následujících špičkových 10minutových hodnot a tím i potřebného počtu radioblokových centrál:

- **Úsek Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmorovice (mimo)** – obsahuje všechny výše definované traťové úseky a přilehlé mezistaniční úseky. Ve výsledku 10minutová špička je dosažena v čase 16:00 až 16:10, kdy je aktivních 19 vlaků. Při zohlednění korekce podle reálně odjetých vlaků a dále 25% zálohy na mimořádné navýšení rozsahu dopravy je dosaženo hodnoty 25 současně aktivních vlaků. Pro uvedenou oblast je tak dostačující 1 radiobloková centrála.

Shrnutí potřebného počtu radioblokových centrál

Stávající stav	
Traťový úsek	Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmorovice
Vlaky jedoucí pod ETCS (dle GVD)	19
Korekce reálně jedoucích vlaků	7%
Vlaky jedoucí pod ETCS (reálně)	20
Záloha na mimořádné vlaky 25 %	5
Vlaky jedoucí pod ETCS (celkem)	25
Počet radioblokových centrál	1
Kapacita RBC	60
Rezerva RBC	35

2.2.4 Počty současně přihlášených vozidel do sítě GSM-R

Pro dimenzování počtu a kapacity radiové sítě GSM-R a jejich vysílačů BTS pro řešenou oblast je nutné stanovit počet současně přihlášených radiostanic, které jsou ve stejnou dobu přihlášeny k BTS.

Limitní hodnota počtu současně přihlášených radiostanic pro jednu BTS, se kterými dokáže udržet spojení, dosahuje hodnoty 18 radiostanic. V případě, že bude vyhodnocen vyšší počet současně přihlášených radiostanic více než 18, bude nutné pro příslušný traťový úsek zajistit posílení BTS či jiné úpravy ke zvýšení pokrytí sítě GSM-R.

Do počtu přihlášených radiostanic se započítávají:

- Radiostanice vozidel všech vlaků jedoucích pod ETCS přihlášených k RBC (viz samostatná kapitola) v příslušném traťovém úseku a na odbočných tratích,
- radiostanice odstavených vlaků jedoucích pod ETCS ve stanicích, které nejsou přihlášeny k RBC, ale jsou již/ještě přihlášeny do sítě GSM-R (z důvodu komunikace),
- radiostanice výchozích vlaků jedoucích pod ETCS, které ještě nejsou přihlášeny k RBC, ale jsou již přihlášeny do sítě GSM-R (z důvodu komunikace),

- radiostanice končících vlaků jedoucích pod ETCS, které jsou již odhlášeny z RBC, ale jsou nadále přihlášeny do sítě GSM-R (z důvodu komunikace),
- radiostanice posunových dílů, které se pohybují v rámci obvodů stanic, případně na mezistaničních úsecích jako PMD (z důvodu komunikace),
- radiostanice posunových dílů, které zajišťují obsluhu zaústěných vleček, pokud se uskutečňují cestou posunu (z důvodu komunikace),
- radiostanice zaměstnanců v kolejišti, pracovních mechanismů, speciálních vozidel údržby apod. (z důvodu komunikace).

Pro získání počtu současně přihlášených radiostanic byla základem data pro jednotlivé dílčí traťové úseky (stanovené podle dosahu BTS), pro něž byly vyhodnoceny jednak současně aktivní vlaky (jedoucí pod ETCS) podle metodiky uvedené při dimenzování RBC, včetně další záloha pro grafikonem nepředpokládané vlaky (zpožděné, zavedené mimořádně, případně pro odklonovou vozbu). Tuto rezervu se doporučuje uvažovat ve výši alespoň 25 %. K počtu vlaků jedoucích pod ETCS byly dále připočteny radiostanice GSM-R podle výše uvedeného přehledu, tj. zejména posunující vozidla a soupravy, staniční zálohy, obsazená vozidla přihlášená do sítě GSM-R čekající na dispozice a další výkony (vč. zaměstnanců v kolejišti). Vzhledem k proměnlivé dopravní situaci se jedná o odborný odhad vycházející ze staniční technologie a obvyklého obsazení staničních kolejí.

Následující posouzení bylo provedeno pro úseky, které byly vyhodnoceny zpracovatelem sdělovacího zařízení jako limitní a je nutné je dále posoudit. Pro stávající dopravu danou GVD 2018/2019 je pro jednotlivé posuzované traťové úseky dosaženo následujících hodnot současně přihlášených vozidel:

- **Úsek pokrývaný BTS Třinec-Konská (km 316,4 až km 311,1)** – obsahuje všechny výše definované traťové úseky a přilehlé mezistaniční úseky. Ve výsledku 10minutová špička je dosažena v čase 18:30 až 18:40, kdy je 6 aktivních vlaků jedoucích pod ETCS (vč. jednoho hnacího vozidla na postrku nákladního vlaku), dále 25% zálohy na mimořádné navýšení rozsahu dopravy a při zohlednění ostatních přihlášených vozidel do sítě GSM-R z důvodu komunikace (2x staniční záloha ČD Cargo v Třinci, 2x posunující hnací vozidla od končících/výchozích nákladních vlaků připravující se na výkony, 1x obsazený postrk čekající na výkon, 1x četa zaměstnanců pracujících v kolejišti s 1x speciálním vozidlem se stanicí GSM-R) je dosaženo hodnoty 15 současně přihlášených radiostanic.
- **Úsek pokrývaný BTS Český Těšín (km 323,4 až km 316,4)** – obsahuje všechny výše definované traťové úseky a přilehlé mezistaniční úseky. Ve výsledku 10minutová špička je dosažena v čase 21:00 až 21:10, kdy je aktivních 7 vlaků (vč. jednoho hnacího vozidla na postrku nákladního vlaku), dále 25% zálohy na mimořádné navýšení rozsahu dopravy a při zohlednění ostatních přihlášených vozidel (2x staniční záloha ČD Cargo v Českém Těšíně, 3x posunující hnací

vozidla od končících/výchozích nákladních vlaků připravující se na výkony, 1x obsazený postrk čekající na výkon, 1x odstavená jednotka, 1x četa zaměstnanců pracujících v kolejišti s 1x speciálním vozidlem se stanicí GSM-R) je dosaženo hodnoty 18 současně přihlášených radiostanic.

Shrnutí potřebného počtu BTS

Stávající stav	
Trat'ový úsek	BTS Třinec-Konská
Komunikace s aktivními vlaky ETCS	6
Záloha na mimořádné vlaky 25 %	2
Komunikace ETCS (celkem)	8
Komunikace s posunovými díly	5
Komunikace s pracovníky v kolejišti	2
Komunikace GSM-R (celkem)	15
Počet BTS	1
Kapacita BTS	18
Rezerva BTS	3

Stávající stav	
Trat'ový úsek	BTS Český Těšín
Komunikace s aktivními vlaky ETCS	7
Záloha na mimořádné vlaky 25 %	2
Komunikace ETCS (celkem)	9
Komunikace s posunovými díly	7
Komunikace s pracovníky v kolejišti	2
Komunikace GSM-R (celkem)	18
Počet BTS	1
Kapacita BTS	18
Rezerva BTS	0

2.2.5 Traťová a staniční technologie s dopadem na ETCS

Tato kapitola shrnuje stávající stav v následujících oblastech řízení dopravy, traťové a staniční technologie v souladu s požadavky na realizaci speciálních funkcí.

Traťová technologie

Jízda vlaků do traťového kilometru na širé trati:

- Nákladiště nebo vlečka zaústěná na širé trati obsluhovaná ze sousední stanice s návratem zpět:
 - Na dotčených traťových úsecích nejsou do širé trati zaústěny vlečky a nákladiště.
- Zastávka na širé trati obsluhovaná ze sousední stanice s návratem zpět:
 - Na dotčeném traťovém úseku se nachází zastávka Mosty u Jablunkova zastávka, která se nachází mimo obvod ŽST Mosty u Jablunkova. U vybraných jednotlivých spojů do-

cháží k obsluze této zastávky vlaky osobní dopravy ze směru Mosty u Jablunkova a následného návratu zpět ve formě soupravového vlaku. V GVD 2018/2019 se jedná o jediný pár spojů vedený v ranních hodinách.

- U všech ostatních zastávek dochází k obsluze výhradně tranzitními vlaky osobní dopravy.
- Zastávka umístěná na záhlaví, tj. mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem obsluhovaná ze stanice s návratem zpět:
 - Specifickým případem zastávky v obvodu stanice je Třinec-Konská, kde nástupiště u 1. koleje leží v obvodu stanice Třinec. Nástupiště u 2. koleje leží na širé trati. Na zastávce nejsou končící ani výchozí žádné vlaky osobní dopravy.

Postrková služba:

- Postrková služba zavěšeným postrkem v traťovém úseku nebo do traťového kilometru na širé trati:
 - Na traťovém úseku Bohumín – Čadca ŽSR je v obou směrech povolena postrková služba ve formě zavěšených postrků (jeden nebo dva postrkové stroje). Pravidelně jsou se zavěšenými postrky vedeny vlaky v úseku Český Těšín – Čadca, případně Třinec – Čadca, obdobně pak v opačném směru.
 - Na traťových úsecích Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína – Polanka nad Odrou, Odb. Koukolná – Odb. Závada, Karviná-Doly – Louky nad Olší jsou obousměrně povoleny 2 zavěšené postrky,
 - Na traťových úsecích Český Těšín – Frýdek-Místek a Cieszyn PKP – Český-Těšín je obousměrně povolen 1 zavěšený postrk
- Postrková služba nezavěšeným postrkem do traťového kilometru na širé trati s návratem zpět:
 - Postrková služba s nezavěšeným postrkem je povolena v úseku Návsí až km 289,4 trati Bohumín – Čadca ŽSR (v obvodu stanice Mosty u Jablunkova před tunelem), kdy se postrk vrací do ŽST Mosty u Jablunkova.
 - Postrková služba s nezavěšeným postrkem je povolena v úseku Český Těšín až km 126,0 trati Český Těšín – Frýdek-Místek, kdy se postrk vrací do ŽST Hnojník.
 - Na ostatních traťových úsecích není postrková služba do traťového kilometru širé trati povolena.

Sunutí vlaků:

- Sunutí vlaku v některých úsecích:
 - K pravidelnému sunutí osobních souprav (vlakové cesty pravidelných vlaků osobní dopravy) nedochází.

Poznámka: Na všech dotčených traťových úsecích a přilehlých mezistaničních úsecích jsou pravidelně či mimořádně nasazovány soupravy elektrické jednotky 471-071-971, resp. motorové jednotky řady 814 a řídicím vozem řady 914. Souprava je ovládána ze stanoviště řídicího vozu a činné hnací vozidlo je řazeno na konci soupravy. V souladu s ustanoveními předpisu SŽDC D1 platí, je-li jízda vlaku (posunového dílu) ovládána z řídicího vozu, je tento vůz považován za hnací vozidlo; jeho strojvedoucí má veškeré povinnosti strojvedoucího hnacího vozidla příslušné trakce. Je-li řídicí vůz v čele vlaku (posunového dílu), není takový vlak (posunový díl) pro účely předpisů pro provozování dráhy sunutým vlakem (posunovým dílem).

Staniční technologie

Posunovací obvody:

- Oblast, která se nemá při posunu opustit, je z hlediska stanice vymezena jejími vjezdovými návěstidly a z hlediska mezistaničních úseků vjezdovými návěstidly obou sousedních stanic. Je třeba stanovit případy, kdy je oblast, která se nemá při posunu opustit, stanovena jinak.
 - V rámci řešeného úseku není požadavek na možnosti jízdy posunových dílů mezi jednotlivými stanicemi, které nejsou od sebe odděleny mezistaničními úseky a přímo na sebe navazují.

Vjezdy na obsazenou kolej:

- Dělení a svěšování vlaků na jediné dopravní koleji:
 - V případě řešení provozních mimořádností jsou nepravidelně nárokovány nepravidelné vjezdy na obsazenou kolej, kde dochází ke svěšování souprav osobních vlaků (vlaků dálkové dopravy, příměstské jednotky). V ŽST Návší se jedná o koleje č. 4 a 5, v ŽST Český Těšín se jedná o koleje č. 7, 5, 6, 8.
 - V ostatních dotčených stanicích pravidelně nedochází k současnému pobytu dvou vlakových souprav osobní dopravy na jedné dopravní koleji. Pouze v případě odstupu postrkových strojů ve vybraných stanicích je teoreticky možné, že odvěšený postrk se bude vracet zpět ve formě vlaku (pod novým číslem), zatímco kmenová souprava pokračuje dále ve směru jízdy pod stávajícím číslem, případně je jako končící vlak zpracována.

Vjezdy vlaků na vlečku:

- Na vlečce AWT zaústěnou traťovou kolejí do ŽST Louky nad Olší je provoz organizován ve formě vlaků v mezistaničním úseku Louky nad Olší – vlečková stanice Karviná-Doly a zpět.
- V obvodu ŽST Třinec jsou vybrané končící vlaky pro potřeby vlečky Třineckých železáren ve směru od Českého Těšína vedeny po 301. koleje do obvodu vlečky na koleje č. 207, 209, 211 kde jsou vlakové cesty ukončeny u cestových návěstidel a vlaky po odstoupení vlakových hnacích vozidel dále zpracovány náležitostmi vlečkaře.

3 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE NAVRHOVANÉHO STAVU

3.1 Koncepce řešení

3.1.1 Základní vize řešení traťového úseku po stránce technické

Koncepce technického řešení

Záměr projektu a dokumentace pro územní řízení řeší výstavbu traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS úrovně 2 (ETCS L2) v úseku Mosty u Jablunkova – Dětmárovce.

Jedná se o stavbu zabezpečovacího systému, který bude tvořit nedílnou část infrastruktury v rámci celkové koncepce rozvoje systému ERTMS na železniční síti České republiky.

Stavba bude řešit vybavení tratě interoperabilním systémem evropského vlakového zabezpečovače ETCS L2 v úseku Mosty u Jablunkova – Dětmárovce.

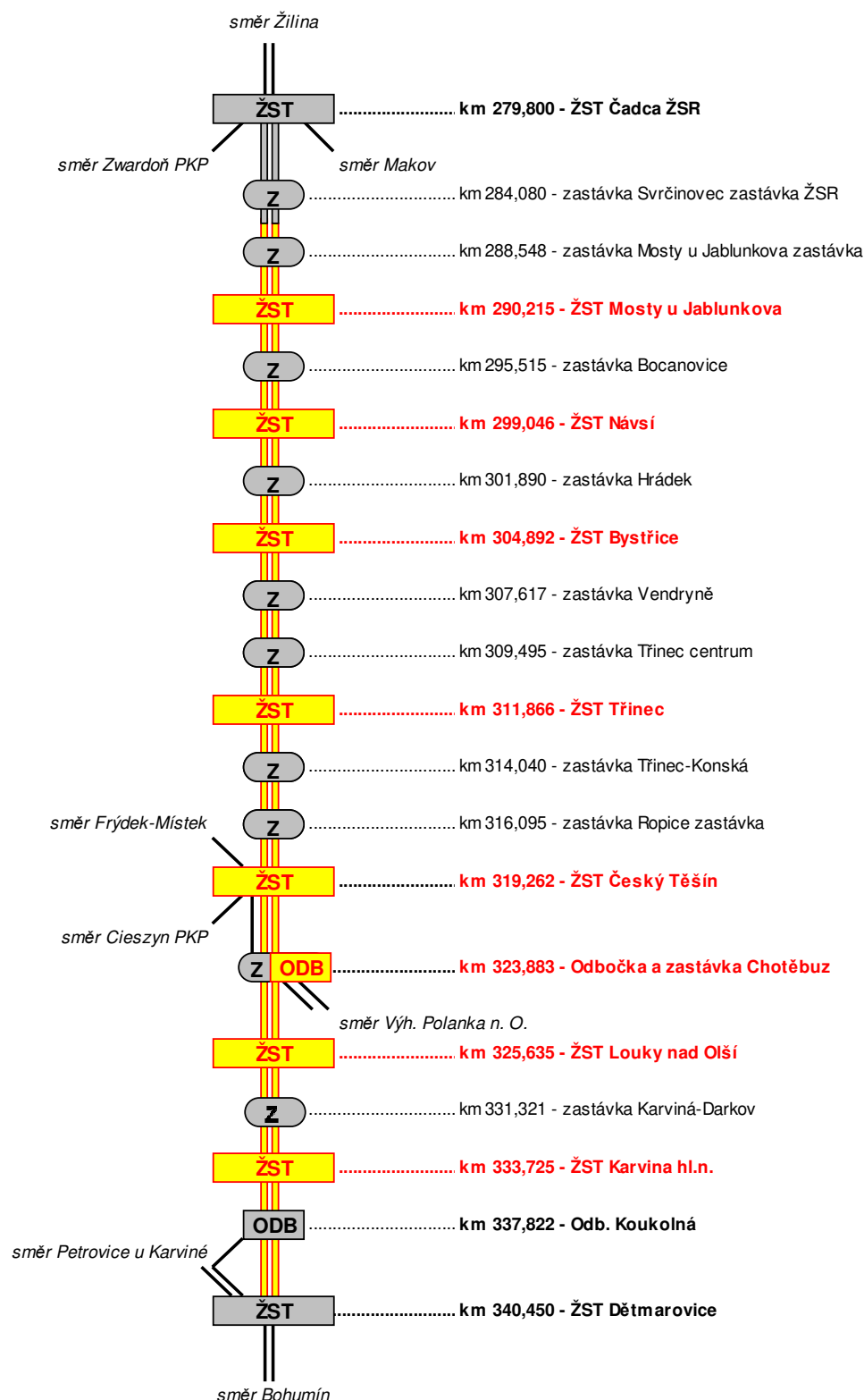
Dokumentace pro územní řízení bude dále řešit napojení na systémy ETCS v navazujících úsecích tratí evropského železničního systému (Dětmárovce, Mosty u Jablunkova st. hr. Slovensko).

Z pohledu správce a provozovatele dráhy je cílem provést následující úpravy, které umožní:

- Zvýšení úrovně bezpečnosti železničního provozu,
- optimalizaci podmínek pro řízení železničního provozu,
- posilování a rozvíjení moderních způsobů řízení – ERTMS,
- začlenění do systému evropských železnic s dopravní infrastrukturou splňující Směrnice EU pro dosažení interoperability na tratích evropského železničního systému, rozšiřování tranzitní dopravy a s tím související konkurenceschopností vůči dálkové silniční a letecké dopravě,
- naplnění požadavků Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

Součástí DUR je prověření aktuálního stavu a v úsecích kde nebyl dosud navržen, vytvoření statického rychlostního profilu pro nedostatek převýšení 150 mm (V_{150}).

Blokové schéma tratí po realizaci stavby



Vysvětlivky:

Žlutě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje jsou předmětem stavebních úprav.

Šedě a černě podbarvené stanice, zastávky a traťové koleje nejsou předmětem stavebních úprav.

Související stavby

Stavbu je nutno koordinovat s následujícími stavbami:

- ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav,
- Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice PR, BC,
- DOZ Ostrava-Svinov – Petrovice u Karviné st. hr. a Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr.,
- Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice,
- Zřízení bezbariérového přístupu na ostrovní nástupiště v žst. Dětmárovice.

Postradatelnost železniční dopravní cesty

Provozovatel dráhy nevydal žádná Stanoviska k postradatelnosti ŽDC.

3.1.2 Základní vize řešení traťového úseku po stránce dopravně-technologické

Koncepce dopravně-technologického řešení

Při řešení této stavby v profesi dopravní technologie uvádí zadávací dokumentace stavby následující požadavky:

- Dokumentace bude popisovat počáteční a cílový stav jakož i rámcové řešení dopravní technologie v průběhu výstavby s návrhem organizačních a v nezbytných případech i dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby.
- Kapitola bude definovat maximální variaci vlaků v úseku, aby bylo možno určit obvody jednotlivých radioblokových centrál RBC systému ETCS.
- Maximální variace představuje běžnou (pravidelně se opakující) maximální hodnotu počtu vlaků za den v daném traťovém úseku, ale nejedná se o absolutní možné maximum v daném období. Absolutní počty vlaků mohou obsahovat i odklony z výlukových stavů na jiných tratích nebo jiné mimořádnosti, pro které je ve výpočtech uvažována příslušná záloha
- Dokumentace posoudí všechna návěstidla v dotčených dopravních dle „Zásad pro stanovení rozsahu a výše uvolňovací rychlosti při nasazení systému ETCS na stávající infrastrukturu“ (dopis č. j. 47270/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 19. 9. 2018) a doporučí pro jednotlivá návěstidla uvolňovací rychlosti, popř. výluky vlakových cest, úpravy poloh hlavních návěstidel.
- Dokumentace navrhne počet rozmístění balíz ETCS tak, aby bylo možné využívat plnohodnotně celé délky nástupištních hran nebo dopravních kolejí. Jedná se především o zajištění užitečné délky nástupišť v jednotlivých ŽST a délky předjízdových kolejí pro nákladní vlaky.

- Dokumentace bude řešit omezení železniční dopravy po dobu výstavby.
- Dokumentace provede analýzy kapacitních možností sítě GSM-R v dané oblasti vzhledem k předpokládanému rozsahu počtu vlaků vedených pod ETCS.

Koncepce dopravní obsluhy

Pro stanovení koncepce obsluhy řešeného území drážní dopravou byly osloveny organizace, které ob-
jednávají rozsah veřejné drážní dopravy, případně zajišťují dopravu nákladní.

Konkrétně se jedná o následující organizace:

- Ministerstvo dopravy předpokládá zachování stávajícího rozsahu a konceptu dálkové osobní do-
pravy v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém výhledu. Oproti stávajícímu nerovnoměr-
nému rozložení dopravní nabídky vlaků dálkové dopravy 60/120/180 minut usiluje Ministerstvo
dopravy o takt 120 minut. Všechny vlaky budou vedeny elektrickými lokomotivami a vozy kla-
sické stavby. Rozsah dopravy se předpokládá v počtu 6 párů vlaků kategorie EN, EC, Ex (z toho
jeden pár bude ve směru z vnitrozemí ukončen v Návsí) a 4 párů vlaků kategorie R. Všechny
spoje budou vedeny přes Karvinou.
- Vedle dálkových vlaků v objednavce Ministerstva dopravy budou na dotčené železniční síti pro-
vozovány vlaky komerční. V současnosti (od GVD 2018/2019) zde jsou provozovány komerční
spoje dopravce České dráhy, a. s., RegioJet, a. s., a LEO Express, a. s.
 - Dopravce České dráhy, a. s. předpokládá zachování stávajících dvou párů SC vlaků
v relaci Praha – Košice vedených přes Karvinou.
 - Dopravce LEO Express, a. s., předpokládá každodenní provoz 3 párů vlaků v relaci
Praha – Bohumín – Karviná – Český Těšín – Třinec centrum – Čadca – Košice a 2 pá-
rů vlaků v relaci Praha – Bohumín – Karviná hl. n. Očekává zde nasazování vlaků
o délce 90 metrů a 110 metrů.
 - Dopravce RegioJet, a. s., předpokládá navýšení rozsahu dálkové dopravy na 6 párů
mezistátních vlaků ve směru na Slovensko (z toho 2 páry přes Karvinou a 4 páry přes
Havířov) a 4 páry vnitrostátních vlaků do Návsí.
- Krajský úřad Moravskoslezského kraje předpokládá zachování provozu regionální dopravy na
dotčených tratích ve stávajícím konceptu a rozsahu s tím, že jedinou změnou je prodloužení ve-
dení linky R61 až do ŽST Návsí (celkem 8 párů spěšných vlaků) a s tím související nárůst počtu
spojů na rameni Český Těšín – Návsí. Všechny vlaky budou vedeny elektrickými (na tratích 320
a 321) nebo motorovými jednotkami (na trati 322).

- Podle sdělení Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky ŽESNAD.CZ se předpokládá nárůst vlaků nákladní dopravy. Jsou k dispozici data pro výhledové roky 2020, 2025 a 2030.
- **Pro potřeby této dokumentace jsou uvažovány hodnoty roku 2030, které byly revidovány podle predikcí nákladní dopravy zpracované Odborem strategie Správy železnic.**
- Další výhledový nárůst dopravy je z pohledu ETCS pokrytý rezervou radioblokových centrál (viz samostatná kapitola). Vedle vozby ve stávajících relacích budou tedy na vzestupu komodity:
 - Kombinovaná doprava:
 - Přesun přeprav ze silnice na kombinovanou dopravu (mj. rozvoj terminálu intermodální přepravy Žilina) v přepravách ze Slovenska do Polska, pobaltských zemí a Skandinávie,
 - přesun přeprav v relacích Maďarsko – Polsko / Pobaltí / Skandinávie ze silnice na kombinovanou dopravu.
 - Mezinárodní přepravy automotive:
 - Slovensko (např. KIA Žilina) – Polsko / Pobaltí / Skandinávie,
 - Maďarsko – Polsko / Pobaltí / Skandinávie.
- Předpokládané délky a hmotnosti nákladních vlaků se očekávají následující:
 - Nex: délka až 740 m, hmotnost 2 100 t, rychlost 100 km/h
 - Pn: délka 600 m až 740 m, hmotnost až 3 200 t, rychlost 90 km/h až 100 km/h
- Hnací vozidla v nákladní dopravě – v dálkové vozbě postupné rozšiřování moderních hnacích vozidel zejména Bombardier TRAXX (v CZ řada 386), Siemens ES64F4 (ř. DB 189) / Taurus (ř. ÖBB 1216 / DB 182) / Vectron (v CZ řada 383) na všechny druhy vlaků.

3.2 Drážní doprava, traťová a staniční technologie v navrhovaném stavu

3.2.1 Výhledový rozsah dopravy

Výhledový rozsah vlakové dopravy v úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmárovice (rok 2030)

Úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů					Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Čadca ŽSR Mosty u Jablunkova	2	T	prav	16	4		8		23	11		5	67	28	34	5	67	67	56	68	10	134
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	16	4		8		23	11		5	67	28	34	5	67	67				134
			pp										0	0	0	0	0					
Mosty u Jablunkova Návsí	2	T	prav	16	4	8	20		23	11		5	87	48	34	5	87	87	96	68	10	174
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	16	4	8	20		23	11		5	87	48	34	5	87	87				174
			pp										0	0	0	0	0					
Návsí Bystřice	2	T	prav	21	4	8	20	1	23	11	1	5	94	54	35	5	94	94	108	70	10	188
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	21	4	8	20	1	23	11	1	5	94	54	35	5	94	94				188
			pp										0	0	0	0	0					
Bystřice Třinec	2	T	prav	21	4	8	20	1	23	11	1	5	94	54	35	5	94	94	108	70	10	188
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	21	4	8	20	1	23	11	1	5	94	54	35	5	94	94				188
			pp										0	0	0	0	0					
Třinec Český Těšín	2	T	prav	21	4	8	20	1	22	19	2	10	107	54	43	10	107	107	108	86	20	214
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	21	4	8	20	1	22	19	2	10	107	54	43	10	107	107				214
			pp										0	0	0	0	0					
Český Těšín Odb. Chotěbuz	2	T	prav	21	4	12	40	1	24	14	2	10	128	78	40	10	128	128	156	79	20	255
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	21	4	12	40	1	23	14	2	10	127	78	39	10	127	127				255
			pp										0	0	0	0	0					
Odb. Chotěbuz Louky nad Olší	2	T	prav	13	4		20	1	17	11	2	7	75	38	30	7	75	75	76	60	14	150
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	13	4		20	1	17	11	2	7	75	38	30	7	75	75				150
			pp										0	0	0	0	0					
Louky nad Olší Karviná hl. n.	2	T	prav	13	4		20	1	17	11	2	7	75	38	30	7	75	75	76	60	14	150
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	13	4		20	1	17	11	2	7	75	38	30	7	75	75				150
			pp										0	0	0	0	0					
Karviná hl. n. Odb. Koukolná	2	T	prav	15	4		20	1	17	11	2	7	77	40	30	7	77	77	80	60	14	154
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	15	4		20	1	17	11	2	7	77	40	30	7	77	77				154
			pp										0	0	0	0	0					
Odb. Koukolná Dětmárovice	2	T	prav	15	4		20	1	13	8		5	66	40	21	5	66	66	80	42	10	132
			pp										0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1	Z	prav	15	4		20	1	13	8		5	66	40	21	5	66	66				132
			pp										0	0	0	0	0					

Výhledový rozsah vlakové dopravy na odbočných úsecích (rok 2030)

Úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD											Podle směrů				Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Český Těšín Hnojník	1	T	prav				20						20	20	0	0	20	20	40	0	0	40
			pp										0	0	0	0	0	20	0	0	0	0
		Z	prav				20						20	20	0	0	20	20				
			pp										0	0	0	0	0	20				40
Czieszyn PKP Český Těšín	1	T	prav				9			4			13	9	4	0	13	13	18	7	0	25
			pp										0	0	0	0	0	13	0	0	0	0
		Z	prav				9			3			12	9	3	0	12	12				25
			pp										0	0	0	0	0	12				
Odb. Chotěbuz Albrechtice u Č. Těšína	2	T	prav	8		12	20		7	3		4	54	40	10	4	54	54	80	19	8	107
			pp										0	0	0	0	0	54	0	0	0	0
		Z	prav	8		12	20		6	3		4	53	40	9	4	53	53				107
			pp										0	0	0	0	0	53				
Louky nad Olší Karviná-Doly	VL	T	prav							8		3	11	0	8	3	11	11	0	16	6	22
			pp										0	0	0	0	0	11	0	0	0	0
		Z	prav							8		3	11	0	8	3	11	11				22
			pp										0	0	0	0	0	11				
Odb. Koukolná Odb. Závada	1	T	prav					4	3	2	4		13	0	9	4	13	13	0	18	8	26
			pp										0	0	0	0	0	13	0	0	0	0
		Z	prav					4	3	2	4		13	0	9	4	13	13				26
			pp										0	0	0	0	0	13				

3.2.2 Počty současně aktivních vlaků a nutné počty radioblokových centrál

Pro dimenzování počtu radioblokových centrál pro výhledový stav nutné stanovit počet současně aktivních vlaků, které budou ve stejnou dobu přihlášeny k RBC.

Vzhledem k tomu, že nelze pracovat formou rozboru listů grafikonu GVD (které neexistují), je nutné postupovat nepřímým výpočtem. Základním předpokladem je, že rozsah dopravy v 10minutové špičce výhledové dopravy naroste stejným poměrem jako celodenní rozsah dopravy ve výhledovém stavu, který sdělili jednotliví objednatelé osobní dopravy, resp. sdružení ŽESNAD.CZ.

Obecně lze konstatovat, že u všech sledovaných traťových úseků naroste počet pravidelných vlaků. Naopak výrazně poklesne počet vlaků vedených pouze podle potřeby. Převážná část vlaků vedená podle potřeby se tak transformuje do vlaků pravidelných. Důvodem je i kapacitní omezení tratí, kdy pravidelné vlaky jsou doplňovány vlakovými trasami spojů podle potřeby pouze do té míry, jak je z hlediska propustnosti akceptovatelné.

Vzhledem k tomu, že při posuzování potřebného počtu radioblokových centrál pro stávající rozsah dopravy byl do výpočtu zahrnut absolutní počet vlaků v listu grafikonu (tj. vlaky pravidelné + podle potřeby), může ve výhledu docházet ke stagnaci, resp. mírnému poklesu absolutního počtu vlaků.

Do počtů vlaků jsou zahrnovány vlaky všech kategorií (včetně vlaků soupravových a lokomotivních, byly-li sděleny v rámci výhledové dopravy). Započteny jsou vlaky pravidelné i vlaky vedené podle potřeby, nejedná-li se ovšem o vlaky rušící.

Výsledné číslo nejzatíženějšího 10minutového intervalu během dne zohlední rozsah spojů, který lze očekávat v rámci základního řízení dopravy. Případná záloha pro grafikonem nepředpokládané vlaky (zpožděné, zavedené mimořádně, ad hoc, případně pro odklonovou vozbu) je rovna rozdílu mezi kapacitou radioblokové centrály (případně centrály) a počtem současně aktivních vlaků, které byly vypočteny metodou rozboru listů grafikonu. Vzhledem k neexistenci grafikonů pro dlouhodobý výhled se doporučuje navýšit zálohu o dalších 50 %.

Posouzení je provedeno souhrnně. Pro výhledovou dopravu je předpoklad dosažení následujících špičkových 10minutových hodnot a tím i potřebného počtu radioblokových centrál:

- **Úsek Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmárovce (mimo)** – 10minutová špička stávající dopravy tvoří 19 současně aktivních vlaků. Ve výhledu lze očekávat absolutní nárůst vlakových tras o 22 %. Špičková hodnota dosáhne 23 současně aktivních vlaků. Při zohlednění další 50% zálohy na mimořádné navýšení rozsahu dopravy by bylo dosaženo hodnoty 35 současně aktivních vlaků. Pro uvedený traťový úsek je tak dostačující 1 radiobloková centrála.

Shrnutí potřebného počtu radioblokových centrál

Výhled	
Traťový úsek	Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmárovce
Vlaky jedoucí pod ETCS (dle GVD)	19
Korekce koeficientem růstu	22%
Vlaky jedoucí pod ETCS (výhled)	23
Záloha na mimořádné vlaky 50 %	12
Vlaky jedoucí pod ETCS (celkem)	35
Počet radioblokových centrál	1
Kapacita RBC	60
Rezerva RBC	25

3.2.3 Počty současně přihlášených vozidel do sítě GSM-R

Pro dimenzování počtu a kapacity radiové sítě GSM-R a jejich vysílačů BTS pro řešenou oblast je nutné stanovit počet současně přihlášených radiostanic, které jsou ve stejnou dobu přihlášeny k BTS.

Metodika je obdobná posouzení stávajícího stavu s tím, že hodnoty současně aktivních vlaků (jedoucích pod ETCS) přihlášených k RBC, včetně další zálohy pro grafikonem nepředpokládané vlaky (zpožděné, zavedené mimořádně, případně pro odklonovou vozbu). Tuto rezervu se doporučuje uvažovat ve výši alespoň 50 %. K nim byly dále připočteny radiostanice vozidel přihlášená do sítě GSM-R, tj. zejména posunující vozidla a soupravy, staniční zálohy, obsazená vozidla čekající na dispoziční a

další výkony (vč. zaměstnanců v kolejišti). Vzhledem k minimálnímu nárůstu výkonů v navrhovaném stavu se nedá očekávat zásadní změna počtu těchto vozidel ve vztahu ke staniční technologii. Proto jsou obecně uvedeny shodné hodnoty jako v případě stávajícího stavu.

Oproti stávajícímu stavu je pro výhled nutno zohlednit opakovač (RRH) BTS-R Český Těšín do Ropice (5+8 kanálů – nejedná se o kanály navíc, ale o protažení signálu BTS-R Český Těšín).

Následující posouzení bylo provedeno pro úseky, které byly vyhodnoceny zpracovatelem sdělovacího zařízení jako limitní a je nutné je dále posoudit. Pro výhledovou dopravu je pro jednotlivé posuzované traťové úseky předpoklad dosažení následujících hodnot současně přihlášených radiostanic:

- **Úsek pokrývaný BTS Třinec-Konská (km 316,4 až km 311,1) – 10minutová špička stávající dopravy tvoří 6 současně aktivních vlaků jedoucích pod ETCS.** Ve výhledu lze očekávat absolutní nárůst vlakových tras o 22 %. Špičková hodnota dosáhne 7 současně aktivních vlaků jedoucích pod ETCS. Při zohlednění 50% zálohy na mimořádné navýšení rozsahu dopravy je dosaženo 11 aktivních vlaků jedoucích pod ETCS. Při zohlednění ostatních přihlášených vozidel do sítě GSM-R z důvodu komunikace (2x staniční záloha ČD Cargo v Třinci, 2x posunující hnací vozidla od končících/výchozích nákladních vlaků připravující se na výkony, 1x obsazený postrk čekající na výkon, 1x četa zaměstnanců pracujících v kolejišti s 1x speciálním vozidlem se stanicí GSM-R) je dosaženo hodnoty 18 současně přihlášených radiostanic.
- **Požadavky na současně přihlášené radiostanic GSM-R je schopna BTS Třinec-Konská pokrýt.**
- **Úsek pokrývaný BTS Český Těšín (km 323,4 až km 316,4) a novým opakovačem (RRH) v zast. Ropice – 10minutová špička stávající dopravy tvoří 7 současně aktivních vlaků jedoucích pod ETCS.** Ve výhledu lze očekávat absolutní nárůst vlakových tras o 22 %. Špičková hodnota dosáhne 9 současně aktivních vlaků jedoucích pod ETCS. Při zohlednění 50% zálohy na mimořádné navýšení rozsahu dopravy je dosaženo 13 aktivních vlaků jedoucích pod ETCS. Při zohlednění ostatních přihlášených radiostanic do sítě GSM-R z důvodu komunikace (2x staniční záloha ČD Cargo v Českém Těšíně, 3x posunující hnací vozidla od končících/výchozích nákladních vlaků připravující se na výkony, 1x obsazený postrk čekající na výkon, 1x odstavená jednotka, 1x četa zaměstnanců pracujících v kolejišti s 1x speciálním vozidlem se stanicí GSM-R) je dosaženo hodnoty 22 současně přihlášených radiostanic.
- **Požadavky na současně přihlášené radiostanic GSM-R není schopna BTS Český Těšín pokrýt (překročená kapacita o 4 přihlášené radiostanice). Je nutné zajistit navýšení kapacity.**
- **Doporučuje se zachovat stávající místní rádiové síť (MRS) v obvodu ŽST Český Těšín. Díky tomu bude možné dostupnými kanály pokrýt veškerou potřebu pro komunikaci vlaků**

jedoucích pod ETCS a zároveň umožní současný průběh další komunikaci (posunující zálohy, zaměstnanci kolejí apod.).

Shrnutí potřebného počtu BTS

Výhled	
Trat'ový úsek	BTS Třinec-Konská
Vlaky jedoucí pod ETCS (dle GVD)	6
Korekce koeficientem růstu	22%
Vlaky jedoucí pod ETCS (výhled)	7
Záloha na mimořádné vlaky 50 %	4
Komunikace ETCS (celkem)	11
Komunikace s posunovými díly	5
Komunikace s pracovníky v kolejíšti	2
Komunikace GSM-R (celkem)	18
Počet BTS	1
Kapacita BTS	18
Rezerva BTS	0

Výhled	
Trat'ový úsek	BTS Český Těšín
Vlaky jedoucí pod ETCS (dle GVD)	7
Korekce koeficientem růstu	22%
Vlaky jedoucí pod ETCS (výhled)	9
Záloha na mimořádné vlaky 50 %	4
Komunikace ETCS (celkem)	13
Komunikace s posunovými díly	7
Komunikace s pracovníky v kolejíšti	2
Komunikace GSM-R (celkem)	22
Počet BTS	1
Kapacita BTS	18
Rezerva BTS	-4

Zajištění chybějících hovorových kanálů

Pro zajištění dalších chybějících hovorových kanálů, které vychází z výhledového stavu pro BTS Český Těšín, bude zachován místního rádiového systému (MRS), který pokryje chybějící hovorové kanály na celé trati. V rámci této stavby není nutné místní rádiový systém (MRS) nějak upravovat, ale je nutné počítat s nutnou údržbou, protože je potřeba systém udržovat funkční.

Stavbou DOZ není místní rádiový systém (MRS) rušen. Zařízení MRS bylo v rámci DOZ upraveno na dálkové ovládání z CDP. V této stavbě není třeba provádět žádných úprav.

3.2.4 Traťová technologie s dopadem ETCS

Nepředpokládají se změny oproti stávajícímu stavu s výjimkou úprav počtů spojů uvedených v předchozích kapitolách.

3.2.5 Staniční technologie s dopadem ETCS

Mosty u Jablunkova

Určení dopravních kolejí:

Mezilehlá stanice Mosty u Jablunkova bude disponovat 4 průběžnými dopravními kolejemi (částečně dělenými cestovými návěstidly) s nástupištními hranami.

Pro jízdu vlaků dálkové osobní dopravy (které zde nebudou zastavovat pro výstup a nástup cestujících) a pro tranzitní vlaky nákladní dopravy jsou primárně určeny koleje č. 1 a 2.

Předjízdne koleje č. 3a + 3, 4a + 4 budou určeny pro předjíždění vlaků nákladní dopravy a odbavení vlaků regionální osobní dopravy, které zde budou končící/výchozí ve směru do českého vnitrozemí, resp. na Slovensko. Kolej č. 4a bude určena pro končící/výchozí vlaky ve směru Slovensko, kolej č. 4 pro vlaky ve směru do českého vnitrozemí.

Tunel bude nadále v obvodu stanice, na záhlaví ve směru Čadca. Zastávka Mosty u Jablunkova zastávka bude nadále ležet mimo obvod stanice s tím, že bude obsluhována nejen tranzitními, ale i končícími vlaky z českého vnitrozemí, které zde budou pro návrat vlaky výchozími. V současném stavu se v ranních hodinách vrací jeden vlak ze zastávky Mosty u Jablunkova zastávka zpět do ŽST Mosty u Jablunkova. ETCS umožní návrat vlaku ze zastávky.

U vjezdových návěstidel 1L, 2L v ŽST Mosty u Jablunkova bude z důvodu zastávky Mosty u Jablunkova uvolňovací rychlost 20 km/h. Obdobně u oddílových návěstidel 1-2884, 2-884 je nutno zřídit nenulovou uvolňovací rychlost z důvodu umístění nástupišť zastávky Mosty u Jablunkova zastávka do vzdálenosti 100 m od návěstidel.

V obou kolejích bude vymezena oblast, v níž bude umožněno vozidlu pod dohledem změnit směr jízdy a v modu RV vycouvat ven z tunelu v případě nebezpečí. Reverzní jízda bude umožněna k nástupišti na zastávce Mosty u Jablunkova zastávka a v opačném směru k nástupišti v ŽST Mosty u Jablunkova. Ha-sební zásah v případě hořícího vlaku je možný u betonové nástupní plochy před oběma portály tunelu u koleje č. 1.

Tabulka dopravních kolejí:

Mosty u Jablunkova			Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje			Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Stávající délka (m)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr Bohumín	směr Čadca	směr Bohumín	směr Čadca
3	50	322	min. 210 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	322	322	322	15	10
3a	50	314	nespecifikováno	314	314	314	10	0/20 (VC/VCP)
3a+3	50	665	min. 650	665	665	665	15	0/20 (VC/VCP)
1	120	655	min. 650	665	665	665	20	20
2	120	655	min. 650	665	665	665	20	20
4	50	275	min. 214 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	275	275	275	0/20 (VC/VCP)	10
4a	50	355	min. 124 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	355	355	355	10	0/20 (VC/VCP)
4a+4	50	665	min. 650	665	665	665	0/20 (VC/VCP)	0/20 (VC/VCP)

Užitečné délky kolejí se oproti stávajícímu stavu nezmění.

U cestových návěstidel Lc3a, Sc3, Lc4a, Sc4 v dělených kolejích č. 3 a 4 v ŽST Mosty u Jablunkova bude snižena uvolňovací rychlost na 10 km/h a EoA bude předsazeno o 10 m před cestové návěstidlo. Bude tak zkrácena využitelná délka nástupiště u koleje č. 4, ale není to výrazný problém, protože už dnes má vedoucí drážní vozidlo zastavovat správně min. 10 m před návěstidlem. A uvolňovací rychlost mu dovolí dojet blíž k návěstidlu.

Je navrženo předsazení EoA o 10 m u návěstidel L1, L2, L3, L4, která jsou umístěna na návěsní lávce.

Pro vlakové cesty (VC) z 3K na 3aK, z 4K na 4aK, z 3aK na 3K a z 4aK na 4K je navrženo zřízení vlakových cest s prodlouženou ochrannou dráhou (VCP). Přičemž ve VC bude nulová uvolňovací rychlost a nebudou vyloučeny protisměrné VC vedoucí přes výhybky nacházející se v ochranné dráze. Bude ale hrozit pomalý dojezd vlaku ke konci oprávnění k jízdě (k návěstidlu na konci VC) a zastavení vlaku ve větší vzdálenosti před tímto návěstidlem. Tento problém bude výraznější u nákladních vlaků. V případě VCP bude u návěstidla na konci VCP zavedena nenulová uvolňovací rychlost a budou vyloučeny všechny jízdní cesty (JC) vedoucí přes výhybky nacházející se v ochranné dráze pro rychlost nad 60 km/h. JC, v nichž je rychlost 60 km/h nebo nižší, vyloučeny nebudou. Nebudou tak např. vylučovány např. variantní JC. Vlakové cesty omezené (VCO) budou vyloučeny, protože v nich je rychlost vyšší než 60 km/h.

U odjezdového návěstidla L3 je navrženo snížení uvolňovací rychlosti na 15 km/h z důvodu blízké výkolejky Vk1 v manipulační koleji 3b.

Další podrobnosti jsou zřejmé z následující tabulky „Návrh VCP, Výluk současných jízdních cest vlivem ETCS, předsazení EoA“.

Návrh VCP, Výluk současných jízdních cest vlivem ETCS, předsazení EoA:

Vlaková cesta	Zřízení VCP	Uvolňovací rychlost použita ve VC / VCP	Uvolňovací rychlost [km/h]	Návěstidlo	Předsazení EoA [m]	Současně vyloučené VC a VCP přes výhybky nacházející se v ochranné dráze	Poznámka
1. Od Čad.1 na 3aK 5. Od Čad.2 na 3aK	NE	VC	10	Lc3a	10	Žádné	Současné protisměrné jízdy na 3aK a 3K budou umožněny. Vzdálenost mezi Lc3a a Sc3 je 29 m. EoA bude předsazeno o 10 m.
2. Od Čad.1 na 4aK 6. Od Čad.2 na 4aK/1 7. Od Čad.2 na 4aK/2	NE	VC	10	Lc4a	10	Žádné	Současné protisměrné jízdy na 4aK a 4K budou umožněny. Vzdálenost mezi Lc4a a Sc4 je 35 m, vzdálenost mezi izolovanými styky je 31m. EoA bude předsazeno o 10m.
3. Od Čad.1 na 1K 8. Od Čad.2 na 1K	NE	VC	20	L1	10	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost L1 od hrotu výh. č. 11 je 507 m. Předsazení EoA o 10m před návěstní lávkou.
4. Od Čad.1 na 2K 9. Od Čad.2 na 2K/1 10. Od Čad.2 na 2K/2	NE	VC	20	L2	10	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost L2 od hrotu výh. č. 11 je 507 m. Předsazení EoA o 10m před návěstní lávkou.
11. Z 3aK na 3K	NE	VC	15	L3	10	Žádné	Vzdálenost mezi L3 a hrotem výh. č. 7 je 5 m. Vzdálenost L3 od námezničky výh. č. 8 je 28,5 m. Výhybka 7/8 nebude pod závěrem VCP. Vzdálenost L3 od Vkl1 je cca 64 m. Vkl1 nebude posunuta, ale bude snížena uvolňovací rychlost na 15 km/h. Předsazení EoA o 10 m před návěstní lávkou.
12. Z 4aK na 4K	ANO	VC VCP	0 20	L4	10	VC: žádné VCP: 18. Z 2K do Návisi 2; 28. Od Návisi 2 na 2K	Vzdálenost L4 od námezničky výh. č. 9 je 28 m. Vzdálenost L4 od hrotu výh. č. 11 je 507 m. Předsazení EoA o 10m před návěstní lávkou.
21. Od Návisi 1 na 3K 25. Od Návisi 2 na 3K	NE	VC	10	Sc3	10	Žádné	Současné protisměrné jízdy na 3aK a 3K budou umožněny. Vzdálenost mezi Lc3a a Sc3 je 29m. EoA bude předsazeno o 10 m.
22. Od Návisi 1 na 4K 26. Od Návisi 2 na 4K	NE	VC	10	Sc4	10	Žádné	Současné protisměrné jízdy na 4aK a 4K budou umožněny. Vzdálenost mezi Lc4a a Sc4 je 35 m, vzdálenost mezi izolovanými styky je 31m. EoA bude předsazeno o 10m.
23. Od Návisi 1 na 1K 27. Od Návisi 2 na 1K	NE	VC	20	S1		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost S1 od hrotu výh. č. 2 je 219 m.
24. Od Návisi 1 na 2K 28. Od Návisi 2 na 2K	NE	VC	20	S2		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost S2 od hrotu výh. č. 4 je 79,6 m.
29. Z 3K na 3aK	ANO	VC VCP	0 20	S3a		VC: žádné VCP: 3. Od Čad.1 na 1K; 33. Z 1K do Čad.1; 43. Z 1K do zast. Mosty u J.1	Vzdálenost S3a od námezničky výh. č. 6 je 17,8 m. Vzdálenost S3a od hrotu výh. č. 2 je 219 m.
30. Z 4K na 4aK	ANO	VC VCP	0 20	S4a		VC: žádné VCP: 9. Od Čad.2 na 2K/1; 36. Z 2K do Čad.2/1; 46. Z 2K do zast. Mosty u J.2/1	Vzdálenost S4a od námezničky výh. č. 5 je 18 m. Vzdálenost S4a od hrotu výh. č. 4 je 79,7 m.

Výluky současných vlakových cest jsou limitující zejména pro případy, kdy je pro dopravu k dispozici pouze sudá/lichá kolejová skupina (např. během kolejových či napětových výluk). V tomto případě lze u ohrožujících vlakových cest zvolit vlakovou cestu bez ochranné dráhy, čímž je možné zajistit současnou jízdu vlaků, avšak u ohrožující vlakové cesty s nulovou uvolňovací rychlostí.

Během standardní dopravní situace nejsou výluky současných vlakových cest limitující.

Návisi

Určení dopravních kolejí:

Mezilehlá stanice Mosty u Jablunkova bude disponovat 7 průběžnými dopravními kolejemi, s nástupištními hranami u kolejí č. 5, 1, 4.

Pro jízdu vlaků dálkové osobní dopravy (které zde budou zastavovat pro výstup a nástup cestujících) a pro tranzitní vlaky nákladní dopravy jsou primárně určeny koleje č. 1 a 2. Pro jízdu zastavujících vlaků osobní dopravy bude dále určena kolej č. 4, neboť kolej č. 2 nedisponuje nástupištní hranou.

Předjízdne koleje č. 7, 9 budou určeny pro předjíždění vlaků nákladní dopravy.

Vzhledem k tomu, že část dálkové osobní dopravy ve stanici tvoří vlaky končící a výchozí ve směru z českého vnitrozemí (spoje dopravce RegioJet, a. s., a dopravce České dráhy, a. s.), které zde ve větším rozsahu nocují, předpokládá se jejich odstavování 5a, 5, 4, případně i kolej č. 3.

S tím souvisí požadavek zřídit vlakové cesty na obsazenou kolej. Obecně vlakové cesty na obsazenou kolej budou zřizovány v předjízdných kolejích u nástupišť. V ŽST Návisi budou tedy vlakové cesty na obsazenou kolej na koleje č. 5 a 4. Vlakové cesty na obsazenou kolej (VCRP) nejsou požadovány v kolejích č. 1 a 2. Z hlediska technického řešení budou provedeny příslušné změny v návěstění.

V ŽST Návsí budou v koleji č. 4 umístěny další dvoubalízové skupiny za koncem nástupiště (na obou koncích nástupiště) pro rychlejší přechod do modu FS nebo OS po zahájení mise. V koleji č. 5 další balízové skupiny pro tento účel není nutné zřizovat, protože balízy před návěstidly na obou koncích dopravní koleje č. 5 jsou blízko nástupiště. V koleji č. 1 nejsou pro tento účel u nástupiště balízové skupiny vůbec navrženy, protože v koleji č. 1 se nepředpokládá časté zahajování mise.

Tabulka dopravních kolejí:

Návsí			Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje			Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Stávající délka (m)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr Bohumín	směr Čadca	směr Bohumín	směr Čadca
9	50	423	min. 420	423	423	423	20	20
7	50	504	min. 500	504	504	504	20	20
5	50	356	min. 320 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	356	356	356	20	20
5a	50	190	nespecifikováno	190	190	190	20	20
5+5a	50	617	min. 600	617	617	617	20	20
3	60	225	min. 220	225	225	225	20	20
1	120	796	min. 650, opt. 780-800	796	796	796	20	20
2	120	700	min. 650, opt. 780-800	700	700	700	0/20 (VC/VCP)	0/20 (VC/VCP)
4	80	667	min. 650	667	667	667	15	0/20 (VC/VCP)

Užitečné délky kolejí se oproti stávajícímu stavu nezmění.

U protisměrných cestových návěstidel Lc5, Sc5a, bude předsazen konec oprávnění k jízdě o 10 m, uvolňovací rychlost se ale nebude snižovat, bude 20 km/h. Předsazení EoA u návěstidla Sc3 není nutné, protože jeho vzdálenost od Lc5 je dostatečná. Protisměrné jízdní cesty na kolej č. 5 a na koleje č. 5a a 3 vylučovány nebudou.

Další podrobnosti řešení ETCS ve vztahu k SZZ jsou uvedeny v následující tabulce.

Návrh VCP, Výluk současných jízdních cest vlivem ETCS, představení EoA:

Vlaková cesta	Zřízení VCP	Uvolňovací rychlost použita ve VC / VCP	uvolňovací rychlost [km/h]	Návěstidlo	Představení EoA [m]	Současně vyloučené VC a VCP přes výhybky nacházející se v ochranné dráze	Poznámka
1. Od Most1 na 5K	NE	VC	20	Lc5	10	Žádné	Ohroženy jsou pouze protisměrné VC pro rychlost 50 a 60 km/h od Bystřice na k.č. 3 a 5a a protisměrné PC. Začátek výhybky č. 13 se nachází v úrovni Lc5. Výhybka č. 13 nebude pod závěrem VC. Vzdálenost mezi Lc5 a Sc5a je 71. EoA bude představeno o 10m a tím bude dosaženo uvolňovací rychlosti 20 km/h. Protisměr né JC na 5K a (5aK a 3K) nebudou vylučovány. Vzdálenost Lc5 od hrany nástupiště je 4,8 m. Dojde tak ke zkrácení nástupiště cca o 5m. K tomuto zkrácení však dochází již nyní, pokud vlak zastaví 10 m před návěstidlem. Další alternativou je nepředstavovat EoA a snížit uvolňovací rychlost na 15 km/h.
7. Od Most2 na 5K							
2. Od Most1 na 9K	NE	VC	20	L9		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost L9 od námezničky výh. č. 26 je 203 m.
8. Od Most2 na 9K							
3. Od Most1 na 7K	NE	VC	20	L7		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost L7 od námezničky výh. č. 26 je 159,2 m.
9. Od Most2 na 7K							
4. Od Most1 na 1K	NE	VC	20	L1		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 60 km/h a nižší. Vzdálenost L1 od hrotu výh. č. 28 je 312 m.
10. Od Most2 na 1K							
5. Od Most1 na 2K	ANO	VC VCP	0 20	L2		VC: žádné VCP: 29. Z 4K do Byst2/1; 45. Od Byst2 na 4K/1	Vzdálenost L2 od námezničky výh. č. 24 je 24,9 m. Vzdálenost L2 od hrotu výh. č. 25 je 123,7 m.
11. Od Most2 na 2K							
6. Od Most1 na 4K	NE	VC	15	L4	10	Žádné	Vzdálenost L4 od námezničky výh. č. 24 je 53,7 m. Vzdálenost L4 od hrotu výh. č. 25 je 152,6 m. Představení EoA o 10 m umožní uvolňovací rychlost 15 km/h.
12. Od Most2 na 4K							
13. Z 5K na 5aK	NE	VC	20	L5a		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 60 km/h a nižší. Vzdálenost L5a od námezničky výh. č. 26 je 117,9 m.
14. Z 5K na 3K	NE	VC	20	L3		Žádné	Vzdálenost L3 od námezničky výh. č. 26 je 77 m.
31. Od Byst1 na 5aK	NE	VC	20	Sc5a	10	Žádné	Vzdálenost mezi Lc5 a Sc5a je 71. EoA bude představeno o 10m a tím bude dosaženo uvolňovací rychlosti 20 km/h. Protisměr né JC na 5K a (5aK a 3K) nebudou vylučovány.
38. Od Byst2 na 5aK							
32. Od Byst1 na 3K	NE	VC	20	Sc3		Žádné	Vzdálenost mezi Lc5 a Sc3 je 77,6. Protisměr né JC na 5K a (5aK a 3K) nebudou vylučovány.
39. Od Byst2 na 3K							
33. Od Byst1 na 9K	NE	VC	20	S9		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost S9 od námezničky výh. č. 6 je 214,6 m. Vzdálenost S9 od hrotu výh. č. 3 je 277,4 m.
40. Od Byst2 na 9K							
34. Od Byst1 na 7K	NE	VC	20	S7		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost S7 od námezničky výh. č. 6 je 176,7 m. Vzdálenost S7 od hrotu výh. č. 3 je 239,4 m.
41. Od Byst2 na 7K							
35. Od Byst1 na 1K	NE	VC	20	S1		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost S1 od hrotu výh. č. 3 je 86,5 m.
42. Od Byst2 na 1K							
36. Od Byst1 na 2K	ANO	VC VCP	0 20	S2		12. Od Most2 na 4K; 60. Z 4K do Most2	Vzdálenost S2 od námezničky výh. č. 5 je 15 m. Vzdálenost S2 od hrotu výh. č. 4 je 109,6 m.
43. Od Byst2 na 2K/1							
44. Od Byst2 na 2K/2	ANO	VC VCP	0 20	S4		11. Od Most2 na 2K; 58. Z 2K do Most2	Vzdálenost S4 od námezničky výh. č. 5 je 24,3 m. Vzdálenost S od hrotu výh. č. 4 je 119 m.
37. Od Byst1 na 4K							
45. Od Byst2 na 4K/1	NE	VC	20	S5		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost S5 od námezničky výh. č. 6 je 102,9 m. Vzdálenost S5 od hrotu výh. č. 3 je 165,7 m.
46. Od Byst2 na 4K/2							
47. Z 5aK na 5K	NE	VC	20	S5		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost S5 od námezničky výh. č. 6 je 102,9 m. Vzdálenost S5 od hrotu výh. č. 3 je 165,7 m.
48. Z 3K na 5K							

Výluky současných vlakových cest jsou limitující zejména pro případy, kdy je pro dopravu k dispozici pouze sudá/lichá kolejová skupina (např. během kolejových či napěťových výluk). V tomto případě lze u ohrožujících vlakových cest zvolit vlakovou cestu bez ochranné dráhy, čímž je možné zajistit současnou jízdu vlaků, avšak u ohrožující vlakové cesty s nulovou uvolňovací rychlostí.

Během standardní dopravní situace nejsou výluky současných vlakových cest limitující.

Bystřice

Určení dopravních kolejí:

Mezilehlá stanice Bystřice bude disponovat 4 průběžnými dopravními kolejemi, s nástupištními hranami u kolejí č. 3, 1, 4.

Pro jízdu vlaků dálkové osobní dopravy (které zde nebudou zastavovat pro výstup a nástup cestujících) a pro tranzitní vlaky nákladní dopravy jsou primárně určeny koleje č. 1 a 2. Pro jízdu zastavujících vlaků osobní dopravy bude dále určena kolej č. 4, neboť kolej č. 2 nedisponuje nástupištní hranou.

Předjízdne koleje č. 3, 4 budou určeny pro předjíždění vlaků nákladní dopravy a odbavení vlaků regionální osobní dopravy. Všechny vlaky budou ve vztahu ke stanici vlaky tranzitními.

Tabulka dopravních kolejí:

Bystřice			Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje			Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Stávající délka (m)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr Bohumín	směr Čadca	směr Bohumín	směr Čadca
3	60	720	min. 650, opt. 780-800	720	720	720	0/20 (VC/VCP)	0/20 (VC/VCP)
1	120	726	min. 650, opt. 780-800	726	726	726	20	20
2	120	675	min. 650, opt. 780-800	675	675	675	0/20 (VC/VCP)	0/20 (VC/VCP)
4	80	643	min. 650	643	643	643	15	0/20 (VC/VCP)

Užitečné délky kolejí se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Uvolňovací rychlosti budou všude 20 km/h mimo případu návěstidla L4, u něhož bude uvolňovací rychlost 15 km/h.

Návrh řešení ETCS ve vztahu k SZZ je uveden v následující tabulce.

Návrh VCP, Výluk současných jízdních cest vlivem ETCS, představení EoA:

Vlaková cesta	Zřízení VCP	Uvolňovací rychlost použita ve VC / VCP	Uvolňovací rychlost [km/h]	Návěstidlo	Představení EoA [m]	Současně vyloučené VC a VCP přes výhybky nacházející se v ochranné dráze	Poznámka
1. Od Návsi 1TK na 4K 6. Od Návsi 2TK na 4K/1 7. Od Návsi 2TK na 4K/2	NE	VC	15	L4	10	Žádné	Vzdálenost L4 od námeznyku výh. č. 10 je 51,8 m. Vzdálenost L4 od hrotu výh. č. 12 je 186,3 m. Bude představeno EoA o 10 m, uvolňovací rychlost bude 15 km/h. VCP zřizena nebude.
2. Od Návsi 1TK na 2K 8. Od Návsi 2TK na 2K/1T 9. Od Návsi 2TK na 2K/1O 10. Od Návsi 2TK na 2K/2	ANO	VC VCP	0 20	L2		VC: žádné VCP: 14. Z 4K do Třince 2TK; 32. Od Třince 2TK na 4K	Vzdálenost L2 od námeznyku výh. č. 10 je 31 m. Vzdálenost L2 od hrotu výh. č. 12 je 165,4 m.
3. Od Návsi 1TK na 1K/T 4. Od Návsi 1TK na 1K/O 11. Od Návsi 2TK na 1K	NE	VC	20	L1		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 60 km/h a nižší. Vzdálenost L1 od hrotu výh. č. 9 je 97,2 m.
5. Od Návsi 1TK na 3K 12. Od Návsi 2TK na 3K	ANO	VC VCP	0 20	L3		VC: žádné VCP: 18. Z 1K do Třince 1TK/1T; 19. Z 1K do Třince 1TK/1O; 27. Od Třince 1TK na 1K/1T; 28. Od Třince 1TK na 1K/1O	Vzdálenost L3 od námeznyku výh. č. 8 je 25,9 m. Vzdálenost L3 od hrotu výh. č. 9 je 101,4 m.
25. Od Třince 1TK na 4K 32. Od Třince 2TK na 4K	ANO	VC VCP	0 20	S4		VC: žádné VCP: 6. Od Návsi 2TK na 2K/1T; 9. Od Návsi 2TK na 2K/1O; 41. Z 2K do Návsi 2TK/1T; 42. Z 2K do Návsi 2TK/1O	Vzdálenost S4 od námeznyku výh. č. 6 je 25,9 m. Vzdálenost S4 od hrotu výh. č. 5 je 120,4 m.
26. Od Třince 1TK na 2K 33. Od Třince 2TK na 2K/T 34. Od Třince 2TK na 2K/O	ANO	VC VCP	0 20	S2		VC: žádné VCP: 6. Od Návsi 2TK na 4K/1; 38. Z 4K do Návsi 2TK/1	Vzdálenost S2 od námeznyku výh. č. 6 je 15,6 m. Vzdálenost S2 od hrotu výh. č. 5 je 110,2 m.
27. Od Třince 1TK na 1K/1T 28. Od Třince 1TK na 1K/1O 29. Od Třince 1TK na 1K/2 35. Od Třince 2TK na 1K	NE	VC	20	S1		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost S1 od hrotu výh. č. 2 je 262,9 m.
30. Od Třince 1TK na 3K/1 31. Od Třince 1TK na 3K/2 36. Od Třince 2TK na 3K	ANO	VC VCP	0 20	S3		VC: žádné VCP: 3. Od Návsi 1TK na 1K/T; 4. Od Návsi 1TK na 1K/O; 44. Z 1K do Návsi 1TK/T; 45. Z 1K do Návsi 1TK/O	Vzdálenost S3 od námeznyku výh. č. 4 je 19,5 m. Vzdálenost S3 od hrotu výh. č. 2 je 262,1 m.

Výluky současných vlakových cest jsou limitující zejména pro případy, kdy je pro dopravu k dispozici pouze sudá/lichá kolejová skupina (např. během kolejových či napětových výluk). V tomto případě lze u ohrožujících vlakových cest zvolit vlakovou cestu bez ochranné dráhy, čímž je možné zajistit současnou jízdu vlaků, avšak u ohrožující vlakové cesty s nulovou uvolňovací rychlostí.

Během standardní dopravní situace nejsou výluky současných vlakových cest limitující.

Třinec

Určení dopravních kolejí:

Mezilehlá stanice Třinec bude disponovat 7 průběžnými dopravními kolejemi, s nástupištními hranami u kolejí č. 3, 1, 2, 4, 6.

Pro jízdu vlaků dálkové osobní dopravy (které zde nebudou zastavovat pro výstup a nástup cestujících) a pro tranzitní vlaky nákladní dopravy jsou primárně určeny koleje č. 1 a 2. Pro jízdu zastavujících vlaků osobní dopravy, resp. předjetí tranzitních nákladních vlaků budou dále určeny koleje č. 3, 4, 6.

Předjízdne koleje č. 5, 7 budou určeny pro předjíždění vlaků nákladní dopravy, resp. pro výchozí nákladní vlaky ve směru Slovensko.

Koleje č. 9, 11, 13, 15 bude nadále možno využívat jako koleje relační pro řazení výchozích nákladních vlaků a zároveň vjezdové ze směru českého vnitrozemí s určením pro končící nákladní vlaky.

Vjezd končících nákladních vlaků na koleje č. 207, 209, 211 (dopravní koleje v obvodu předávkového kolejistiště Třineckých železáren, a. s.) bude nadále jako vlak – s předpokladem postavené vlakové cesty po dopravní koleji č. 301.

V kolejích č. 3, 4, 6 bude za koncem nástupiště na bystrické straně nástupiště umístěna dvoubalízová skupina pro rychlejší přechod do modu FS nebo OS po zahájení mise. Současně plní tyto balízy funkci zpřesnění polohy ve vzdálenosti 200 m před odjezdovými návěstidly. V koleji č. 3, 6 se v blízkosti konce nástupiště na těšínské straně nástupiště nachází balízová skupina u cestového, resp. odjezdového návěstidla, proto není další balízová skupina navržena. V koleji č. 4 je na těšínské straně nástupiště za koncem nástupiště tato balízová skupina pro rychlejší přechod do modu FS nebo OS navržena. V kolejích č. 1 a 2 tyto balízové skupiny navrženy nejsou, protože v těchto kolejích se nepředpokládá časté zahajování mise. V koleji č. 1 a 2 se nachází pouze jednobalízové skupiny pro upřesnění polohy ve vzdálenosti 200 m před odjezdovými návěstidly.

V ŽST Třinec bude u návěstidel Sc9, Sc11, Sc13, Sc15 použita uvolňovací rychlost. K návěstidlům L9, L11, L13, L15 nevedou vlakové cesty, proto u těchto návěstidel nebude uvolňovací rychlost a ani před nimi z tohoto důvodu není navržena jednobalízová skupina.

Na zast. Třinec centrum je problematická blízkost oddílových návěstidel AB 1-3097 a 2-3097 v km 309,707. Na projednání řešení ETCS ve vztahu k SZZ a stávajícímu kolejovému řešení dne 3. 2. 2020, bylo požadováno využívat uvolňovací rychlost i na oddílových návěstidlech AB v blízkosti zastávek. Typ ETCS, které bylo v nedávné době instalováno v trati Bohumín – Přerov, neumí aplikovat uvolňovací rychlost u oddílových návěstidel AB. Pokud bude zhotovitelem dodán shodný nebo i jiný typ zařízení, které neumí aplikovat uvolňovací rychlost u oddílových návěstidel AB, je nutné takové zařízení nejprve upravit a tuto funkcionalitu na zařízení doplnit.

V současné době je dojezd vlaku k nástupišti v blízkosti oddílového návěstidla AB řešen následovně. Pokud je oddíl za oddílovým návěstidlem za nástupištěm obsazený a obdrží-li RBC hlášení o poloze s rychlostí nejvýše 40 km/h, pošle vlaku lomené MA FS/OS. Dokud strojvedoucí nepotvrdí přechod módu OS, považuje se místo návěstidla za kvazi EoA, u něhož se však neuplatňuje nenulová uvolňovací rychlost (vlak musí zastavit dále před návěstidlem). Pokud strojvedoucí přechod do OS potvrdí,

prestane se dohlížet kvazi EoA a začne dohlížet EoA na konci následujícího oddílu. Pokud se oddíl uvolní dříve, než do něho vlak vjede, pošle RBC vlaku žádost o potvrzení volnosti úseku před vlakem (tzv. TAF Request). Pokud strojvedoucí potvrdí volnost mezi čelem vlaku a odd. náv. (měla by už na něm svítit výstraha), RBC pošle MA FS a vlak přepne do FS. Problematický se jeví obecně nový požadavek, aby byl přechod do modu OS umožněn až po zastavení vlaku. Tzn., že vlak, který dojíždí k nástupišti, by musel nejprve zastavit dále před oddílovým návěstidlem mimo nástupiště, teprve poté by mohl strojvedoucí potvrdit přechod do modu OS a následně dojet k nástupišti, za jehož koncem se nachází oddílové návěstidlo AB. Na jednání 3. 2. 2020 s tímto nesouhlasil odbor O11, protože je to provozně velmi nevhodné řešení. Z tohoto důvodu je vyžadováno zřídit u dotčených oddílových návěstidel AB uvolňovací rychlost.

Uvolňovací rychlost bude aplikována na následujících oddílových návěstidlech AB:

Na zastávce Trinec-Konská (jedna nástupištní hrana je v obvodu stanice, jedna nástupištní hrana na širé trati) nebude uvolňovací rychlost u návěstidel L1d a u Sc1d. Obě návěstidla jsou cca 70 m od konce nástupiště. U L301 nebude uvolňovací rychlost použita.

U oddílového návěstidla 1-3160 nutno zřídit nenulovou uvolňovací rychlost z důvodu blízkosti zastávky Ropice zastávka do vzdálenosti 100 m.

Celý obvod skupiny 200 (tj. odevzdávkové kolejiště Trineckých železáren, a. s.) je a nadále bude řízen zaměstnancem Správy železnic a v kolejišti vlečky se nachází prvky zabezpečovacího zařízení v majetku Správy železnic. Pro rychlejší dojezd k návěstidlům na konci odevzdávkových kolejí č. 207, 209, 211 bude řešen umístěním balízových skupin v těchto kolejích. Bude počítáno s dvěma balízovými skupinami v každé odevzdávkové koleji č. 207, 209, 211.

Tabulka dopravních kolejí:

Trinec			Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SZDC-GR-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje			Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Stávající délka (m)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr Bohumín	směr Čadca	směr Bohumín	směr Čadca
15	40	698	min. 650	698	698	698	-	20
13	40	522	min. 520	522	522	522	-	20
11	40	535	min. 530	535	535	535	-	20
9	40	591	min. 590	591	591	591	-	20
7	50	650	min. 650	650	650	650	20	20
5	50	610	min. 600	610	610	610	20	20
3	60	623	min. 600, opt. 650	623	623	623	20	0/20 (VC/VCP)
3a	50	60	min. 50	60	60	60	-	-
1	120	692	min. 650, opt. 780-800	692	692	692	20	20
2	120	704	min. 650, opt. 780-800	704	704	704	20	20
4	60	635	min. 600, opt. 650	635	635	635	10/20 (VC/VCP)	10/20 (VC/VCP)
6	50	388	min. 371 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	388	388	388	15	15
6b	50	174	nespecifikováno	174	174	174	10/20 (VC/VCP)	15
6+6b	50	619	min. 600, opt. 650	619	619	619	10/20 (VC/VCP)	15
1c+Lc1cK	120	1 005	min. 650, opt. 780-800	1005	1005	1005	0	0
Lc1cK+1d	120	1 012	min. 650, opt. 780-800	1012	1012	1012	0	0
1d	120	327	min. 210 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	327	327	327	0	20
301	60	671	min. 650	671	671	671	0	20
207	40	696	min. 650	696	696	696	-	20
209	40	680	min. 650	680	680	680	-	20
211	40	677	min. 650	677	677	677	-	20

Užitečné délky kolejí se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Návrh řešení ETCS ve vztahu k SZZ je uveden v následující tabulce.

Návrh VCP, Výluk současných jízdních cest vlivem ETCS, předsazení EoA:

Vlaková cesta	Zřízení VCP	Uvolňovací rychlost použita ve VC / VCP	uvolňovací rychlost [km/h]	Návěstidlo	Předsazení EoA [m]	Současně vyloučené vlakové cesty	Poznámka
1. Od Bystřice ZTK na 6K/1	NE	VC	15	Lc6	10	Žádné	Vzdálenost Lc6 od hrotu výh. č. 19 je 1 m. Výhybka č. 19 nebude držena pod závěrem VC. Výhybka č. 19 se ve spojení 19/Vk3 přestavuje jako první. Vzdálenost mezi Lc6 a Sc6b je 57 m. Protisměrné vlakové cesty na 6K a 6BK vyloučeny nebudou.
2. Od Bystřice ZTK na 6K/2							
12. Od Bystřice 1TK na 6K							
3. Od Bystřice ZTK na 4K/1	ANO	VC VCP	10 20	L4	-	VC: žádné VCP: Z 2K do Č. Těšina ZTK/T; Z 2K do Č. Těšina ZTK/O; Od Č. Těšina ZTK na 2K/T; Od Č. Těšina na 2K/O	Vzdálenost L4 od námezničku v.č. 32 je 53 m.
4. Od Bystřice ZTK na 4K/2							
13. Od Bystřice 1TK na 4K							
5. Od Bystřice ZTK na 2K/1T	NE	VC	20	L2	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a 60 km/h.
6. Od Bystřice ZTK na 2K/1O							
7. Od Bystřice ZTK na 2K/2							
14. Od Bystřice 1TK na 2K	NE	VC	20	L1	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a 60 km/h.
8. Od Bystřice ZTK na 1K							
15. Od Bystřice 1TK na 1K/T							
16. Od Bystřice 1TK na 1K/O	NE	VC	20	L3	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a 40 km/h. Vzdálenost L3 od hrotu výh. č. 22 je 17 m. Výhybka č. 22 nebude držena pod závěrem VC. Výhybka č. 22 se ve spojení 22/25 přestavuje jako první.
9. Od Bystřice ZTK na 3K							
17. Od Bystřice 1TK na 3K							
10. Od Bystřice ZTK na 5K	NE	VC	20	L5	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a 40 km/h.
18. Od Bystřice 1TK na 5K							
11. Od Bystřice ZTK na 7K							
19. Od Bystřice 1TK na 7K	NE	VC	20	L7	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a 40 km/h.
20. Z 6K na 6bK							
Z 6bK na 1cK	NE	VC	0	Lc1c	-	Žádné	Vzdálenost L4 od námezničku v.č. 32 je 51 m.
Ze 4K na 1cK							
Z 2K na 1cK							
Z 1K na 1cK/T							
Z 1K na 1cK/O							
Ze 3aK na 1cK							
Ze 3K na 1cK/1							
Ze 3K na 1cK/2							
Z 5K na 1cK							
Ze 7K na 1cK							
Z 9K na 1cK							
Z 11K na 1cK							
Ze 13K na 1cK							
Z 15K na 1cK							
Z 1cK na 1dK	NE	VC	0	L1d	-	Žádné	
Od Č. Těšina 1TK na 1dK	NE	VC	20	Sc1d	-	Žádné	Důvodem uvolňovací rychlosti 20 km/h je vzdálenost Sc1d od nástupiště zast. Třinec-Konská 72 m.
Od Č. Těšina 1TK na 301K	NE	VC	20	Sc301	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze posunové cesty.
Z 301K na 207K	NE	VC	20	Sc207	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze posunové cesty.
Z 301K na 209K	NE	VC	20	Sc209	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze posunové cesty.
Z 301K na 211K	NE	VC	20	Sc211	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze posunové cesty.
Z 1dK na 1cK	NE	VC	0	Sc1c	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze posunové cesty.
Od Č. Těšina ZTK na 6bK/1	NE	VC	15	Sc6b	10	Žádné	Protisměrné VC na 6bK a 6K nebudou vyloučeny. Vzdálenost mezi Sc6b a Lc6 je 57m.
Od Č. Těšina ZTK na 6bK/2							
Z 1cK na 6bK							
Od Č. Těšina ZTK na 4K/1	ANO	VC VCP	10 20	S4	-	VC: žádné VCP: Ze 2K do Bystřice ZTK/1T; Ze 2K do Bystřice ZTK/1O; 5. Od Bystřice ZTK na 2K/1T; 6. Od Bystřice ZTK na 2K/1O	Vzdálenost S4 od námezničku v.č. 12 je 52 m.
Od Č. Těšina ZTK na 4K/2							
Z 1cK na 4K							
Od Č. Těšina ZTK na 2K/1T	NE	VC	20	S2	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 60 km/h a nižší
Od Č. Těšina ZTK na 2K/1O							
Od Č. Těšina ZTK na 2K/2							
Z 1cK na 2K	NE	VC	20	S1	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 60 km/h a nižší
Od Č. Těšina ZTK na 1K							
Z 1cK na 1K/T							
Z 1cK na 1K/O	ANO	VC VCP	0 20	S3	-	VC: žádné VCP: 15. Od Bystřice 1TK na 1K/T; 16. Od Bystřice 1TK na 1K/O; Z 1K do Bystřice 1TK/T; Z 1K do Bystřice 1TK/O	Vzdálenost S3 od námezničku v.č. 11 je 19 m.
Od Č. Těšina ZTK na 3K/1							
Od Č. Těšina ZTK na 3K/2							
Z 1cK na 3K/1	NE	VC	20	S5	-	Žádné	Vzdálenost S5 od námezničku výh. č. 9 je 114 m. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
Z 1cK na 5K							
Od Č. Těšina ZTK na 7K							
Z 1cK na 7K	NE	VC	20	S7	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
Od Č. Těšina ZTK na 9K							
Z 1cK na 9K							
Od Č. Těšina ZTK na 11K	NE	VC	20	Sc11	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze posunové cesty.
Z 1cK na 11K							
Od Č. Těšina ZTK na 13K							
Z 1cK na 13K	NE	VC	20	Sc13	-	Žádné	Ohroženy jsou pouze posunové cesty.
Od Č. Těšina ZTK na 15K							
Z 1cK na 15K							
Ze 6bK na 6K	ANO	VC	15	S6	10	VC: žádné	Vzdálenost mezi S6 a hrotem výh. č. 18 je 8 m. Výhybka č. 18 se již ve spoje 18/16 staví jako první v současném stavu. Vzdálenost mezi S6 a námezničkem výh. č. 12 je 70 m. Vzdálenost mezi S6 a Vk2 je 62 m.
-							
-							
Jízda ze skupiny koleji řady 200 na 301K v módu SR	-	-	0	L301	-	Žádné	Uvolňovací rychlost 0 km/h pro případ přechodu z módu SR do módu FS, nebo OS.

Výluky současných vlakových cest jsou limitující zejména pro případy, kdy je pro dopravu k dispozici pouze sudá/lichá kolejová skupina (např. během kolejových či napětových výluk). V tomto případě lze u ohrožujících vlakových cest zvolit vlakovou cestu bez ochranné dráhy, čímž je možné zajistit součas-

nou jízdu vlaků, avšak u ohrožující vlakové cesty s nulovou uvolňovací rychlostí. V případě některých ohrožujících vlakových cest s uvolňovací rychlostí 10 km/h.

Během standardní dopravní situace nejsou výluky současných vlakových cest limitující.

Výjimkou jsou koleje č. 2, 4, kde lze vybrané vlakové cesty používat i za běžné dopravní situace (např. vjezd na 4. kolej nákladním vlakem a dále odjezd z 2. SK na 2. TK odjíždějícím vlakem osobní dopravy směr Český Těšín). Možností řešení současného vjezdu a odjezdu je použití vlakových cest s nulovou uvolňovací rychlostí při možnosti volby mezi VC a VCP.

Český Těšín

Určení dopravních kolejí:

Významná uzlová a pohraniční přechodová stanice Český Těšín (ve směru Polsko) bude v obvodu osobního nádraží disponovat 7 průběžnými dopravními kolejemi (s nástupištními hranami u všech kolejí mimo kolej č. 0).

Pro jízdu vlaků dálkové a regionální osobní dopravy (které zde budou zastavovat pro výstup a nástup cestujících) a pro tranzitní vlaky nákladní dopravy jsou primárně určeny koleje č. 1 a 2. Pro tranzitní nákladní vlaky a tranzitní vlaky osobní dopravy, které zde nebudou zastavovat pro výstup a nástup cestujících, pak i kolej č. 0 bez nástupištní hrany. Pro jízdu výchozích a končících vlaků osobní dopravy ze směru odb. Chotěbuz a Havířov budou dále určeny koleje č. 7 a 5. Pro jízdu výchozích a končících vlaků osobní dopravy ze směru Frýdek-Místek, z nichž některé pokračují ve směru Polsko, jsou určeny koleje č. 6 a 8.

V obvodu nákladního nádraží bude stanice disponovat 13 průběžnými dopravními kolejemi umožňujícími vjezdy a odjezdy ze všech a do všech směrů a dále 4 dopravními kolejemi umožňujícími odjezdy výhradně ve směru odb. Chotěbuz a Polsko. Z uvedených 17 kolejí bude 8 kolejí nadále možno využívat jako koleje relační pro řazení nákladních vlaků (z nich 4 zároveň jako vjezdové pro končící nákladní vlaky určené k rozřazení).

Pro jízdu vlaků dálkové osobní dopravy a pro projíždějící tranzitní vlaky nákladní dopravy jsou primárně určeny koleje č. 101, 100 a 102.

Předjízdne koleje č. 107, 105, 103, 104, 106, 108 budou určeny pro předjíždění vlaků nákladní dopravy, resp. odstavení souprav končících osobních vlaků od nástupištních hran.

V obvodu frýdeckého nádraží bude stanice disponovat 2 průběžnými dopravními kolejemi umožňujícími vjezdy a odjezdy vlaků a dále kusou dopravní kolejí č. 238 s nástupištní hranou, která bude sloužit pro jízdu končících a výchozích vlaků osobní dopravy od Frýdku-Místku, zejména pro případ výluk a mimořádností, kdy nebude možné využívat kolejí v obvodu osobního nádraží.

Bylo prověřeno, zda by bylo možné umístit za návěstidlem Lc238 před koncem kusé koleje č. 238 hydraulické dynamické zarážedlo a tím umožnit před návěstidlem Lc238 nízkou uvolňovací rychlost. Výsledkem prověření je závěr, že dynamické zarážedlo je možné a jeho vyprojektování bylo zařazeno do této přípravné dokumentace. Důsledkem dynamického zarážedla je nutnost zkrácení nástupiště u koleje č. 238 na jedné straně a jeho prodloužení na opačné straně. Návěstidlo Lc238 bude posunuto nové polohy před dynamické zarážedlo. Dále se posouvá vjezdové návěstidlo FL a předvěst PřFL. Posun FL a PřFL je vyvolán požadavkem na dodržení minimální vzdálenosti od balízové skupiny, která bude umístěna před námezníkem výh. č. 201.

Tabulka dopravních kolejí:

Český Těšín			Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GR-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje			Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Stávající délka (m)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr Bohumín	směr Čadca	směr Bohumín	směr Čadca
7	50	300	opt. 320 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	300	300	300	20	20
5	50	317	opt. 370 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	317	317	317	20	20
1	70	406	min. 370 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	406	406	406	20	20
0	80	406	min. 400	406	406	406	20	20
2	70	406	min. 370 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	406	406	406	20	20
6	50	220	min. 201 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	220	220	220	20	20
6a	50	85	min. 101 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	85	85	85	20	15
6a+6	50	392	min. 370 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	392	392	392	20	15
8	50	223	min. 210 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	223	223	223	20	20
107	50	765	min. 650, opt. 780-800	765	765	765	20	20
105	50	706	min. 650, opt. 780-800	706	706	706	20	20
103	50	676	min. 650, opt. 780-800	676	676	676	20	20
101	120	650	min. 650	650	650	650	20	0/20 (VC/VCP)
100	100	657	min. 650	657	657	657	20	10/20 (VC/VCP)
102	120	608	min. 600	608	608	608	20	10/20 (VC/VCP)
104	50	717	min. 650, opt. 780-800	717	717	717	0/20 (VC/VCP)	20
106	50	798	min. 650, opt. 780-800	798	798	798	15	20
108	50	760	min. 650, opt. 780-800	760	760	760	20	20
110	40	574	min. 570	574	574	574	20	15
112	40	582	min. 580	582	582	582	20	15
114	40	618	min. 600	618	618	618	20	20
116	40	606	min. 600	606	606	606	20	20
118	40	603	min. 600	603	603	603	-	-
120	40	604	min. 600	604	604	604	-	-
122	40	632	min. 630	632	632	632	-	-
124	40	693	min. 650, opt. 780-800	693	693	693	-	-
234	50	551	min. 550	551	551	551	20	20
234a	50	37	nespecifikováno	37	37	37	-	20
234a+234	50	688	min. 650, opt. 780-800	688	688	688	20	20
236	60	448	min. 440	448	448	448	20	20
236a	60	186	nespecifikováno	186	186	186	-	20
236a+236	60	701	min. 650, opt. 780-800	701	701	701	20	20
238	50	128	min. 100 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	128	128	128	0	-

Užitečné délky kolejí se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Návrh řešení ETCS ve vztahu k SZZ je uveden v následující tabulce.

Návrh VCP, Vyluk současných jízdních cest vlivem ETCS, předsažení EoA:

Vlaková cesta	Zřízení VCP	Uvolňovací rychlost použita ve VC / VCP	uvolňovací rychlost [km/h]	Návěstidlo	Předsažení EoA [m]	Současné vyloučené VC a VCP přes výhybky nacházející se v ochranné dráze	Poznámka
1. Od Třín.1 na 107K/1	NE	VC	20	Lc107		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Protisměrné VC a VCP na 107K a 7K nebudou vyloučeny. Vzdálenost mezi Lc107 a Sc7 je 110m.
2. Od Třín.1 na 107K/2							
20. Od Třín.2 na 107K							
3. Od Třín.1 na 105K/1	NE	VC	20	Lc105		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
4. Od Třín.1 na 105K/2							
21. Od Třín.2 na 105K							
5. Od Třín.1 na 103K/1	NE	VC	20	Lc103		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
6. Od Třín.1 na 103K/2							
22. Od Třín.2 na 103K							
7. Od Třín.1 na 101K/1	NE	VC	20	Lc101		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Protisměrné VC na 101K a 1K nebudou vyloučeny. Vzdálenost mezi Lc101 a Sc1 je 151m. Mezi Lc101 a hrotem výh. č. 1 je vzdálenost 4m. Výhybka 1/5 nebuda pod závěrem VC.
8. Od Třín.1 na 101K/2							
23. Od Třín.2 na 101K							
9. Od Třín.1 na 100K/1	NE	VC	20	Lc100		Žádné	Protisměrné JC vyloučeny nebudou. Vzdálenost mezi Lc100 a Sc0 a Sc1 je vzdálenost 126 m. Vzdálenost mezi Lc100 a hrotem výh. č. 2 je cca 1 m. Výhybka č. 2 se v současném stavu přestavuje ve spojení jako první, toto pořadí lze zachovat. Výhybková spojka 2/6 nebuda pod závěrem VC.
10. Od Třín.1 na 100K/2							
11. Od Třín.1 na 100K/3							
24. Od Třín.2 na 100K/1	NE	VC	20	Lc102		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
25. Od Třín.2 na 100K/2							
12. Od Třín.1 na 102K							
26. Od Třín.2 na 102K	ANO	VC VCP	0	Lc104		VC: žádné VCP: 47. Z 102K na 2K; 181. Z 2K na 102K	Vzdálenost Lc104 od námezničky výh. č. 3 je 18 m.
13. Od Třín.1 na 104K							
27. Od Třín.2 na 104K							
14. Od Třín.1 na 106K	NE	VC	15	Lc106		Žádné	Protisměrné JC na 106K a 6aK nebudou vyloučeny. Vzdálenost mezi Lc106 a Sc6a je 67 m. Ohroženy jsou pouze VC a VCP pro rychlost 50 km/h a posunové cesty.
28. Od Třín.2 na 106K							
15. Od Třín.1 na 108K							
29. Od Třín.2 na 108K	NE	VC	20	Lc108		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší
16. Od Třín.1 na 110K							
30. Od Třín.2 na 110K							
17. Od Třín.1 na 112K	NE	VC	20	Lc112		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 40 km/h.
31. Od Třín.2 na 112K							
18. Od Třín.1 na 114K							
32. Od Třín.2 na 114K	NE	VC	20	Lc114		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 40 km/h.
19. Od Třín.1 na 116K							
33. Od Třín.2 na 116K							
34. Od Hnoj. na 234K	NE	VC	20	Lc234		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
35. Od Hnoj. na 236K							
36. Z 107K na 7K							
37. Z 105K na 7K	NE	VC	20	L7		Žádné	Vzdálenost L7 od námezničky výh. č. 19 je 86 m. Rychlost na/z 1K od/do Chotěbuzi po 1 t.k. je 70 km/h.
39. Z 103K na 7K							
41. Z 101K na 7K							
38. Z 105K na 5K	NE	VC	20	L5		Žádné	Vzdálenost L5 od námezničky výh. č. 19 je 78 m. Rychlost na/z 1K od/do Chotěbuzi po 1 t.k. je 70 km/h.
40. Z 103K na 5K							
42. Z 101K na 5K							
43. Z 101K na 1K	NE	VC	20	L1		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
44. Z 100K na 1K							
45. Z 100K na 0K							
46. Z 102K na 6aK	NE	VC	20	Lc6a		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
48. Z 104K na 6aK							
50. Z 106K na 6aK							
47. Z 102K na 2K	NE	VC	20	L2		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
49. Z 104K na 2K							
51. Z 108 na 6K							
53. Z 110K na 6K	NE	VC	20	L6		Žádné	Vzdálenost L6 od námezničky výh. č. 20 je 126 m. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
55. Z 112K na 6K							
57. Z 114K na 6K							
59. Z 116K na 6K							
61. Z 118K na 6K							
63. Z 120K na 6K							
65. Z 122K na 6K							
67. Z 124K na 6K							
70. Z 234K na 6K							
73. Z 236K na 6K							
75. Z 6aK na 6K							
52. Z 108K na 8K							
54. Z 110K na 8K	NE	VC	20	L8		Žádné	Vzdálenost L8 od námezničky výh. č. 20 je 131 m. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
56. Z 112K na 8K							
58. Z 114K na 8K							
60. Z 116K na 8K							
62. Z 118K na 8K							
64. Z 120K na 8K							
66. Z 122K na 8K							
68. Z 124K na 8K							
71. Z 234K na 8K							
74. Z 236K na 8K							
76. Z 6aK na 8K							
69. Z 234K na 238K	NE	VC	0	Lc238		Žádné	Jízda na koleji č. 238 bude v módu SR.
72. Z 236K na 238K							
124. Od Chot.1 na 7K/1							
125. Od Chot.1 na 7K/2	NE	VC	20	Sc7		Žádné	Mezi Sc7 a Lc107 je vzdálenost 110 m. Protisměrné JC na k.č. 7 a 107 vyloučeny nebudou. Návěstidlo Sc7 je v úrovni hrotu výh. č. 10. Ve spojení 8/10 se jako první přestavuje výh. č. 8. Pořadí přestavování výhybek bude změněno tak, aby se jako první přestavovala výh. č. 10. Výhybková spojka 8/10 nebude pod závěrem VC.
134. Od Louk.2 na 7K/1							
135. Od Louk.2 na 7K/2							
151. Od Albr.2 na 7K	NE	VC	20	Sc5		Žádné	Vzdálenost Sc5 od hrotu výh. č. 7 je 73 m. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
161. Od Cieszyna na 7K							
126. Od Chot.1 na 5K/1							
127. Od Chot.1 na 5K/2	NE	VC	20	Sc1		Žádné	Vzdálenost Sc1 od hrotu výh. č. 6 je 45,7 m. V současném stavu se ve spojení 2/6 přestavuje jako první výhybka č. 2, toto pořadí lze zachovat. Výhybková spojka 2/6 nebuda pod závěrem VC. Postavení pokračující JC, pro niž se nemusí výhybka č. 2/6 přestavovat do opačné polohy, bude možné okamžitě. Postavení pokračující JC, pro niž je vyžadována opačná poloha výhybky 2/6, je možné vzhledem ke vzdálenosti Sc1 od hrotu výh. č. 6 také okamžitě, případně lze za tímto účelem změnit pořadí přestavování výhybek ve spojení 2/6 tak, aby se přestavovala jako první výh. č. 6. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
136. Od Louk.2 na 5K/1							
137. Od Louk.2 na 5K/2							
152. Od Albr.2 na 1K	NE	VC	20	Sc1		Žádné	Vzdálenost Sc1 od hrotu výh. č. 6 je 45,7 m. V současném stavu se ve spojení 2/6 přestavuje jako první výhybka č. 2, toto pořadí lze zachovat. Výhybková spojka 2/6 nebuda pod závěrem VC. Postavení pokračující JC, pro niž se nemusí výhybka č. 2/6 přestavovat do opačné polohy, bude možné okamžitě. Postavení pokračující JC, pro niž je vyžadována opačná poloha výhybky 2/6, je možné vzhledem ke vzdálenosti Sc1 od hrotu výh. č. 6 také okamžitě, případně lze za tímto účelem změnit pořadí přestavování výhybek ve spojení 2/6 tak, aby se přestavovala jako první výh. č. 6. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
162. Od Cieszyna na 5K							
128. Od Chot.1 na 1K/1							
129. Od Chot.1 na 1K/2	NE	VC	20	Sc1		Žádné	Vzdálenost Sc1 od hrotu výh. č. 6 je 45,7 m. V současném stavu se ve spojení 2/6 přestavuje jako první výhybka č. 2, toto pořadí lze zachovat. Výhybková spojka 2/6 nebuda pod závěrem VC. Postavení pokračující JC, pro niž se nemusí výhybka č. 2/6 přestavovat do opačné polohy, bude možné okamžitě. Postavení pokračující JC, pro niž je vyžadována opačná poloha výhybky 2/6, je možné vzhledem ke vzdálenosti Sc1 od hrotu výh. č. 6 také okamžitě, případně lze za tímto účelem změnit pořadí přestavování výhybek ve spojení 2/6 tak, aby se přestavovala jako první výh. č. 6. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
138. Od Louk.2 na 1K/1							
139. Od Louk.2 na 1K/2							
153. Od Albr.2 na 1K	NE	VC	20	Sc1		Žádné	Vzdálenost Sc1 od hrotu výh. č. 6 je 45,7 m. V současném stavu se ve spojení 2/6 přestavuje jako první výhybka č. 2, toto pořadí lze zachovat. Výhybková spojka 2/6 nebuda pod závěrem VC. Postavení pokračující JC, pro niž se nemusí výhybka č. 2/6 přestavovat do opačné polohy, bude možné okamžitě. Postavení pokračující JC, pro niž je vyžadována opačná poloha výhybky 2/6, je možné vzhledem ke vzdálenosti Sc1 od hrotu výh. č. 6 také okamžitě, případně lze za tímto účelem změnit pořadí přestavování výhybek ve spojení 2/6 tak, aby se přestavovala jako první výh. č. 6. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
163. Od Cieszyna na 1K							

130. Od Chot.1 na OK	NE	VC	20	Sc0	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
140. Od Louk.2 na OK/1						
141. Od Louk.2 na OK/2						
154. Od Albr.2 na OK						
164. Od Cieszyňa na OK	NE	VC	20	Sc2	Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
131. Od Chot.1 na 2K						
142. Od Louk.2 na 2K/1						
143. Od Louk.2 na 2K/2						
144. Od Louk.2 na 2K/3						
155. Od Albr.2 na 2K/1						
156. Od Albr.2 na 2K/2						
165. Od Cieszyňa na 2K/1	NE	VC	20	Sc6	Žádné	Vzdálenost Sc6 od hrotu výh. č. 14 je 7m. Ve spojení 13/14 se přestavuje jako první výh. č. 13, toto pořadí bude změněno tak, aby se jako první přestavovala výh. č. 14. Výhybková spojka 13/14 nebude pod závěrem VC. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
166. Od Cieszyňa na 2K/2						
123. Od Chot.1 na 6K						
145. Od Louk.2 na 6K/1						
146. Od Louk.2 na 6K/2						
147. Od Louk.2 na 6K/3						
157. Od Albr.2 na 6K/1						
158. Od Albr.2 na 6K/2	NE	VC	20	Sc8	Žádné	Návěstidlo Sc8 je v úrovni hrotu výh. č. 15. Obě návěstidla Sc8 i Lc6a jsou u hrotu výhybek. Proto nemá smysl měnit pořadí přestavování výhybek. Výhybková spojka 12/15 nebude pod závěrem VC. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
167. Od Cieszyňa na 6K/1						
168. Od Cieszyňa na 6K/2						
133. Od Chot.1 na 8K						
148. Od Louk.2 na 8K/1						
149. Od Louk.2 na 8K/2						
150. Od Louk.2 na 8K/3						
159. Od Albr.2 na 8K/1	NE	VC	20	Sc8	Žádné	Návěstidlo Sc8 je v úrovni hrotu výh. č. 15. Obě návěstidla Sc8 i Lc6a jsou u hrotu výhybek. Proto nemá smysl měnit pořadí přestavování výhybek. Výhybková spojka 12/15 nebude pod závěrem VC. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
160. Od Albr.2 na 8K/2						
169. Od Cieszyňa na 8K/1						
170. Od Cieszyňa na 8K/2						
171. Z 7K na 107K	NE	VC	20	S107	Žádné	Vzdálenost mezi S107 a námezníkem výh. č. 114 je 99 m. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
172. Z 7K na 105K	NE	VC	20	S105	Žádné	Vzdálenost mezi S105 a námezníkem výh. č. 114 je 115 m. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
175. Z 5K na 105K	NE	VC	20	S103	Žádné	Vzdálenost mezi S103 a námezníkem výh. č. 114 je 95 m. Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
173. Z 7K na 103K	ANO	VC VCP	0	S101	VC: Žádné VCP: 9. Od Třin.1 na 100K/1; 216. Z 100K do Třin.1/1	Vzdálenost S101 od námezníku výh. č. 123 je 32,8 m.
176. Z 5K na 103K						
174. Z 7K na 101K						
177. Z 5K na 101K						
178. Z 1K na 101K	ANO	VC VCP	10	S100	VC: Žádné VCP: 7. Od Třin.1 na 101K/1; 213. Z 101K do Třin.1/1	Vzdálenost S100 od hrotu výh. č. 136 je cca 2m. Vzdaľenosť S100 od námezníku výh. č. 123 je 50,7 m. Výhybková spojka 119/136 nebude pod závěrem VC.
179. Z 1K na 100K						
180. Z 0K na 100K						
181. Z 2K na 102K						
199. Z 6aK na 102K	ANO	VC VCP	10	S102	VC: Žádné VCP: 24. Od Třin.2 na 100K/1; 219. Z 100K do Třin.2/1	Vzdálenost S102 od námezníku výh. č. 119 je 56 m.
182. Z 2K na 104K						
200. Z 6aK na 104K						
183. Z 6K na 6aK						
191. Z 8K na 6aK	NE	VC	15	Sc6a	Žádné	Vzdálenost mezi Sc6a a hrotem výh. č. 9 je cca 1m. V současném stavu se přestavuje výh. č. 9 jako první. Pořadí přestavování výhybek zůstane zachováno. Výhybková spojka 4/9 nebude pod závěrem VC. Protisměrné VC na 6aK a 106K vyloučeny nebudou. Vzdaľenosť medzi Sc6a Lc106 je 67 m.
184. Z 6K na 108K						
192. Z 8K na 108K						
185. Z 6K na 110K						
193. Z 8K na 110K	NE	VC	15	S110	Žádné	Vzdálenost S110 od hrotu výh. č. 132 je 65 m. Ohrožené jsou JC pro rychlost 40 km/h.
186. Z 6K na 112K						
194. Z 8K na 112K						
187. Z 6K na 114K						
195. Z 8K na 114K	NE	VC	20	S114	Žádné	Vzdálenost S114 od hrotu výh. č. 131 je 75 m. Ohrožené jsou JC pro rychlost 40 km/h.
188. Z 6K na 116K						
196. Z 8K na 116K						
189. Z 6K na 234K						
197. Z 8K na 234K	NE	VC	20	Sc234	Žádné	Sc234 je v úrovni hrotu výh. č. 205. Výhybka č. 205 nebude pod závěrem VC. Ohrožené jsou pouze posunové cesty.
202. Z 238K na 234K						
190. Z 6K na 236K						
198. Z 8K na 236K						
203. Z 238K na 236K	NE	VC	20	Sc236	Žádné	Ohrožené jsou pouze posunové cesty.
201. Z 6aK na 106K						
237. Z 234K na 234aK						
238. Z 236K na 236aK						

Výluky současných vlakových cest jsou limitující zejména pro případy, kdy je pro dopravu k dispozici pouze sudá/lichá kolejová skupina (např. během kolejových či napětových výluk). V tomto případě lze u ohrožujících vlakových cest zvolit vlakovou cestu bez ochranné dráhy, čímž je možné zajistit současnou jízdu vlaků, avšak u ohrožující vlakové cesty s nulovou uvolňovací rychlostí. V případě některých ohrožujících vlakových cest s uvolňovací rychlostí 10 km/h.

Během standardní dopravní situace nejsou výluky současných vlakových cest limitující.

Výjimkou jsou koleje č. 101, 100, 102, kde lze vybrané vlakové cesty používat i za běžné dopravní situace (např. současná cesta z 0. SK na 100. kolej předjížděným nákladním vlakem a z 1. SK na 101. kolej a dále na 1. TK odjíždějícím vlakem osobní dopravy). Možností řešení je použití vlakové cesty bez ochranné dráhy (díky existenci VCP), v některých případech pak stavění variantních vlakových cest přes paralelní kolejové spojky, byť s nižší rychlostí.

Odb. Chotěbuz

Určení dopravních kolejí:

Jedná se o odbočku, dopravní koleje nejsou zřízeny.

Tabulka dopravních kolejí:

Jedná se o odbočku, dopravní koleje nejsou zřízeny.

Výluky současných vlakových cest:

Vlaková cesta	Zřízení VCP	Uvolňovací rychlost použita ve VC / VCP	Uvolňovací rychlost [km/h]	Návěstidlo	Předsazení EoA [m]	Současně vyloučené VC a VCP přes výhybky nacházející se v ochranné dráze	Poznámka
-	-	-	20	AS	-	žádné	Vzdálenost AS od hrotu výh. č. 302 je cca 118 m. Vzdálenost mezi AS a námezníkem výh. č. 301 je cca 144 m.
-	-	-	20	BS	-	žádné	Vzdálenost mezi BS a námezníkem výh. č. 301 je cca 144 m.
-	-	-	0	CL	-	-	-

Požadavky na výluky současných vlakových cest nejsou nárokovány.

Louky nad Olší

Určení dopravních kolejí:

Mezilehlá stanice Louky nad Olší bude disponovat 6 průběžnými dopravními kolejemi, s nástupištními hranami u kolejí č. 1 a 2.

Pro jízdu vlaků dálkové osobní dopravy (které zde nebudou zastavovat pro výstup a nástup cestujících), pro regionální osobní vlaky a pro tranzitní vlaky nákladní dopravy jsou primárně určeny koleje č. 1 a 2.

Předjízdne koleje č. 3, 4 budou určeny pro předjíždění vlaků nákladní dopravy. Koleje č. 5 a 7 jsou primárně určeny pro zpracování končících a sestavu výchozích vlaků nákladní dopravy, které budou přistavovány z vlečky AWT zaústěné do stanice na karvinském zhlaví. Jízdy z vlečky budou probíhat výhradně ve formě vlakových cest.

Tabulka dopravních kolejí:

Louky nad Olší			Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje			Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Stávající délka (m)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr Bohumín	směr Čadca	směr Bohumín	směr Čadca
7	40	670	min. 650	670	670	670	20	20
5	40	720	min. 650, opt. 780-800	720	720	720	20	20
3	60	734	min. 650, opt. 780-800	734	734	734	0/20 (VC/VCP)	0/20 (VC/VCP)
1	120	730	min. 650, opt. 780-800	730	730	730	20	20
2	120	708	min. 650, opt. 780-800	708	708	708	20	20
4	60	712	min. 650, opt. 780-800	712	712	712	0/20 (VC/VCP)	0/20 (VC/VCP)

Užitečné délky kolejí se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Uvolňovací rychlosti budou všude 20 km/h.

Další podrobnosti jsou zřejmé z následující tabulky.

Návrh VCP, Výluk současných jízdních cest vlivem ETCS, předsazení EoA:

Vlaková cesta	Zřízení VCP	Uvolňovací rychlost použita ve VC / VCP	uvolňovací rychlost [km/h]	Návěstidlo	Předsazení EoA [m]	Současné vyloučené VC a VCP přes výhybky nacházející se v ochranné dráze	Poznámka
1. Od Č. Těšina 2TK na 4K	ANO	VC VCP	0 20	L4		VC: Žádné VCP: 33. Ze 2K do Karviné 0TK/1	Vzdálenost L4 od námezníku výh. č. 12 je cca 26 m.
8. Od odb. Chotěbuz 1TK na 4K							
2. Od Č. Těšina 2TK na 2K/T	NE	VC	20	L2		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost L2 od hrotu výh. č. 14 je 78,5 m.
3. Od Č. Těšina 2TK na 2K/O							
9. Od odb. Chotěbuz 1TK na 2K							
4. Od Č. Těšina 2TK na 1K	NE	VC	20	L1		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší.
10. Od odb. Chotěbuz 1TK na 1K/1T							
11. Od odb. Chotěbuz 1TK na 1K/1O							
12. Od odb. Chotěbuz 1TK na 1K/2							
5. Od Č. Těšina 2TK na 3K	ANO	VC VCP	0 20	L3		VC: Žádné VCP: 47. Z 1K do Karviné 1TK/1; 107. Od Karviné 1TK na 1K/1	Vzdálenost L3 od námezníku výh. č. 15 je 20,5 m.
13. Od odb. Chotěbuz 1TK na 3K/1							
14. Od odb. Chotěbuz 1TK na 3K/2							
6. Od Č. Těšina 2TK na 5K	NE	VC	20	L5		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 40 km/h a nižší.
15. Od odb. Chotěbuz 1TK na 5K/1							
16. Od odb. Chotěbuz 1TK na 5K/2							
7. Od Č. Těšina 2TK na 7K	NE	VC	20	L7		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 40 km/h a nižší.
17. Od odb. Chotěbuz 1TK na 7K/1							
18. Od odb. Chotěbuz 1TK na 7K/2							
69. Od Karviné 2TK na 4K/1	ANO	VC VCP	0 20	S4		VC: Žádné VCP: 2. Od Č. Těšina 2TK na 2K/T; 3. Od Č. Těšina 2TK na 2K/O; 121. Ze 2K do Č. Těšina 2TK/T; 122. Ze 2K do Č. Těšina 2TK/O	Vzdálenost S4 od námezníku výh. č. 6 je 18 m.
70. Od Karviné 2TK na 4K/2							
71. Od Karviné 2TK na 4K/3							
81. Od Karviné 0TK na 4K/1							
82. Od Karviné 0TK na 4K/2							
83. Od Karviné 0TK na 4K/3							
84. Od Karviné 0TK na 4K/4							
85. Od Karviné 0TK na 4K/5							
103. Od Karviné 1TK na 4K/1							
104. Od Karviné 1TK na 4K/2							
113. Od Karviné - Doly na 4K							
72. Od Karviné 2TK na 2K/1							
73. Od Karviné 2TK na 2K/2							
74. Od Karviné 2TK na 2K/3							
86. Od Karviné 0TK na 2K/1	NE	VC	20	S2		Žádné	Ohroženy jsou pouze VC na/z 4K od/do Č. Těšina pro rychlost 60 km/h a PC. Vzdálenost S2 od námezníku výh. č. 6 je 18 m.
87. Od Karviné 0TK na 2K/2							
88. Od Karviné 0TK na 2K/3							
89. Od Karviné 0TK na 2K/4							
90. Od Karviné 0TK na 2K/5							
105. Od Karviné 1TK na 2K/1							
106. Od Karviné 1TK na 2K/2							
114. Od Karviné - Doly na 2K							
75. Od Karviné 2TK na 1K/1							
76. Od Karviné 2TK na 1K/2							
91. Od Karviné 0TK na 1K/1							
92. Od Karviné 0TK na 1K/2							
93. Od Karviné 0TK na 1K/3							
94. Od Karviné 0TK na 1K/4							
107. Od Karviné 1TK na 1K/1	NE	VC	20	S1		Žádné	Ohroženy je pouze JC pro rychlost 60 km/h a nižší.
108. Od Karviné 1TK na 1K/2							
115. Od Karviné - Doly na 1K							
77. Od Karviné 2TK na 3K/1							
78. Od Karviné 2TK na 3K/2							
95. Od Karviné 0TK na 3K/1							
96. Od Karviné 0TK na 3K/2							
97. Od Karviné 0TK na 3K/3							
98. Od Karviné 0TK na 3K/4							
109. Od Karviné 1TK na 3K/1							
110. Od Karviné 1TK na 3K/2							
116. Od Karviné - Doly na 3K							
79. Od Karviné 2TK na 5K							
99. Od Karviné 0TK na 5K/1							
100. Od Karviné 0TK na 5K/2	NE	VC	20	S5		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 40 km/h. Ve spojení 8/5 se v současném stavu představuje jako první výh. č. 8. Toto pořadí bude zachováno. Vzdálenost S5 od hrotu výh. č. 8 je 74 m (vzdálenost od nejbližšího počítacího bodu počítacího úseku, v němž se výhybka č. 8 nachází).
111. Od Karviné 1TK na 5K							
117. Od Karviné - Doly na 5K							
80. Od Karviné 2TK na 7K	NE	VC	20	S7		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 40 km/h.
101. Od Karviné 0TK na 7K/1							
102. Od Karviné 0TK na 7K/2							
112. Od Karviné 1TK na 7K							
118. Od Karviné - Doly na 7K							

Výluky současných vlakových cest jsou limitující zejména pro případy, kdy je pro dopravu k dispozici pouze sudá/lichá kolejová skupina (např. během kolejových či napětíových výluk). V tomto případě lze u ohrožujících vlakových cest zvolit vlakovou cestu bez ochranné dráhy, čímž je možné zajistit současnou jízdu vlaků, avšak u ohrožující vlakové cesty s nulovou uvolňovací rychlostí.

Během standardní dopravní situace nejsou výluky současných vlakových cest limitující.

Výjimkou jsou koleje č. 2, 4, kde lze vybrané vlakové cesty používat i za běžné dopravní situace (např. vjezd na 4. kolej nákladním vlakem a dále odjezd z 2. SK na 0./1./2. TK odjíždějícím vlakem osobní dopravy směr Karviná hl. n.). Možností řešení současného vjezdu a odjezdu je použití vlakové cesty bez ochranné dráhy (díky existenci VCP), v některých případech pak stavění variantních vlakových cest přes paralelní kolejové spojky, byť s nižší rychlostí.

Karviná hl. n.

Určení dopravních kolejí:

Mezilehlá stanice Karviná hl. n. bude disponovat 5 průběžnými dopravními kolejemi (částečně dělenými cestovými návěstidly) s nástupištními hranami.

Pro jízdu vlaků dálkové osobní dopravy (které zde budou zastavovat pro výstup a nástup cestujících) a pro tranzitní vlaky nákladní dopravy jsou primárně určeny koleje č. 1 a 2.

Předjízdne koleje č. 3, 4, 6 + 6b budou určeny pro předjíždění vlaků nákladní dopravy a odbavení vlaků regionální osobní dopravy. Všechny vlaky budou ve vztahu ke stanici vlaky tranzitními.

Tabulka dopravních kolejí:

Karviná hl. n.			Metodika ETCS	Podle Směrnice č. j. 20009/2018-SZDC-GŘ-06			Uvolňovací rychlost (km/h)	Uvolňovací rychlost (km/h)
dopravní koleje			Návěstidla umístěna na vzdálenost (m)	75 až 100				
Kolej č.	Navržená TR (km/h)	Stávající délka (m)	Požadovaná délka koleje (m)	Mezi návěstidly	směr Bohumín	směr Čadca	směr Bohumín	směr Čadca
3	50	838	min. 650, opt. 780-800	784	784	784	10	10
1	120	846	min. 650, opt. 780-800	846	846	846	20	20
2	120	846	min. 650, opt. 780-800	846	846	846	20	20
4	50	811	min. 650, opt. 780-800	787	787	787	20	20
6	50	306	min. 264 (dl. nástupiště + 2x 10 m)	306	306	306	15	15
6b	50	352	nespecifikováno	352	352	352	20	15
6+6b	50	719	min. 650, opt. 780-800	719	719	719	20	15

Odjezdová návěstidla L3 a S3 v koleji č. 3 budou posunuta tak, aby bylo dosaženo ochranné dráhy délky 50 m k námezníku ohrožujícímu vlakovou cestu pro rychlost nad 60 km/h bez nutnosti vylučovat tyto ohrožené vlakové cesty. Tím bude dosaženo uvolňovací rychlosti 10 km/h u L3 a S3. Odjezdové návěstidlo S4 bude posunuto tak, aby bylo dosaženo ochranné dráhy 75 m od kritického námezníku a tím uvolňovací rychlosti 20 km/h. Jedná se o novou stanici, v níž je takovýto zásah do spodku nevhodný, nicméně toto opatření bylo prodiskutováno na poradě 3. 2. 2020 a posun návěstidel je požadován odborem O11. Posunem návěstidel bude v Karviné dosaženo uvolňovacích rychlostí přímo ve VC bez nutnosti zřizování VCP s výlukami ohrožených vlakových cest.

Další podrobnosti jsou zřejmé z následující tabulky.

Návrh VCP, Výluk současných jízdních cest vlivem ETCS, představení EoA:

Vlaková cesta	Zřízení VCP	Uvolňovací rychlost použita ve VC / VCP	uvolňovací rychlost [km/h]	Návěstidlo	Představení EoA [m]	Současné vyloučené VC a VCP přes výhybky nacházející se v ochranné dráze	Poznámka
1. Od Louk1 na 6K	NE	VC	15	Lc6		Žádné	Vzdálenost mezi Lc6 a hrotem výh. č. 9 je 5 m. Ve spojení 9/10 se jako první v současném stavu přestavuje výhybka č. 9. Toto pořadí zůstane zachováno. Výhybka 9/10 nebude pod závěrem VC. Současné protisměrné vjezdy na 6K a 6bK vyloučeny nebudou, ale protože je mezi Lc6 a Sc6b vzdálenost 60 m, bude snížena uvolňovací rychlost na 15 km/h.
7. Od Louk2 na 6K/1							
8. Od Louk2 na 6K/2							
2. Od Louk1 na 3K	NE	VC	10	L3		Žádné	Ohroženy jsou pouze VC na/z 1K od/do odb. Koukolná po 1 t.k. pro traťovou rychlost 160 km/h a posunové cesty. Vzdálenost L3 od námezny výh. č. 13 je 24,8 m. Návěstidlo L3 bude posunuto tak, aby bylo dosaženo chranné dráhy délky 50 m od L3 k námezny výh. č. 13. Návěstidlo L3 bude posunuto o 25,2 m.
9. Od Louk2 na 3K							
3. Od Louk1 na 1K/T	NE	VC	20	L1		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 60 km/h a nižší. Vzdálenost L1 od hrotu výh. č. 15 je 134,8 m.
4. Od Louk1 na 1K/O							
10. Od Louk2 na 1K							
5. Od Louk1 na 2K	NE	VC	20	L2		Žádné	Ohrožené vlakové cesty jsou ve vzdálenosti větší než 100 m.
11. Od Louk2 na 2K/1T							
12. Od Louk2 na 2K/1O							
13. Od Louk2 na 2K/2	NE	VC	20	L4		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 50 km/h a nižší. Vzdálenost L4 od hrotu výh. č. 14 je 86 m.
6. Od Louk1 na 4K							
14. Od Louk2 na 4K/1							
15. Od Louk2 na 4K/2	NE	VC	20	L6b		Žádné	Ohroženy jsou pouze VC na/z 4K od/do Dětmovic pro rychlost 60 km/h a PC. Vzdálenost L6b od námezny výh. č. 12 je cca 64 m. Vzdálenost L6b od hrotu výh. č. 14 je cca 120 m.
16. Z 6K na 6bK							
30. Od odb. Koukolná1 na 6bK							
38. Od odb. Koukolná2 na 6bK	NE	VC	10	S3		Žádné	Ohroženy jsou pouze posunové cesty na/z 8K. Současné protisměrné vjezdy na 6K a 6bK vyloučeny nebudou, ale protože je mezi Lc6 a Sc6b vzdálenost 60 m, bude snížena uvolňovací rychlost na 15 km/h.
31. Od odb. Koukolná1 na 3K /1							
32. Od odb. Koukolná1 na 3K /2							
39. Od odb. Koukolná2 na 3K	NE	VC	20	S1		Žádné	Ohroženy jsou VC na/z 1K od/do Louk po 1. t.k. a PC. Vzdálenost mezi S3 a námezny výh. č. 5 je cca 21 m. Návěstidlo S3 bude posunuto tak, aby bylo dosaženo ochranné dráhy délky 50 m od S3 k námezny výh. č. 5. Návěstidlo S3 bude posunuto o 29 m.
33. Od odb. Koukolná1 na 1K /1T							
34. Od odb. Koukolná1 na 1K /1O							
35. Od odb. Koukolná1 na 1K/2	NE	VC	20	S2		Žádné	Ohrožena jsou pouze JC na/z 3K pro rychlost 60 km/h a nižší
40. Od odb. Koukolná2 na 1K							
36. Od odb. Koukolná1 na 2K							
41. Od odb. Koukolná2 na 2K	NE	VC	20	S4		Žádné	Ohroženy jsou pouze JC pro rychlost 60 km/h a nižší. Vzdálenost S2 od hrotu výh. č. 4 je 97 m.
37. Od odb. Koukolná1 na 4K							
42. Od odb. Koukolná2 na 4K							
43. Z 6bK na 6K	NE	VC	15	S6		Žádné	Ohroženy nejsou žádné JC. Vzdálenost S6 od hrotu výh. č. 8 je cca 20 m. V současném stavu se ve spojení 7/8 přestavuje jako první výh. č. 7. Zapojení přestavníků výh. spojky 7/8 bude změněno tak, aby se přestavovala jako první výh. č. 8. Výhybka 7/8 nebude pod závěrem VC. Vzdálenost S6 od Vk1 je min. 70 m. Vk1 nemusíme posouvat, ale bude snížena uvolňovací rychlost na 15 km/h.

Během standardní dopravní situace nejsou výluky současných vlakových cest limitující.

3.3 Navrhované úpravy železniční dopravní cesty

3.3.1 Charakteristika traťových úseků

V rámci stavby dojde k vytvoření statického rychlostního profilu pro nedostatek převýšení 150 mm (V_{150}). Toto popisuje následující tabulka s psaným rychlostním profilem v traťovém úseku na traťovém úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmovice (mimo) pro hodnoty $I = 100$ mm, $I = 130$ mm, $I = 150$ mm a pro vozidla s výkyvnou skříní. Pod položkou „Možná TR V_{150} “ je uvedena maximální dosažitelná rychlost V_{150} navržená bez ohledu na dynamiku jízdy vlaku, stav železničního svršku a vlivy poddolování.

Staničení [km]	Stávající TR V ₁₀₀ [km/h]	Stávající TR V ₁₃₀ [km/h]	Nová TR V ₁₅₀ [km/h]	Možná TR V ₁₅₀ [km/h]	Stávající TR V ₂₇₅ [km/h]	Poznámka
286,534	80	80	105	105	120	-
286,577	95	100	105	105	120	-
287,343	95	100	110	110	120	-
287,978	95	100	105	105	120	-
288,551	95	100	115	115	120	-
289,569	95	100	120	135	120	-
290,019	95	100	120	120	120	-
290,528	95	100	105	105	120	-
291,425	95	100	110	110	120	-
292,140	95	100	120	140	120	-
293,055	95	100	110	110	120	-
293,819	95	100	100	105	120	-
294,904	95	100	120	120	120	-
296,552	95	100	110	110	120	-
296,851	95	100	120	120	120	-
297,866	95	100	105	105	120	-
298,500	95	100	120	140	120	-
298,531	120	120	120	140	120	-
km 299,046 - ŽST Návisí						
299,634	120	120	120	135	120	-
299,780	120	120	160	160	160	-
299,811	140	150	160	160	160	-
303,070	140	150	155	155	160	-
303,593	140	150	160	160	160	-
km 304,892 - ŽST Bystřice						
305,762	160	160	160	160	160	-
310,660	120	135	140	160	140	-
311,105	120	135	140	145	140	-
311,303	120	135	140	160	140	-
311,345	130	140	140	160	140	-
km 311,866 - ŽST Třinec						
312,106	130	140	140	160	155	-
312,195	130	140	140	160	160	-
312,330	80	80	80	160	80	-
312,750	130	140	140	160	140	-
313,079	130	140	140	155	140	-
313,708	130	140	140	160	140	-
314,640	120	120	130	130	140	-
316,773	120	120	140	130	140	-
317,296	120	120	140	160	140	-
317,331	120	120	120	160	120	-
317,667	120	120	120	155	120	-
318,167	120	120	120	120	120	-
318,217	120	120	120	160	120	-
319,005	70	70	70	70	70	-
km 319,262 - ŽST Český Těšín						
319,693	120	125	150	160	150	-
320,342	120	125	120	120	150	-
320,407	120	125	130	130	150	-
321,835	150	160	160	160	160	-
km 323,883 - Odbočka a zastávka Chotěbuz						
324,905	120	120	120	160	120	-

Staničení [km]	Stávající TR V ₁₀₀ [km/h]	Stávající TR V ₁₃₀ [km/h]	Nová TR V ₁₅₀ [km/h]	Možná TR V ₁₅₀ [km/h]	Stávající TR V ₂₇₅ [km/h]	Poznámka
km 325,635 - ŽST Louky nad Olší						
326,120	50	50	50	160	50	-
326,433	50	50	50	95	50	-
326,476	50	50	50	160	50	-
329,776	50	50	50	140	50	-
329,975	50	50	50	160	50	-
330,585	50	50	50	150	50	-
331,099	50	50	50	80	50	-
331,490	40	40	40	80	40	-
331,512	40	40	40	50	40	-
331,545	40	40	40	160	40	-
331,645	100	100	100	160	100	-
332,320	160	160	160	160	160	-
km 333,725 - ŽST Karvina hl.n.						
km 337,822 - Odb. Koukolná						
km 340,450 - ŽST Dětmorovice						
340,959	140	140	140	140	140	-

3.3.2 Charakteristika stanic a zastávek

ŽST Čadca ŽSR

Uvedená stanice není předmětem této stavby.

Bude zachována technická charakteristika stanice uvedená ve stávajícím stavu.

Zastávka Svrčinovec zastávka ŽSR

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

Zastávka Mosty u Jablunkova zastávka

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

ŽST Mosty u Jablunkova

Bude zachována technická charakteristika stanice uvedená ve stávajícím stavu.

Zastávka Bocanovice

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

ŽST Návsí

Bude zachována technická charakteristika stanice uvedená ve stávajícím stavu.

Zastávka Hrádek

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

ŽST Bystřice

Bude zachována technická charakteristika stanice uvedená ve stávajícím stavu.

Zastávka Vendryně

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

Zastávka Třinec centrum

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

ŽST Třinec

Bude zachována technická charakteristika stanice uvedená ve stávajícím stavu.

Zastávka Třinec-Konská

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

Zastávka Ropice zastávka

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

ŽST Český Těšín

Bude zachována technická charakteristika stanice uvedená ve stávajícím stavu.

Odb. Chotěbuz

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

ŽST Louky nad Olší

Bude zachována technická charakteristika odbočky uvedená ve stávajícím stavu.

Dopravní stanoviště Karviná-Darkov

Bude zachována technická charakteristika dopravního stanoviště uvedená ve stávajícím stavu.

Zastávka Karviná-Darkov

Bude zachována technická charakteristika zastávky uvedená ve stávajícím stavu.

ŽST Karviná hl. n.

Bude zachována technická charakteristika stanice uvedená ve stávajícím stavu.

Užitečné délky kolejí se oproti stávajícímu stavu nezmění s výjimkou kolejí č. 3 a 4.

Odjezdová návěstidla L3 a S3 v koleji č. 3 budou posunuta tak, aby bylo dosaženo ochranné dráhy délky 50 m k námezníku ohrožujícímu vlakovou cestu pro rychlost nad 60 km/h bez nutnosti vylučovat tyto ohrožené vlakové cesty. Tím bude dosaženo uvolňovací rychlosti 10 km/h u L3 a S3. Odjezdové návěstidlo S4 bude posunuto tak, aby bylo dosaženo ochranné dráhy 75 m od kritického námezníku a tím uvolňovací rychlosti 20 km/h. Jedná se o novou stanici, v níž je takovýto zásah do spodku nevhodný, nicméně toto opatření bylo prodiskutováno na poradě 3. 2. 2020 a posun návěstidel je požadován odbo-

rem O11. Posunem návěstidel bude v Karviné dosaženo uvolňovacích rychlostí bez zřizování VCP s výlukami ohrožených vlakových cest.

Blíže viz následující tabulka.

Kolej č.	návěstidlo	Posun o [m]	Zkrácení užité délky [m]	Stávající už. Délka mezi návěstidly [m]	Nová užitečná délka [m]	Poznámka
3	S3	29	54	838	784	Návěstidla posunuta.
	L3	25				
1	S1	0	0	846	846	V koleji č. 1 není nutný žádný posun návěstidel.
	L1	0				
2	S2	0	0	846	846	V koleji č. 2 není nutný žádný posun návěstidel.
	L2	0				
4	S4	24	24	811	787	Návěstidlo S4 posunuto.
	L4	0				
6+6b	S6	0	0	719	719	
	L6b	0				

Odb. Koukolná

Bude zachována technická charakteristika odbočky uvedená ve stávajícím stavu.

ŽST Dětmorovice

Uvedená stanice není předmětem této stavby.

Bude zachována technická charakteristika stanice uvedená ve stávajícím stavu.

3.3.3 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 301A

SZZ železniční stanice Čadca ŽSR

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Čadca ŽSR – Mosty u Jablunkova

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ železniční stanice Mosty u Jablunkova

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Mosty u Jablunkova – Návsí

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ železniční stanice Návsí

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Návsí – Bystřice

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ železniční stanice Bystřice

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Bystřice – Třinec

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ železniční stanice Třinec

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Třinec – Český Těšín

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ železniční stanice Český Těšín

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Český Těšín – Odb. Chotěbuz

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ Odb. Chotěbuz

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Odb. Chotěbuz – Louky nad Olší

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ železniční stanice Louky nad Olší

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Louky nad Olší – Karviná hl. n.

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ železniční stanice Karviná hl. n.

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Karviná hl. n. – Odb. Koukolná

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ Odb. Koukolná

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Odb. Koukolná – Dětmovice

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

SZZ Dětmárovice

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – trať 301A

Dopravna/Úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Čadca ŽSR			3.	reléové zabezpečovací zařízení
Čadca ŽSR - Mosty u Jablunkova			3.	trojznakový obousměrný autoblok UAB 3-74
Mosty u Jablunkova			3.	elektronické stavědlo typu ESA 11, dálková obsluha z ŽST Návsi
Mosty u Jablunkova - Návsi			3.	trojznakový obousměrný autoblok UAB 3-74
Návsi			3.	elektronické stavědlo typu ESA 11 s EIP (ESA 33)
Návsi - Bystřice			3.	trojznakový obousměrný autoblok UAB 3-74
Bystřice			3.	elektronické stavědlo typu ESA 11, dálková obsluha z ŽST Návsi
Bystřice - Třinec			3.	trojznakový obousměrný autoblok UAB 3-74
Třinec			3.	elektronické stavědlo typu ESA 33
Třinec - Český Těšín			3.	trojznakový obousměrný autoblok UAB 3-74
Český Těšín			3.	elektronické stavědlo typu ESA 44
Český Těšín – Odb. Chotěbuz			3.	trojznakový obousměrný autoblok ABE-1
Odb. Chotěbuz			3.	ovládána dálkově z ŽST Český Těšín z SZZ ESA 44
Odb. Chotěbuz – Louky nad Olší			3.	trojznakový obousměrný autoblok ABE-1
Louky nad Olší			3.	elektronické stavědlo ESA 44
Louky nad Olší – Karviná hl. n.			3.	trojznakový obousměrný autoblok ABE-1
Karviná hl. n.			3.	ESA 11 s panely EIP a PMI
Karviná hl. n. – Odb. Koukolná			3.	trojznakový obousměrný automatický blok s přenosem kódu
Odb. Koukolná			3.	elektronické stavědlo ESA 11, DOZ z ŽST Dětmárovice
Odb. Koukolná – Dětmárovice			3.	trojznakový obousměrný automatický blok s přenosem kódu
Dětmárovice			3.	elektronické stavědlo ESA 11 s JOP

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – odbočné tratě

TZZ v úseku Český Těšín – Hnojník

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Cieszyn PKP – Český Těšín

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Odb. Chotěbuz – Albrechtice u Českého Těšína

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Louky nad Olší – Karviná-Doly

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

TZZ v úseku Odb. Koukolná – Odb. Závada

Zůstane zachováno ve stávajícím stavu.

Přehled staničního a traťového zabezpečovacího zařízení – odbočné tratě

Dopravná/Úsek	Kategorie ZZ			Charakteristika
	SZZ/TZZ			
	1.	2.	3.	
Český Těšín – Hnojník			3.	automatické hradlo AHP 03D
Czieszyn PKP – Český Těšín			3.	traťové zabezpečovací zařízení PKP-PLK "Eap"
Český Těšín – Albrechtice u Č. Těšína			3.	automatický blok ABE-1
Odb. Chotěbuz – Albrechtice u Č. Těšína			3.	automatický blok ABE-1
Louky nad Olší – Karviná-Doly			3.	automatické hradlo AH 88A
Odb. Koukolná – Odb. Závada			3.	trojznakový automatický blok pro oboustranný provoz

4 ROZSAH ÚPRAV DC Z DŮVODU STAVEBNÍCH PRACÍ

4.1 Omezení a dopravní opatření na železniční trati

Provozovatel dráhy, Správa železnic, státní organizace, vydal pro organizování výluk na síti předpis SŽDC D7/2. Předpis obsahuje závazná ustanovení pro plánování, přípravu, provádění a vyhodnocování předpokládaných výluk na síti provozovaných drah.

Nepřetržitá výluka je realizována v uceleném časovém období delším než jeden den, naproti tomu denní výluka se koná pouze v jednom určitém kalendářním dni.

4.2 Potřeba výlukové činnosti a požadavky s vlivem na dopravu

4.2.1 Provozní soubory a stavební objekty týkající se železniční trati

Železniční zabezpečovací zařízení, Kolejový svršek a spodek

Požadavky na výlukovou činnost:

Stanice	Délka výluky SZZ a DOZ [počet dní]	Obsazení stanice výpravním [počet dní]	Výluky kolejí	Výluka TV	Délka výluky RBC [počet dní]	Poznámka
Mosty u Jablunkova	2	2	-	-	-	-
Návsí	10	10	-	-	-	-
Bystřice	2	2	-	-	-	-
Třinec	30 dní (kolejové obvody v k. č. 9-15), z toho 3 dny (výměna a přezkoušení software)	30	k. č. 2 + 4 + 7 + 9, 2 + 4 + 10 - vždy 8 h pro protlak k. č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 15 - postupné výluky 8 hodin na každou kolej pro překopy k. č. 15, 101 - 2 dny obě koleje současně pro výkop k. č. 5, 7, 9, 11, 13, 15 - vždy 12 h pro každou kolej na úpravu venkovní výstroje kolejových obvodů	k. č. 2 + 4 + 7 + 9, 2 + 4 + 10 - vždy 8 h pro protlak k. č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 15 - postupné výluky 8 hodin každé koleje k. č. 15, 101 - 2 dny obě koleje současně k. č. 9, 11, 13, 15 - vždy 12 h pro každou kolej	-	Bude probíhat výluka kolejových obvodů v k. č. 5-15 a výstavba vnitřních prvků počítače náprav. Vjezdy a odjezdy z těchto kolejí na PN. Zbytek stanice bude v provozu. Dále bude potřeba 3 dny na výměnu a přezkoušení adresného softwaru (v souběhu s uvedenými 30 dny).
Český Těšín	10	10	pomalá jízda cca 100 m okolo návěstidla FL - 2 dny; 45 dní kolejová výluka koleje č. 238 pro realizaci 5. nástupiště	-	-	-
odb. Chotěbuz	2	2 (bude provedeno současně s Č. Těšínem)	-	-	-	-
Louky nad Olší	2	2	-	-	-	-
Karviná	21 dní (úpravy SZZ, posun návěstidel atd.), z toho 3 dny na přezkoušení software	21	k. č. 1, 3 - 2 dny k. č. 4 - 2 dny	k. č. 1, 3 - 2 dny k. č. 4 - 2 dny	-	-
Dětmorovice	-	-	-	-	7	Výluka ETCS v celé oblasti řízené z dotčené RBC, která zahrnuje oblast od st. hranice s Polskem po ŽST Ostrava (mimo)

5 DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE BĚHEM VÝSTAVBY

V rámci stavby ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice se předpokládají následující činnosti, které budou nárokovat omezení nebo vyloučení drážní dopravy v traťovém úseku státní hranice SR/ČR – Dětmárovice (mimo).

5.1 Základní informace o průběhu výstavby

5.1.1 Termíny realizace stavby

Termín realizace stavby: stavební sezóna 2023 (blíže nespecifikováno)

Doba stavebních činností spojených s výlukami: 63 dní

5.1.2 Koordinace s jinými stavbami

Z hlediska realizace je stavba navržena jako samostatná, nemá podmiňující, ani vyvolané stavby.

Stavbu, resp. SP generující omezení dráhy a drážní dopravy je nutno koordinovat i se stavbami na přilehlých nebo provozně dotčených ramenech, např. Polom – Suchdol n. O., BC

5.1.3 Členění stavebních prací

Stavební práce, které budou probíhat v kalendářním roce 2023, jsou z hlediska stavebních postupů rozčleněny do níže uvedených etap.

Stavba je rozdělena do následujících stavebních postupů:

- SP0 – Zřízení ploch ZS a další přípravné práce,
- SP1 – Stavební práce související se zřízením ETCS a souvisejících činností.

5.2 Souhrnný časový harmonogram stavby

Bude zpracován a doložen v rámci následujícího stupně.

5.3 Přehled stavebních postupů

5.3.1 Stavební postup SP0

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v traťovém úseku státní hranice SR/ČR – Dětmárovice (mimo).

2. Rozsah prací:

V nultém stavebním postupu se v předstihu vybudují areály zařízení staveniště – zbuduje oplocení, zpevní se skládkové a komunikační plochy, přivezou skladovací i kancelářské buňky, materiál na stavbu, zajišťuje se a navází technika potřebná pro realizaci všech stavebních činností. Je rovněž možné za-

čít výkopy pro kabelové trasy mimo prostory s železničním provozem a pohybem cestujících. Dále zde dojde také k přesnému vytýčení stávajících inženýrských sítí, jenž nemohou být stavbou jakkoliv narušeny.

3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání 59 dní, od 1. 2. 2023 do 31. 3. 2023.

Termín realizace je orientační, bude upřesněn v následujícím stupni projektové dokumentace.

4. Výluky:

Kolejové výluky:

Bez požadavků na výluky.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

Bez požadavku na odstavení kolejových mechanismů.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na úpravu činnosti zabezpečovacího zařízení.

8. Omezení rychlosti:

Bez požadavků na omezení rychlosti.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.

5.3.2 Stavební postup SP1

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v traťovém úseku státní hranice SR/ČR – Dětmárovice (mimo).

2. Rozsah prací:

Předmětem stavebního postupu jsou hlavní stavební práce na technologiích zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, zejména v dotčených železničních stanicích a na CDP Přerov, vč. výkopů nutných pro pokládku kabelů, dále práce na železničním svršku, spodku, nástupišti v obvodu stanice Český Těšín.

Práce budou probíhat postupně v jednotlivých stanicích ve směru od ŽST Mosty u Jablunkova po ŽST Karviná hl. n. Pracemi bude ovlivněn dopravní provoz vždy na nejvýš v jedné stanici, což minimalizuje dopady na dopravu a zároveň požadavky na současné obsazení stanic dopravními zaměstnanci.

Výše uvedené činnosti jsou předmětem následujících stavebních objektů:

- PS 02-28-01 ŽST Mosty u Jablunkova, úprava SZZ
- PS 04-28-01 ŽST Návsí, úprava SZZ
- PS 06-28-01 ŽST Bystřice, úprava SZZ
- PS 08-28-01 ŽST Třinec, úprava SZZ
- PS 10-28-01 ŽST Český Těšín, úprava SZZ
- PS 12-28-01 ŽST Louky nad Olší, úprava SZZ
- PS 14-28-01 ŽST Karviná, úprava SZZ
- PS 50-28-01 CDP Přerov, úprava DOZ
- PS 50-28-71 CDP Přerov, ETCS
- PS 90-28-71 Mosty u Jablunkova – Dětmárovice, ETCS
- PS 50-14-41 CDP Přerov, úprava EPS a PZTS
- PS 90-14-11 Mosty u Jablunkova – Dětmárovice, POK
- PS 50-14-21 CDP Přerov, úprava strukturované kabeláže
- PS 90-14-21 Mosty u Jablunkova – Dětmárovice, přenosový systém pro GSM-R
- PS 91-14-21 Přerov – Mosty u Jablunkova, zaokružování přenosového systému pro ETCS
- PS 01-14-31 Úprava BTS 376 Mosty u Jablunkova
- PS 09-14-31 Úprava BTS 372 Český Těšín
- PS 50-14-51 CDP Přerov, doplnění centrální části sítě GSM-R
- PS 90-14-71 Mosty u Jablunkova – Dětmárovice, neproměnné návěsti GSM-R
- SO 10-17-01 ŽST Český Těšín, dynamické zarážedlo koleje č. 238
- SO 10-16-31 ŽST Český Těšín, rekonstrukce nástupiště č. 5
- SO 01-18-01 Mosty u Jablunkova, provizorní komunikace k RRH BTS 376
- SO 50-15-01 CDP Přerov, stavební úpravy
- Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

- SO 01-06-21 Mosty u Jablunkova – státní hranice SR, napájen RRH BTS 376
- SO 09-06-21 zast. Ropice, napájení RRH BTS 377

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 259 dní, od 1. 4. 2023 do 15. 12. 2023.

Termín realizace je orientační, bude upřesněn v následujícím stupni projektové dokumentace.

4. Výluky:

Kolejové a napěťové výluky:

- **Výluka A1.1** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 2, 4, 7, 9 v celé délce,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 2 + 4 + 6a + 6, 7 + 9.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 8 hodin, termín nespecifikován, doporučena sobota/neděle.
- **Výluka A1.2** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 2, 4, 10 v celé délce,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 2 + 4 + 6a + 6.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 8 hodin, termín nespecifikován, doporučena sobota/neděle.
- **Výluka A2.1** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 11, 13, 15 v celé délce,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 11 + 13 + 15.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 8 hodin, termín nespecifikován.
- **Výluka A2.2** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 7, 9 v celé délce,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 7 + 9.

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 8 hodin, termín nespecifikován.
- **Výluka A2.3** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 1, 3, 5 v celé délce,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 1 + 3 + 3a + 5.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 8 hodin, termín nespecifikován, doporučena sobota/neděle.
- **Výluka A2.4** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 2, 4, 6 v celé délce,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 2 + 4 + 6.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 8 hodin, termín nespecifikován, doporučena sobota/neděle.
- **Výluka A3** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 15 v celé délce,
 - vlečková kolej č. 101 v celé délce,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 11 + 13 + 15.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, termín nespecifikován.
- **Výluka A4.1** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 5 v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, termín nespecifikován.
- **Výluka A4.2** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 7 v celé délce.

- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, termín nespecifikován.
- **Výluka A4.3** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 9 v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, termín nespecifikován.
- **Výluka A4.4** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 11 v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, termín nespecifikován.
- **Výluka A4.5** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 13 v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, termín nespecifikován.
- **Výluka A4.6** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Třinec pro potřeby výkopových prací pomocí mechanizace. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 15 v celé délce.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Denní výluka, doba trvání 12 hodin, termín nespecifikován.
- **Výluka C1** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Karviná hl. n. Konkrétní vymezení vyloučených částí kolejiště:
 - Staniční koleje č. 1, 3 v celé délce,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 1, 3.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, termín nespecifikován.

- **Výluka C2** – kolejová a napěťová výluka v obvodu ŽST Karviná hl. n. Konkrétní vymezení vyločených částí kolejiště:
 - Staniční kolej č. 4 v celé délce,
 - trakční vedení nad kolejemi č. 4 + 4a + 6 + 8.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, termín nespecifikován.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

- **Výluka Z1** – výluka dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v ŽST Mosty u Jablunkova.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, termín nespecifikován.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.
- **Výluka Z2** – výluka dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v ŽST Návsi.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 10 dní, termín nespecifikován.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.
- **Výluka Z3** – výluka dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v ŽST Bystřice.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, termín nespecifikován.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.
- **Výluka Z4** – výluka dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v ŽST Třinec.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 3 dny, termín nespecifikován.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.
- **Výluka Z5** – výluka dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v ŽST Český Těšín.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 10 dní, termín nespecifikován.
 - Proběhne v souběhu s výlukou Z6.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.

- **Výluka Z6** – výluka dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení Odb. Chotěbuz.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, termín nespecifikován.
 - Proběhne v souběhu s výlukou Z5.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.
- **Výluka Z7** – výluka dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v ŽST Louky nad Olší.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, termín nespecifikován.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.
- **Výluka Z8** – výluka dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v ŽST Karviná hl. n.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, termín nespecifikován.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.
- **Výluka Z9** – výluka ETCS v úseku st. hranice s Polskem po ŽST Ostrava hl. n. (mimo)
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 7 dní, termín nespecifikován.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.
- **Výluka Z10** – výluka dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v ŽST Mosty u Jablunkova, ŽST Návsí, ŽST Bystřice, ŽST Trinec, ŽST Český Těšín, Odb. Chotěbuz, ŽST Louky nad Olší, ŽST Karviná hl. n.
- Bude zavedena v následujícím rozsahu:
 - Nepřetržitá výluka, doba trvání 2 dny, termín nespecifikován.
 - Výluka bude zavedena současně ve všech dotčených stanicích.
 - Rozsah omezení je uveden v samostatné kapitole „Činnost zabezpečovacího zařízení“.

5. Odstavení mechanismů:

Bez požadavku na odstavení kolejových mechanismů.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících komunikacích a provizorních přístupových cestách.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Během výluky Z1:

Železniční stanice Mosty u Jablunkova bude dočasně vyjmuta z DOZ, po dobu 2 dní bude obsazena výpravčím a bude ovládána místně z JOP, případně DNO. Ústřední stavění výhybek nebude omezeno, obdobně budou v činnosti kolejové obvody/počítače náprav a TZZ v návazných mezistaničních úsecích.

Práce na instalaci venkovních prvků budou prováděny ve vlakových přestávkách.

Během výluky Z2:

Železniční stanice Návsí bude dočasně vyjmuta z DOZ, po dobu 10 dní bude obsazena výpravčím a bude ovládána místně z JOP, případně DNO. Ústřední stavění výhybek nebude omezeno, obdobně budou v činnosti kolejové obvody/počítače náprav a TZZ v návazných mezistaničních úsecích.

Práce na instalaci venkovních prvků budou prováděny ve vlakových přestávkách.

Během výluky Z3:

Železniční stanice Bystřice bude dočasně vyjmuta z DOZ, po dobu 2 dní bude obsazena výpravčím a bude ovládána místně z JOP, případně DNO. Ústřední stavění výhybek nebude omezeno, obdobně budou v činnosti kolejové obvody/počítače náprav a TZZ v návazných mezistaničních úsecích.

Práce na instalaci venkovních prvků budou prováděny ve vlakových přestávkách.

Během výluky Z4:

Při zemních pracech v kolejišti zůstane stanice neobsazená. Zaměstnanci zhotovitele se před vstupem do kolejiště ohlásí telefonicky dispečerovi na CDP Přerov, bezpečnostní štítek se předá telefonicky podle předpisu SŽDC Zam1 a SŽDC BP1. V k. č. 9-15 se ruší kolejové obvody. Od doby zrušení kolejových obvodů do zapnutí počítačů náprav budou vjezdy na tuto kolejovou skupinu na přivolávací návěst. Na přehrání software a přezkoušení stanice jsou vyčleněny tři dny. Po dobu tří dnů při přehrání a přezkušování software se bude jezdit na nouzové cesty s přivolávací návěstí zadávané z místní JOP. Přednostně budou přezkoušeny a výpravčímu předány k obsluze ty přivolávací návěsti a výhybky, které jsou pro dopravu nejdůležitější. Úplná výluka SZZ se předpokládá pouze od začátku přehrávání software do předání prvních nejdůležitějších přivolávacích návěstí a výhybek. Předpokládá se, že tato doba bude trvat max. 1 hodinu a bude směřována do vlakové pauzy. Po dobu přehrávání a přezkoušení software (3 dny) bude stanice obsazena výpravčím a přepnuta na ovládání z místní JOP.

Během výluk Z5 + Z6:

Železniční stanice Český Těšín bude dočasně vyjmuta z DOZ, po dobu 10 dní bude obsazena výpravčím a bude ovládána místně z JOP, případně DNO. Ústřední stavění výhybek nebude omezeno, obdobně budou v činnosti kolejové obvody/počítače náprav a TZZ v návazných mezistaničních úsecích.

Po dobu 2 dní (v souběhu s výše uvedenými 10 dny) bude z Českého Těšína místně ovládána odbočka Chotěbuz.

Práce na instalaci venkovních prvků budou prováděny ve vlakových přestávkách, případně bude využito kolejových výluk.

Během výluky Z7:

V ŽST Louky nad Olší bude pouze upraven adresný a systémový software. Jiné úpravy nebudou probíhat. Na tuto výměnu software je počítáno s výlukou SZZ dva dny. Po dobu dvou dnů při přehrání a přezkušování software se bude jezdit na nouzové cesty s přivolávací návěstí zadávané z místní JOP. Přednostně budou přezkoušeny a výpravčímu předány k obsluze ty přivolávací návěsti a výhybky, které jsou pro dopravu nejdůležitější. Úplná výluka SZZ se předpokládá pouze od začátku přehrávání software do předání prvních nejdůležitějších přivolávacích návěstí a výhybek. Předpokládá se, že tato doba bude trvat max. 1 hodinu a bude směřována do vlakové pauzy. Po dobu přehrávání a přezkoušení software (2 dny) bude stanice obsazena výpravčím a přepnuta na ovládání z místní JOP.

Během výluky Z8:

V Karviné bude stačit obsadit stanici jedním dopravním zaměstnancem s oprávněním pro zjišťování volnosti koleje na liché zhlaví k výhybkám č. 6 a 7 pro zjišťování volnosti těchto výhybek po dobu posouvání izolovaného styku u návěstidla S4. Návěstidlo S4 se posune současně se stykem. Důvodem je, že při odpojení stykových transformátorů se bude tvářit výhybkový úsek V6-7 jako obsazený, na JOP bude zobrazen červenou barvou. Vjezdy a odjezdy na k. č. 1 od/do Louk nad Olší budou na přivolávací návěst. Bude stačit, když se na dobu přesunu izolovaného styku (1 až 2 dny) umístí k těmto výhybkám pracovník pro zjišťování volnosti koleje a bude hlásit volnost výhybkového úseku V6-7 telefonicky mobilním telefonem na CDP Přerov. Přivolávací návěsti při vlakových cestách na 1. kolej bude dávat dispečer na CDP Přerov. Umístění výpravčího do ŽST Karviná není nutné.

V případě posunu styků u návěstidel L3 a S3 je požadována v projektu i výluka sousední koleje č. 1. Je to zejména z důvodu ohrožení koleje č. 1 při přesunu návěstidla L3, kde není dostatečná osová vzdálenost ke koleji č. 1. Vyloučené koleje č. 1 a 3 se budou objíždět po kolejích sudé kolejové skupiny. Zčervenání výhybkových úseků V5 a V13 tak nebude mít vliv na jízdu vlaků. Proto pro posuny styků u návěstidel L3 a S3 nebude do Karviné pracovník pro zjišťování volnosti koleje umístěn.

Pracovník pro hlídání volnosti koleje tak bude umístěn pouze na dobu max. 2 dny k výhybkovému úseku V6-7.

Pro výkopové práce pro pokládku kabelů pro posouvaná návěstidla výpravčí umístěn nebude, stanice při těchto zemních pracech zůstane neobsazena dopravním zaměstnancem a zůstane ovládána z CDP Přerov. Zaměstnanci zhotovitele se před vstupem do kolejiště ohlásí telefonicky dispečerovi na CDP Přerov, bezpečnostní štítek se předá telefonicky podle předpisu SŽDC Zam1 a SŽDC BP1. Z důvodu zemních prací výpravčí do Karviné umísťován nebude a stanice zůstane ovládána z CDP Přerov.

Pouze na závěr na dobu dvou dní při přehrání a přezkoušení software bude do stanice umístěn výpravčí a stanice přepnuta na ovládání z místní JOP. Na přehrání software a přezkoušení stanice jsou vyčleněny dva dny. Jezdit se bude na nouzové cesty s přivolávací návěstí zadávané z místní JOP. Přednostně budou přezkoušeny a výpravčímu předány k obsluze ty přivolávací návěsti a výhybky, které jsou pro dopravu nejdůležitější. Úplná výluka SZZ se předpokládá pouze od začátku přehrávání software do předání prvních nejdůležitějších přivolávacích návěstí a výhybek. Předpokládá se, že tato doba bude trvat max. 1 hodinu a bude směřována do vlakové pauzy. Po dobu přehrávání a přezkoušení software (2 dny) bude stanice obsazena výpravčím a přepnuta na ovládání z místní JOP.

Během výluky Z9:

Na závěr prací výluka ETCS v celé oblasti řízené z dotčené RBC, která zahrnuje oblast od st. hranice s Polskem po ŽST Ostrava (mimo) v délce trvání 7 dní.

Na CDP bude provedena změna softwaru ETCS Petrovice u Karviné – Přerov, na příslušné RBC bude provedena změna softwaru. Po dobu přehrávání softwaru bude ETCS pod RBC Petrovice u K. – Ostrava (mimo) bude mimo provoz ETCS po dobu 7 dní (vč. zkoušení). S tím souvisí snížení traťové rychlosti na 100 km/h pro drážní vozidla nevybavená národním vlakovým zabezpečovačem, ale vybavená pouze ETCS.

Během výluky Z10:

Dále bude na CDP Přerov provedena změna adresného softwaru DOZ, po dobu změny softwaru DOZ bude nutné všechny stanice obsadit výpravčím a ovládat je místně po dobu 2 dní. Dále bude provedena změna softwaru v jednotlivých stanicích.

8. Omezení rychlosti:

Pro práce v ŽST Třinec pomalá jízda 50 km/h na sousedních kolejích kolem pracovního místa.

Pro práce v ŽST Český Těšín (výluka koleje č. 238 pro realizaci 5. nástupiště) pomalá jízda nenárokována, traťová rychlost je 50 km/h. Dále pomalá jízda cca 100 m okolo návěstidla FL po dobu 2 dní.

Pro práce v ŽST Karviná hl. n. pomalá jízda 50 km/h na sousedních kolejích kolem pracovního místa.

Pomalé jízdy v mezistaničních úsecích nejsou nárokovány.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během výluky A1.1:

Během výluky bude vyloučena sudá kolejová skupina a část liché kolejové skupiny (1, 3, 5, 11, 13, 15). Elektrický provoz bude zachován na části liché kolejové skupiny a na dvou hranách ostrovního nástupiště č. 3, které budou využívány vlaky osobní dopravy. Vlaky nákladní dopravy budou provázeny podle aktuální provozní situace po sjízdných kolejích.

Vzhledem k omezeným kolejovým kapacitám se výluku doporučuje provádět v nepracovní dny.

Během výluky A1.2:

Během výluky bude vyloučena část sudé kolejové skupiny. Elektrický provoz bude zachován na liché kolejové skupině, kolejově budou nevyloučené i koleje č. 6 a 8 (bez napětí). Vlaky osobní dopravy budou využívat nástupiště č. 3. Vlaky nákladní dopravy budou provázeny podle aktuální provozní situace po sjízdných kolejích.

Vzhledem k omezeným kolejovým kapacitám se výluku doporučuje provádět v nepracovní dny.

Během výluky A2.1:

Výluka nemá vliv na vedení vlaků osobní dopravy. Výchozí vlaky nákladní dopravy budou sestavovány na ostatních sjízdných kolejích liché skupiny.

Během výluky A2.2:

Výluka nemá vliv na vedení vlaků osobní dopravy. Výchozí vlaky nákladní dopravy budou sestavovány na ostatních sjízdných kolejích liché skupiny, tranzitní vlaky budou provázeny podle aktuální provozní situace po sjízdných kolejích.

Během výluky A2.3:

Během výluky bude vyloučena část liché kolejové skupiny. Elektrický provoz bude zachován na sudé kolejové skupině, napěťově a kolejově budou nevyloučené i koleje č. 7 až 15. Vlaky osobní dopravy budou využívat nástupiště č. 1 a 2. Vlaky nákladní dopravy budou provázeny podle aktuální provozní situace po sjízdných kolejích.

Vzhledem k omezeným kolejovým kapacitám se výluku doporučuje provádět v nepracovní dny.

Během výluky A2.4:

Během výluky bude vyloučena sudá kolejová skupina. Elektrický provoz bude zachován na liché kolejové skupině. Vlaky osobní dopravy budou využívat nástupiště č. 3. Vlaky nákladní dopravy budou provázeny podle aktuální provozní situace po sjízdných kolejích.

Vzhledem k omezeným kolejovým kapacitám se výluku doporučuje provádět v nepracovní dny.

Během výluky A3:

Výluka nemá vliv na vedení vlaků osobní dopravy. Výchozí vlaky nákladní dopravy budou sestavovány na ostatních sjízdných kolejích.

Pro výluku vlečkové koleje č. 101 si vlečkař přijme interní provozní opatření.

Během výluky A4.1, A4.2, A4.3, A4.4, A4.5, A4.6:

Výluky nemají vliv na vedení vlaků osobní dopravy. Výchozí vlaky nákladní dopravy budou sestavovány na ostatních sjízdných kolejích liché skupiny.

Výluka nenárokují vyloučení trakčního vedení, elektrický provoz ve stanici nebude omezen.

Během výluky C1:

Během výluky bude k dispozici výhradně sudá kolejová skupina. Veškeré vlaky osobní dopravy budou odbaveny na 1. a 2. nástupišti. Není nutné přijímat opatření ve formě redukce vlaků a náhrady autobusy NAD. Vlaky nákladní dopravy budou prováděny podle aktuální provozní situace po sjízdných kolejích.

Během výluky C2:

Během výluky bude k dispozici lichá kolejová skupina v závislé trakci a na sudé skupině koleje č. 2 a 6 v nezávislé trakci. Veškeré vlaky osobní dopravy budou odbaveny na 3. nástupišti. Není nutné přijímat opatření ve formě redukce vlaků a náhrady autobusy NAD. Vlaky nákladní dopravy budou prováděny podle aktuální provozní situace po sjízdných kolejích.

5.4 Přehled dopravních a přepravních opatření

5.4.1 Přehled kolejových a napětových výluk

Stavební postup	Výluka	Termín výluky	Délka trvání	Místo výluky	Popis výluky
Stavební postup SP1	A1.1	nespecifikováno	8 hodin	ŽST Třinec	Staniční koleje č. 2, 4, 7, 9 v celé délce, trakční vedení nad kolejemi č. 2 + 4 + 6a + 6, 7 + 9.
	A1.2	nespecifikováno	8 hodin		Staniční koleje č. 2, 4, 10 v celé délce, trakční vedení nad kolejemi č. 2 + 4 + 6a + 6.
	A2.1	nespecifikováno	8 hodin		Staniční koleje č. 11, 13, 15 v celé délce, trakční vedení nad kolejemi č. 11 + 13 + 15.
	A2.2	nespecifikováno	8 hodin		Staniční koleje č. 7, 9 v celé délce, trakční vedení nad kolejemi č. 7 + 9.
	A2.3	nespecifikováno	8 hodin		Staniční koleje č. 1, 3, 5 v celé délce, trakční vedení nad kolejemi č. 1 + 3 + 3a + 5.
	A2.4	nespecifikováno	8 hodin		Staniční koleje č. 2, 4, 6 v celé délce, trakční vedení nad kolejemi č. 2 + 4 + 6.
	A3	nespecifikováno	2 dny		Staniční kolej č. 15 v celé délce, vlečková kolej č. 101 v celé délce, trakční vedení nad kolejemi č. 11 + 13 + 15.
	A4.1	nespecifikováno	12 hodin		Staniční kolej č. 5 v celé délce.
	A4.2	nespecifikováno	12 hodin		Staniční kolej č. 7 v celé délce.
	A4.3	nespecifikováno	12 hodin		Staniční kolej č. 9 v celé délce.
	A4.4	nespecifikováno	12 hodin		Staniční kolej č. 11 v celé délce.
	A4.5	nespecifikováno	12 hodin		Staniční kolej č. 13 v celé délce.
	A4.6	nespecifikováno	12 hodin		Staniční kolej č. 15 v celé délce.
	C1	nespecifikováno	2 dny	Karviná hl. n.	Staniční koleje č. 1, 3 v celé délce, trakční vedení nad kolejemi č. 1, 3.
	C2	nespecifikováno	2 dny		Staniční kolej č. 4 v celé délce, trakční vedení nad kolejemi č. 4 + 4a + 6 + 8.

5.4.2 Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést náhradní autobusovou dopravu

V této stavbě nejsou nárokovány.

5.4.3 Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

V této stavbě nejsou nárokovány.

5.4.4 Obsazení služeben zaměstnanci vybraných povolání po dobu stavby

Personální potřeba dopravních zaměstnanců a obsazení dopraven je vyčíslena následovně. Výluky Z1 až Z8 v jednotlivých stanicích budou probíhat postupně, tj. není nárokováno souběžné obsazení stanic dopravními zaměstnanci. Naopak během výluky Z9 je požadavek na současné obsazení všech dotčených stanic.

ŽST Mosty u Jablunkova:

- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z1).
- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z9).

ŽST Návsi:

- 10 dní nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z2).
- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z9).

ŽST Bystřice:

- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z3).
- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z9).

ŽST Třinec:

- 3 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z4).
- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z9).

ŽST Český Těšín a Odb. Chotěbuz:

- 10 dní nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z5).
- Z uvedených 10 souběžně po dobu 2 dní zároveň místně ovládána odbočka Chotěbuz (výluka Z5 + Z6).
- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z9).

ŽST Louky nad Olší:

- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z7).
- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z9).

ŽST Karviná hl. n.:

- 2 dny nepřetržitě pracovník pro hlídání volnosti koleje k výhybkovému úseku V6-7 (výluka Z8).
- 2 dní nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z8).
- 2 dny nepřetržitě předání na místní ovládání a obsazení výpravčím (výluka Z9).

ZÁVĚR

Provozní a dopravní technologie přípravné dokumentace stavby a záměru projektu „ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovce“ obsahuje:

- Provozně-technickou analýzu současného stavu železniční dopravní cesty v řešeném úseku,
- dopravně-přepravní charakteristiku řešeného úseku a stávající rozsah dopravy,
- kvantifikuje počty současně aktivních vlaků a definuje nutné počty radioblokových centrál nutných pro stávající rozsah dopravy,
- definuje výhledový rozsah dopravy,
- kvantifikuje počty současně aktivních vlaků a definuje nutné počty radioblokových centrál nutných pro očekávanou výhledovou dopravu,
- pro stávající i výhledový rozsah dopravy byl konstatován požadavek na jednu radioblokovou centrálu pro posuzovaný úsek,
- definuje dopady na užitečné délky dopravních kolejí železničních stanic při zavedení systému ETCS ve formě užitečných délek mezi návěstidly a dále využitelných délek pro sudý, resp. lichý směr (mezi návěstidlem a zadní balízou),
- navrhuje opatření při nedostatečných užitečných délkách dopravních kolejí ve formě stavebních úprav, příp. výluk současných vlakových cest,
- dle podkladů od projektantů jednotlivých stavebních objektů stanovuje požadavek na nutnost zavedení výluk železniční dopravy na tratovém úseku státní hranice SR/ČR – Dětmárovce (mimo),
- definuje návrh dopravních opatření drážní dopravy během výstavby.

DOKLADOVÁ ČÁST

Seznam dokladů:

01. Vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy Ministerstva dopravy
02. Vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy Moravskoslezského kraje
03. Vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy dopravce RegioJet, a. s.
04. Vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy dopravce Leo Express, a. s.
05. Vyjádření k výhledové organizaci a rozsahu dopravy ze strany sdružení ŽESNAD.CZ
06. Korekce výhledové nákladní dopravy ze strany Odborem strategie Správy železnic

13. 02. 2019 5737
DS



Ministerstvo dopravy

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

Dopravní projektování, spol. s r.o.
Ing. Miroslav Bezděk
ředitel společnosti
Janáčkova 1194/12
702 00 Moravská Ostrava

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
1026/19-Pö/21.01.2019	21/2019-190-VD/2	Snopek Jan, Mgr. / 225131173	12.02.2019

Věc: ETCS Mosty u Jablunkova - Dětmorovice

Vážený pane řediteli,

dne 23. ledna jsme obdrželi Váš dopis týkající se výhledového rozsahu dálkové železniční dopravy na trati č. 320 v traťových úsecích Dětmorovice – Český Těšín a Český Těšín – Mosty u Jablunkova. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme následující skutečnosti.

Ministerstvo dopravy v dotčených traťových úsecích objednává vlaky dálkové dopravy linky Ex1 (Praha –) Ostrava – Český Těšín – Návsí (– Slovensko). Konstrukce této linky vychází z uzlu Olomouc v poloze L:00. Vlaky linky Ex1 jsou v současnosti v daných úsecích vedeny v nepravidelném intervalu 60/120/180 minut v průběhu občanského dne (v pracovní i nepracovní dny) a zastavují ve stanicích Karviná hl.n., Český Těšín, Třinec Centrum a Návsí. Vybrané vlaky zastavují také v žst. Třinec. Lze předpokládat, že linkové vedení, rozsah dopravy a koncepce zastavování budou na trati Dětmorovice – Mosty u Jablunkova zachovány v krátkodobé, střednědobé i dlouhodobé perspektivě. Cílem Ministerstva dopravy nicméně zůstává dosáhnout v perspektivě několika příštích let objednávky vlaků linky Ex1, které by na trati č. 320 byly vedeny v pravidelném intervalu 120 minut. V případě délky souprav vlaků linky Ex1 lze uvést, že bude odpovídat současnému stavu (GVD 2018/2019), se zohledněním potřeb dopravce České dráhy v relaci Praha – Ostrava a slovenské strany (MDV SR, ZSSK) na území Slovenska.

Kromě vlaků v objednávce Ministerstva dopravy jsou na trati Dětmorovice – Mosty u Jablunkova vedeny také komerční vlaky denní i noční dopravy, do jejichž vedení nemá Ministerstvo dopravy možnost zasahovat, nemá tedy ani informace o jejich vedení v dlouhodobějším časovém horizontu.

V úsecích Odbočka Koukolná – Odbočka Závada, Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína (– Polanka nad Odrou) a Český Těšín st.hr. – Český Těšín nepředpokládá Ministerstvo dopravy objednávku vlaků dálkové dopravy.

Vážený pane řediteli, věříme, že údaje uvedené v tomto dopise přispějí k úspěšnému dokončení záměru projektu a dokumentace pro územní řízení. V případě potřeby jsme Vám k dispozici.

S pozdravem

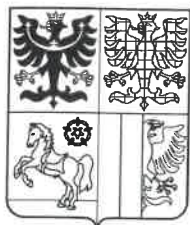
v z. ing. František Vichťa
zástupce ředitele

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

František Vichťa
Ministerstvo dopravy ČR

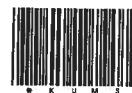
Elektronicky podepsáno: 13.02.2019 11:23:57
T=vedoucí oddělení koncepce a rozvoje, SERIALNUMBER=P22039,
G=František, SN=Vichťa, CN=František Vichťa, OU=21491,
OU=odbor veřejné dopravy, O=Ministerstvo dopravy lič





21. 02. 2019 5786
DS

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



Elektronický podpis - 21.2.2019
Certifikát autora podpisu :
Jméno : Ing. Václav Elbl
Vydal : PostSignum Qualified C...
Platnost do : 17.7.2019 11:16:27 +02:00

Váš dopis zn.: 1026/ 19-Pö
Ze dne: 2019-01-23
Čj: MSK 13621/2019
Sp. zn.: DSH/3669/2019/Elb
281. V5 N
Vyřizuje: Ing. Václav Elbl
Telefon: 595 622 505
Fax: 595 622 126
E-mail: posta@msk.cz
Datum: 2019-02-21

DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12
702 00 Moravská Ostrava

Sdělení k žádosti

Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje byla dne 23. 1. 2019 doručena žádost společnosti Dopravní projektování, spol. s r. o. o sdělení parametrů výhledové regionální osobní dopravy pro zpracování záměru projektu a dokumentace pro územní řízení stavby „ETCS Mosty u Jablunkova - Dětmárovice“ v profesi dopravní technologie. Konkrétně pak bylo požadováno:

- očekávané relace a rozsah dálkové osobní drážní dopravy v pracovní, případně nepracovní den pro jednotlivé dotčené traťové úseky - tj. Dětmárovice - Český Těšín a Český Těšín - Mosty u Jablunkova st. hr. (- Čadca),
- rozsah výhledové regionální osobní drážní dopravy na odbočných tratích Odb. Koukolná - Odb. Závada, Český Těšín - Frýdek-Místek, Český Těšín - Albrechtice u Českého Těšína (- Polanka nad Odrou), Český Těšín st. hr. - Český Těšín,
- pro výše uvedené úseky pak i výhledové délky vlaků regionální osobní dopravy.

Krajský úřad k žádosti sděluje následující informace.

- v úseku Dětmárovice - Český Těšín se předpokládá vedení 20 párů vlaků osobní dopravy v pracovních dnech, 18 párů vlaků o víkendech (linka S2), bez očekávaného nárůstu dopravy,
- v úseku Český Těšín - Mosty u Jablunkova se předpokládá vedení 28 párů vlaků osobní dopravy v pracovních dnech, 18 párů vlaků o víkendech, předpokládá se vedení linky R61 do železniční stanice Návsí,
- na odbočných tratích Český Těšín - Frýdek-Místek se předpokládá vedení 20 párů vlaků osobní dopravy v pracovní den i o víkendech. S nárůstem dopravy se do doby realizace Studie proveditelnosti Beskydy nepočítá. Na trati Český Těšín - Cieszyn se předpokládá vedení 9 párů vlaků osobní dopravy denně. Na traťovém úseku Český Těšín - Albrechtice u Českého Těšína se předpokládá vedení 32 párů vlaků osobní dopravy v pracovních dnech, 19 párů vlaků o víkendech (linky R61 a S1), nárůst dopravy se neočekává.

- Výhledové délky vlaků na požadovaných tratích a jejich traťových úsecích se předpokládají v parametrech stávajících vlakových jednotek využívaných pro potřeby regionální dopravy.

S pozdravem

„otisk razítka“

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

Za správnost vyhotovení Ing. Václav Eibl, referent pro dopravní infrastrukturu

RegioJet, a. s.
Dům pánů z Lipé
náměstí Svobody 17
602 00 Brno

Dobrý den,

dopravce RegioJet, a.s. se k záměru projektu a dokumentace pro územní řízení stavby „ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice“ v profesi dopravní technologie může vyjádřit velice obecně. Rozsah dopravy vychází jak z komerčních plánů, ale i ze závazkové dopravy. Přesto se pokusíme na Vaše otázky odpovědět a však nelze je chápat jako zcela závazné. Níže předpokládaný rozsah dopravy pro roky 2021-2023. Co se týče předpokladu pro roky 2023-2030 nejsme schopni toto zatím generovat.

1. *Očekávané relace a rozsah dálkové osobní drážní dopravy v pracovní, případně nepracovní den pro jednotlivé dotčené traťové úseky – tj. Dětmárovice – Český Těšín a Český Těšín – Mosty u Jablunkova st. hr. (– Čadca).*

Dětmárovice- Český Těšín v pracovní dny: 2 páry mezinárodních Ex

Dětmárovice- Český Těšín v nepracovní dny: 2 páry mezinárodních Ex

Český Těšín-Mosty u J. v pracovní dny: 6 párů mezinárodních Ex, 4 páry vnitrostátních Ex (Návsí)

Český Těšín-Mosty u J. v nepracovní dny: 6 párů mezinárodních Ex, 4 páry vnitrostátních Ex (Návsí)

2. *Případný rozsah výhledové dálkové osobní drážní dopravy na odbočných tratích Odb. Koukolná – Odb. Závada, Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína (– Polanka nad Odrou), Český Těšín st. hr. – Český Těšín.*

Odb Koukolná- Odb.Závada: žádné spoje

Český Těšín- Albrechtice u Č.T. v pracovní dny: 4 páry mezinárodních Ex, 3 páry vnitrostátních Ex

Český Těšín- Albrechtice u Č.T. v nepracovní dny: 4 páry mezinárodních Ex, 3 páry vnitrostátních Ex

3. *Pro výše uvedené úseky pak i výhledové délky vlaků dálkové osobní dopravy.*

Max.délka souprav u mezinárodních spojů: max. HDV+15 vozů (415m)

Max.délka souprav u vnitrostátních spojů: max. HDV+10 vozů (283m)



**Dopravní projektování, spol. s r. o.
JANÁČKOVA 1194/12
702 00 OSTRAVA**

K rukám ředitele Ing. Miroslava Bezděka

V Praze dne 14. 3. 2019

Vážený pane řediteli,

k Vašemu dotazu ze dne 21.1.2019 ohledně výhledového rozsahu provozu společnosti Leo Express s.r.o. sdělujeme následující:

Výhledově plánujeme každodenní provoz 3 párů vlaků v relaci Praha – Bohumín – Karviná – Český Těšín – Třinec centrum – Čadca – Košice a 2 párů vlaků v relaci Praha – Bohumín – Karviná hl.n. Očekáváme zde nasazování vlaků o délce 90 a 110 metrů.

S pozdravem

Jindřich Škripko
ředitel závazkové dopravy
LEO Express s.r.o.



Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Podleská 926/5,

CZ-104 00 Praha 10

Tlf.: +420 603 463 484

info@zesnad.cz

www.zesnad.cz

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
	23/2019	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 14.3.2019

Vážený pan
Ing. Miroslav Bezděk
Dopravní projektování spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12
702 00 Ostrava, Moravská Ostrava

Věc: Sdělení parametrů výhledové dopravy tratě Mosty u Jablunkova – Dětmárovice

Vážený pane řediteli,

Na základě Vaší žádosti ze dne 21.1.2019 zasíláme podklady pro zpracování záměru projektu a dokumentace pro územní řízení stavby „ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice“.

Trať Mosty u Jablunkova – Dětmárovice je významná v mezinárodní nákladní dopravě, a to nejen v přepravách Slovensko – Česko, ale vzhledem k nepříznivým terénním podmínkám v pásmu Karpat na severozápadě a severu Slovenska je Jablunkovský průsmyk přirozeným dopravním průchodem Karpat. Tudíž veškeré přepravy po železnici ze západní a střední části Slovenska, jakož i přepravy z větší části Maďarska (a případně i dalších zemí ležících jižně od Maďarska), do Polska, pokud nebudou trasovány přes Lanžhot – Přerov – Bohumín, budou využívat trať přes Jablunkovský průsmyk. Trať přes přechod Skalité / Zwardoň je pro nákladní

dopravu sklonově velmi nepříznivá a trať přes Plaveč je pro výše zmíněné relace již velmi odlehlá.

Vedle vozby ve stávajících relacích budou tedy na vzestupu komodity:

- kombinovaná doprava
 - o přesun přeprav ze silnice na kombinovanou dopravu (mj. rozvoj terminálu intermodální přepravy Žilina) v přepravách ze Slovenska do Polska, pobaltských zemí a Skandinávie
 - o přesun přeprav v relacích Maďarsko – Polsko / Pobaltí / Skandinávie ze silnice na kombinovanou dopravu
- mezinárodní přepravy automotive:
 - o Slovensko (např. KIA Žilina) – Polsko / Pobaltí / Skandinávie
 - o Maďarsko – Polsko / Pobaltí / Skandinávie

Trať můžeme z hlediska zatížení nákladní dopravou rozdělit na následující úseky, pro které předpokládáme následující rozvoj přepravy:

1) Mosty u Jablunkova – Třinec

Rok	Vlaků
2020	52
2025	63
2030	74

2) Třinec – Český Těšín

Rok	Vlaků
2020	82
2025	93
2030	104

3) Český Těšín – Dětmarovice

Rok	Vlaků
2020	50
2025	60
2030	70

Úsek Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína

Rok	Vlaků
2020	38
2025	40
2030	42

Úsek Odb. Koukolná – Odb. Závada

Rok	Vlaků
2020	15
2025	18
2030	21

Ohledně výkonů vlečky Louky nad Olší – Karviná-Doly přikládáme statistiku z roku 2015. Tento provoz bude souviset s těžbou OKD, tudíž předpokládáme jeho pokračování v rozmezí 5 – 20 let.

Předpokládané délky a hmotnosti vlaků (platí pro všechny úseky:

Nex: délka do 740 m, hmotnost 2100 t, rychlost 100 km/h

Pn: délka 600 – 740 m, hmotnost až 3200 t, rychlost 90 - 100 km/h

Hnací vozidla: v dálkové vozbě postupné rozšiřování moderních hnacích vozidel zejména Bombardier TRAXX (v CZ řada 386), Siemens ES64F4 (ř. DB 189) / Taurus (ř. ÖBB 1216 / DB 182) / Vectron (v CZ řada 383) na všechny druhy vlaků.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

ŽESNAD.CZ

Příloha č.1 – přehled vlaků do/z Louky nad Olší



15. 03. 2019

5278

Váš dopis zn. 1068/19-Pö
Ze dne 11. února 2019
Naše zn. 14065/2019-SZDC-GR-O26
Listů/příloh 1/1

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

Datum 14. března 2019

DOPRAVNÍ PROJEKTOVÁNÍ, spol. s r.o.

Ing. Miroslav Bezděk
Janáčkova 1194/12
702 00 Moravská Ostrava

Vyjádření k žádosti o podklady pro stavbu „ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmorovice“

Vážený pane řediteli,
odboru strategie (O26) Správy železniční dopravní cesty, státní organizace byla doručena Vaše žádost č. j. 1068/19-Pö o poskytnutí dat o průměrných počtech reálně odjetých vlaků dle kategorií pro potřeby zpracování dopravní technologie v rámci záměru projektu a dokumentace pro územní řízení stavby „ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmorovice“. Po posouzení žádosti sdělujeme:

Požadovaná data o reálně odjetých vlacích podle kategorií za rok 2018 posíláme v příloze vyjádření. Na základně telefonického upřesnění účelu dat a faktu, že data jsou určena pro zpracování dopravní technologie, jsou posílána data vyjádřena v tzv. „maximální variaci“. Maximální variace představuje běžnou (pravidelně se opakující) maximální hodnotu počtu vlaků za den v daném traťovém úseku a lépe tak slouží pro potřeby zpracování dopravní technologie nežli roční průměr denních intenzit.

Ohledně dotazu na podíl nákladních vlaků délky 740 metrů ve výhledovém rozsahu dopravy sdělujeme, že s provozem takovýchto vlaků se uvažuje výhledově pouze na trati 320 Bohumín – Čadca a 321 v traťovém úseku Ostrava-Svinov/Vých. Polanka nad Odrou – Český Těšín. Očekávaný podíl na celkovém výhledovém rozsahu nákladních dopravy je 20 %. Na ostatních traťových úsecích z Vašeho seznamu se s provozem nákladních vlaků 740 m neuvažuje.

Závěrem bych se Vás dovolil požádat o zaslání finálního návrhu výhledového rozsahu osobní a nákladní dopravy pro výše uvedenou stavbu pro jeho potvrzení odborem O26.

S pozdravem

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

Přílohy

Příloha 1 – Podklady pro stavbu „ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmorovice“ – reálně odjeté vlaky podle kategorií 2018

Maximální variace vlaků za den podle kategorií v roce 2018

Podklady pro stavbu „ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmorovice“ – reálné odjeté vlaky podle kategorií 2018 [vlaky/den]

Traťový úsek	Ex	R	Sp	Os	Sv	Celkem OD	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem ND	Celkem OD+ND
Čadca ŽSR – Mosty u Jablunkova	21	8	0	16	0	45	23	19	0	13	55	100
Mosty u Jablunkova – Návsí	21	8	0	36	0	65	25	20	0	11	56	121
Návsí – Bystřice	30	8	0	44	0	82	25	20	0,5	11	56,5	138,5
Bystřice – Třinec	30	8	0	44	0	82	24	20	0,5	11	55,5	137,5
Třinec – Český Těšín	30	8	3	45	0	86	15	36	6	21	78	164
Český Těšín – Odb. Chotěbuz	30	8	14	88	1	141	15	36	3	19	73	214
Odb. Chotěbuz – Louky nad Olší	16	8	0	40	1	65	4	23	3	12	42	107
Louky nad Olší – Karviná hl. n.	16	8	0	40	1	65	4	24	3	12	43	108
Karviná hl. n. – Odb. Koukolná	18	8	0	40	1	67	4	23	4	12	43	110
Odb. Koukolná – Dětmorovice	18	8	0	40	1	67	2	15	0	11	28	95
Český Těšín – Hnojník	0	0	0	38	0	38	0	0	0	0	0	38
Czieszyn PKP – Český Těšín	0	0	0	18	0	18	0	6	0	2	8	26
Odb. Chotěbuz – Albrechtice u Č. Těšína	16	0	14	48	0	78	13	18	0	11	42	120
Louky nad Olší – Karviná-Doly	0	0	0	0	0	0	0	11	0	4	15	15

OD – osobní doprava

ND – nákladní doprava

Pösel Miroslav

Od: Beran@szdc.cz
Odesláno: čtvrtek 4. dubna 2019 12:49
Komu: Pösel Miroslav
Kopie: Fuksa@szdc.cz; boh@signalprojekt.cz
Předmět: RE: ETCS Mosty -Dětmorovice
Přílohy: Výhled Mosty u Jablunkova - Dětmorovice_SŽDC-O26.xlsx

Dobrý den,

děkuji Vám za zaslání podrobnějšího návrhu výhledového rozsahu dopravy na trati Mosty u Jablunkova – Dětmorovice a na přilehlých tratích.

Z hlediska výhledového rozsahu **osobní dopravy** nemáme vůči Vašemu návrhu žádných připomínek a je možné jej použít pro zpracování dopravní technologie v rámci stavby ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmorovice.

V otázce stanovení výhledové **nákladní dopravy** však navrhujeme některé změny, které lépe reflektují dnešní představy o budoucím vývoji na dotčených tratích. Tento návrh změn posílám v excelovské tabulce v příloze. Jedná se především o traťový úsek odb. Chotěbuz – Albrechtice u Českého Těšína, kde výhledově očekáváme převedení trasování některých vlaků ve prospěch úseku odb. Chotěbuz – odb. Koukolná. Za cílový časový horizont, ke kterému se tento výhled váže, je možné považovat rok 2030. Ostatní hodnoty, které v návrhu výhledového rozsahu dopravy uvádíte a které nejsou přílohou dotčeny, včetně parametrů vlakových souprav, akceptujeme.

Děkuji za spolupráci.

S pozdravem

Ing. Tomáš Beran

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

systémový specialista
úsek modernizace dráhy, odbor strategie

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
T +420 972 235 685
M +420 727 800 110
E Beran@szdc.cz
www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.szdc.cz/dolozka

From: Pösel Miroslav [mailto:posel@dopravniprojektovani.cz]
Sent: Tuesday, April 02, 2019 9:34 AM
To: Beran Tomáš, Ing.
Cc: Radek Böhm
Subject: FW: ETCS Mosty -Dětmorovice

Dobrý den, ještě v návaznosti na předchozí zasílám zpracované tabulky počtů vlaků a s tím související propočty. V nákladní dopravě jsou uváděny počty vlaků pro rok 2025 dle sdělení ŽESNADu. Prosím o sdělení přípravných korekcí z Vaší strany.

S pozdravem

Ing. Miroslav Pösel
Dopravní projektování spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12, 702 00 Ostrava
tel: 595 155 039
mob: 730 657 124
e-mail: posel@dopravniprojektovani.cz
www: www.dopravniprojektovani.cz

From: Pösel Miroslav
Sent: Tuesday, April 2, 2019 7:10 AM
To: 'beran@szdc.cz'
Subject: FW: ETCS Mosty -Dětmarovice

Dobrý den, zatím od Vás nemám žádnou zpětnou vazbu ohledně rozsahu dopravy, který můžeme uvažovat pro níže uvedenou stavbu. Prosím o brzkou odpověď.
Děkuji.

Ing. Miroslav Pösel
Dopravní projektování spol. s r.o.
Janáčkova 1194/12, 702 00 Ostrava
tel: 595 155 039
mob: 730 657 124
e-mail: posel@dopravniprojektovani.cz
www: www.dopravniprojektovani.cz

-----Original Message-----

From: Pösel Miroslav
Sent: Monday, March 18, 2019 2:14 PM
To: beran@szdc.cz
Subject: ETCS Mosty -Dětmarovice

Dobrý den, dnes jsme obdrželi Vaše vyjádření, za které děkujeme.

Na základě naší předchozí dohody zasilám pro začátek výhledové počty vlaků dle predikce ŽESNADu. V některých úsecích je výhledový růst oproti stávajícímu stavu celkem značný, prosím tedy o sdělení, který časový horizont máme brát v potaz jako výhledový z hlediska počtu vlaků nákladní dopravy, resp. zda máme uvažovat ze sdělených počtů vlaků třeba jen určitý podíl.

Děkuji.

S pozdravem

Miroslav Pösel

UPOZORNĚNÍ

Informace obsažené v tomto e-mailu a všech připojených souborech jsou důvěrné, mohou být chráněny zákonem a jsou určeny výlučně příjemci. Nejste-li zamýšleným příjemcem, je zakázáno jakékoliv zveřejňování, zprostředkování nebo jiné použití těchto informací. Obdrželi jste e-mail neoprávněně, informujte o tom prosím odesílatele a vymažte neprodleně všechny kopie tohoto e-mailu i všech jeho příloh.