

Záměr projektu

„Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“

Doplněk dopravní technologie

Obsah

Seznam zkratk	4
1 Popis stávajícího stavu	6
1.1 Výchozí rozsah dopravy	6
1.1.1 Úsek Suchdol nad Odrou – Studénka	6
1.1.2 Úsek Studénka – Sedlnice	9
1.2 Traťové úseky	13
1.2.1 Traťový úsek Studénka – Suchdol nad Odrou	13
1.2.2 Traťový úsek Studénka – Sedlnice, obvod předjízdny koleje	14
1.2.3 Traťový úsek Sedlnice, výh.č.1 – Mošnov, Ostrava Airport	15
1.3 Dopravny	15
1.3.1 ŽST Studénka	15
1.3.2 ŽST Suchdol nad Odrou	17
1.3.3 Zastávka Hladké Životice	19
1.3.4 ŽST Sedlnice	19
1.3.5 Zastávka Sedlnice	21
1.3.6 ŽST Mošnov, Ostrava Airport	21
1.3.7 Terminál OAMP	21
1.4 Analýza využití staničních a traťových kolejí	23
1.4.1 ŽST Suchdol nad Odrou	23
1.4.2 ŽST Studénka	26
1.4.3 Studénka nákladní nádraží	29
1.4.4 Sedlnice-Bartošovice	33
1.4.5 Analýza využití traťových kolejí	38
2 Navrhovaný stav	39
2.1 Výhledový rozsah dopravy	39
2.1.1 Úsek Suchdol nad Odrou – Studénka	39
2.1.2 Úsek Studénka – Sedlnice	40
2.2 Traťové úseky	43
2.2.1 Traťový úsek Studénka – Suchdol nad Odrou	43
2.2.2 Traťový úsek Studénka – Sedlnice, obvod předjízdny koleje/Mošnov, Ostrava Airport	43
2.3 Dopravny	43
2.3.1 ŽST Studénka	43
2.3.2 ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice	45
2.3.3 ŽST Sedlnice, obvod předjízdny koleje	46
2.4 Výhledová staniční technologie	46
2.4.1 ŽST Suchdol nad Odrou	46
2.4.2 ŽST Studénka, nákladní nádraží	46
2.4.3 ŽST Studénka, triangl	47

2.4.4	ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice	48
2.4.5	Terminál OAMP	49
2.4.6	Plánované rozvojové záměry v lokalitě letiště Mošnov	51
3	Dopravně technologické výpočty	54
3.1	Následná mezidobí v traťových úsecích	54
3.2	Provozní intervaly v dopravních	55
3.3	Výpočty propustnosti traťových kolejí	56
4	Konstrukce NJŘ	59
5	Závěr	61
6	Seznam příloh	62

Seznam zkratek

AČR	Armáda České republiky
AHr	automatické hradlo
BEMU	Battery electric multiple unit = bateriová elektrická jednotka
CDP	centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, akciová společnost
DC	Direct current = stejnosměrný proud
DMU	Diesel multiple unit = motorová jednotka
DNO	deska nouzových obsluh
DNS	doplňková návěsní svítlna
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DŘT	dispečerská řídicí technika
EIP	Electric interface panel = elektrický informační panel
EMU	Electric multiple unit = motorová jednotka
EOV	elektrický ohřev výhybek
EPZ	elektrické předtápěcí zařízení
ETCS	European Train Control System = evropský vlakový zabezpečovací systém
Ex	expres
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway = globální systém pro mobilní komunikace pro železniční aplikace
GTN	graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
GVD	grafikon vlakové dopravy
HV	hnací vozidlo
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JŘ	jízdní řád
KJŘ	knižní jízdní řád
Mn	manipulační vlak
MO	místní obsluha
ND	nákladní doprava
Nex	nákladní expres
OAMP	Ostrava Airport Multimodal Park = Terminál kombinované dopravy Ostrava–Mošnov
OD	osobní doprava
Odb	odbočka
Os	osobní vlak
Pn	průběžný nákladní vlak
PO	provozní obvod
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
PTM	podpůrná trakční měnárna
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
R	Rychlík
RDP	regionální dispečerské pracoviště
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
Sp	spěšný vlak
St.	stavědlo
Sv	soupravový vlak
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení

SŽ	Správa železnic, státní organizace
TEN-T	Trans-European Transport Network = Transevropská dopravní síť
TK	temeno kolejnice
TM	trakční měnírna
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
Výh	výhybna
VZ	vozová zásilka
ŽKV	železniční kolejové vozidlo
ŽST	železniční stanice

1 Popis stávajícího stavu

1.1 Výchozí rozsah dopravy

1.1.1 Úsek Suchdol nad Odrou – Studénka

Traťový úsek Suchdol nad Odrou – Studénka je zařazen do systému TEN-T, dále je součástí II. a III. tranzitního železničního koridoru a nákladních železničních koridorů RFC5 a RFC9. Jedná se o důležitou strategickou železniční trať, na které je již ve stávajícím stavu značný rozsah dopravy. K této železniční trati neexistuje ve stávajícím stavu alternativní objížděná trasa, což značně komplikuje výlukové činnosti na této trati.

Výchozí rozsah dopravy v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka pro osobní dopravu uvažujeme ve stavu GVD 2024. V řešeném úseku jsou provozovány vlaky osobní i nákladní dopravy.

Mezinárodní dálková doprava dopravce ČD, a. s., je zastoupena mezinárodními spoji kategorie EC/IC/Ex/EN v relacích Polsko – Ostrava – Přerov – Břeclav – Rakousko/Maďarsko a relacemi vlaků SC/EC/EN/ Slovensko – Ostrava – Olomouc – Praha. Dále zde poskytují své dopravní služby soukromí dopravci Regiojet, a. s., a Leo Express, s. r. o., v relacích Praha – Olomouc – Slovensko/Polsko.

Vnitrostátní dálkovou dopravu dopravce ČD, a. s., tvoří vlaky kategorie SC/Ex Praha – Olomouc – Ostrava (–Opava/Bohumín). Spoje jsou v prokladu s mezinárodní dálkovou dopravou a tvoří pravidelnou dopravní nabídku. Patří sem také vlaky soukromé společnosti Regiojet, a. s., a Leo Express, s. r. o., v relacích Praha – Olomouc – Ostrava – (Havířov – Návsí/Bohumín). Ministerstvem dopravy objednávanou linku R8 spojující Brno a Ostravu zajišťuje v kategorii rychlík dopravce Regiojet, a. s.

Regionální doprava je zastoupena vlaky Sp a Os. Jsou zde provozovány linky:

- S3 Hranice na Moravě – Ostrava – Bohumín
- S4 Mošnov, Ostrava Airport – Studénka – Ostrava – Bohumín (– Petrovice u Karviné)
- S8 Veřovice – Štramberk – Kopřivnice – Příbor – Studénka (– Ostrava)

V následující tabulce jsou uvedeny linky osobní dopravy provozované v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka.

Tabulka 1 Linky osobní dopravy, výchozí stav

linka	směr	interval	popis, řazení, dopravce	pramen
Ex1	Praha – Olomouc – Ostrava (– Opava/Slovensko/Polsko)	120 min.	193/151 + 7–10 vozů, ČD a. s., „open access“	GVD 2024
Ex4	Rakousko/Slovensko – Břeclav – Přerov – Ostrava – Polsko	120/180 min.	1216 + 4–6 vozů, ČD a. s.	GVD 2024
SC Pendolino	(Františkovy Lázně – Plzeň –) Praha – Ostrava (– Slovensko)	120 min	Pendolino 7 vozů, ČD a. s., „open access“	GVD 2024
RJ	Praha – Olomouc – Ostravsko/Slovensko/Polsko	60/120 min	386/162 + 7 vozů, Regiojet a. s., „open access“	GVD 2024
LE	Praha – Olomouc – Ostravsko/Slovensko/Polsko	60/120 min	480 (Stadler 5 vozů) Leo Express s. r. o., „open access“	GVD 2024
R8	Brno – Přerov – Bohumín	60 min	388.2 + 5–8 vozů, Regiojet a. s.	GVD 2024
S3	Hranice na Moravě – Bohumín	60/120 min.	650.2, ČD a. s.	GVD 2024
S4	Mošnov, Ostrava Airport – Studénka – Ostrava – Bohumín	120/180 min. (některé spoje vynechány)	650.2, ČD a. s.	GVD 2024
S8	Veřovice – Studénka (– Ostrava)	Ráno 30/60 min Odpoledne 60 min	811 (+ Bdtax), 842 (+ Bdtax), ČD a. s.	GVD 2024

Z hlediska nákladní dopravy je významná tranzitní nákladní doprava ve směru Ostravsko/Polsko/Slovensko – Přerov – Břeclav – Rakousko/Slovensko/Maďarsko. Jsou zde provozovány všechny kategorie nákladních vlaků včetně spojů dálkové dopravy a mezinárodních vlaků kategorie Nex a Pn. Dopravu zajišťují dopravci ČD Cargo, a. s., PKP CARGO INTERNATIONAL, a. s., ODOS, a. s., IDS Cargo, a. s., Unipetrol doprava, a. s., a další licencovaní dopravci.

Skutečné počty jízd vlaků a údaje o nich za období leden–listopad roku 2023 vystihuje následující tabulka. Zdrojem dat jsou datové sklady Správy železnic.

Tabulka 2 Skutečná data o dopravě v roce 2023

Skutečný rozsah dopravy dle datových skladů Správy železnic za období leden–březen v roce 2023				
Mezistaniční úsek	Suchdol nad Odrou – Studénka		Studénka – Sedlnice-Bartošovice	
Kolej	1	2	1	
Druh vlaku/směr	Tam	Zpět	Tam	Zpět
Ex	3562	3636	0	0
R	1443	1470	0	0
Sp	0	0	530	516
Os	890	881	1709	1667
Sv	200	203	7	59
Nex	2336	2711	141	265
Pn	1292	1260	90	67
Mn	25	25	262	173
Vleč	12	0	0	0
Služ	82	71	7	11
Lv	468	468	153	169
Pom	0	1	0	0
Celkem Σ	10310	10726	2899	2927
Celkem za oba směry Σ	21036		5826	
9. decil [24 hodin]	126	131	36	37
Celkem za oba směry Σ	257		73	

Z tabulky lze vyčíst, že v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka bylo v období leden–březen roku 2023 celkem za oba směry provozováno 21036 vlaků, 9. decil za 24 hodin dosáhl hodnoty 257 vlaků za oba směry. V úseku Studénka – Sedlnice-Bartošovice bylo v tomtéž období celkem za oba směry provozováno 5826 vlaků s hodnotou 9. decilu 73 vlaků za 24 hodin.

Rozložení jízd vlaků v jednotlivých obdobích dne s přesností na hodiny poskytují níže uvedené tabulky pro konkrétní úseky s členěním na oba směry zvlášť. Tyto tabulky zohledňují pravidelně zavedené trasy dle GVD 2024.

Tabulka 3 Výchozí rozsah dopravy Suchdol nad Odrou – Studénka

Směr Suchdol nad Odrou – Studénka													
Druh	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	
Ex	1	1	1	0	0	0	0	0	3	1	2	2	
R	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
Os/Sp	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	
Nex	3	2	2	2	6	3	2	0	2	2	3	2	
Pn/Mn	2	2	4	5	1	0	0	1	0	1	0	0	
Σ	6	5	7	7	8	4	4	3	7	5	6	5	
Druh	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Ex	3	2	3	1	4	3	4	4	3	2	2	3	45
R	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	17
Os/Sp	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	10
Nex	2	4	1	1	2	2	1	2	2	1	0	2	49
Pn/Mn	1	0	0	2	0	2	0	1	1	1	0	1	25
Σ	8	8	5	6	8	8	6	8	8	5	3	6	146
Směr Studénka – Suchdol nad Odrou													
Druh	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	
Ex	0	0	2	1	3	2	3	4	2	4	1	4	
R	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
Os/Sp	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	1	0	
Nex	2	2	2	3	2	2	2	2	2	0	3	1	
Pn/Mn	2	3	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0	
Σ	4	5	4	5	7	7	7	8	7	6	7	6	
Druh	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Ex	2	2	3	2	3	3	1	4	0	0	0	0	43
R	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	17
Os/Sp	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	10
Nex	2	2	2	2	1	2	2	4	2	5	3	2	52
Pn/Mn	0	1	0	1	0	0	1	0	3	1	1	2	21
Σ	5	7	7	6	6	6	6	9	6	6	4	5	146

Souhrn z předchozí tabulky udává následující tabulka, kde je uveden traťový úsek, směr, druh vlaku a celkový počet vlaků za období 24 hodin.

Tabulka 4 Počet vlaků Suchdol nad Odrou – Studénka

Mezistaniční úsek	kolej	směr	Počty vlaků dle GVD s odlišením směru					Celkem Σ	Celkem za oba směry Σ
			Ex	R	Os/Sp	Nex	Pn/Mn		
Suchdol nad Odrou – Studénka	1	Tam	45	17	10	49	25	146	292
	2	Zpět	46	17	10	52	21	146	

Z tabulky lze vyčíst, že rozsah osobní a nákladní v předmětném úseku je téměř vyrovnaný. Dle GVD 2024 plánováno provézt 146 vlaků zvlášť v 1. a 2. traťové koleji. Celkem za obě traťové koleje tedy 292 vlaků za 24 hodin.

1.1.2 Úsek Studénka – Sedlnice

Traťový úsek Studénka – Sedlnice je zařazen do kategorie regionálních tratí. V úseku Studénka – Sedlnice/Mošnov, Ostrava Airport je trať jednokolejná elektrifikovaná jednosměrnou trakční soustavu 3 kV DC.

Výchozí rozsah dopravy v úseku Studénka – Sedlnice uvažujeme ve stavu GVD 2024. V řešeném úseku jsou provozovány vlaky osobní i nákladní dopravy.

Tabulka 5 Linky osobní dopravy, výchozí stav

linka	Směr	interval	popis, řazení, dopravce	pramen
S4	Mošnov, Ostrava Airport – Studénka – Ostrava – Bohumín (– Petrovice u Karviné)	120/180 min. (některé spoje vynechány)	650.2, ČD a. s.	GVD 2024
S8	Veřovice – Studénka (– Ostrava)	Ráno 30/60 min Odpoledne 60/120 min	811 (+ Bdtax), 842 (+ Bdtn), ČD a. s.	GVD 2024

Regionální doprava je v úseku Studénka – Sedlnice zastoupena vlaky Sp a Os. Jsou zde provozovány linky:

- S4 Mošnov, Ostrava Airport – Studénka – Ostrava – Bohumín (– Petrovice u Karviné)
- S8 Veřovice – Štramberk – Kopřivnice – Příbor – Studénka (– Ostrava)

Nákladní doprava je provozována v relacích Studénka – Sedlnice-Bartošovice, Studénka – Kopřivnice a Studénka – Štramberk.

V relaci Studénka nákladní nádraží – Sedlnice-Bartošovice jsou provozovány 3 páry vlaků Nex a 1,5 páru vlaků Mn. V relaci Studénka – Kopřivnice je provozován 1 pár vlaků Mn. Ostatní nákladní doprava je vedena pro potřeby vlečky Kotouč Štramberk v relaci Studénka – Štramberk a zpět v počtu 4 párů vlaků kategorie Mn. V úseku Veřovice – Štramberk není pravidelná nákladní doprava provozována.

Tabulka 6 Výchozí rozsah dopravy Studénka – Sedlnice-Bartošovice

Směr Studénka – Sedlnice-Bartošovice													
Druh	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	
Sp	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	
Os	0	0	0	0	1	3	1	0	1	2	1	2	
Sv	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
Nex	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
Mn,Lv	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	
Σ	0	0	1	0	2	6	3	1	1	2	1	2	

Druh	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Sp	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	6
Os	0	2	0	1	0	2	0	1	0	2	1	1	21
Sv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Nex	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Mn,Lv	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	7
Σ	1	3	1	1	2	2	1	1	2	3	1	1	38

Tabulka 7 Výchozí rozsah dopravy Sedlnice-Bartošovice – Studénka

Směr Sedlnice-Bartošovice – Studénka													
Druh	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	
Sp	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	
Os	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	
Sv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Nex	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mn,Lv	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
Σ	0	0	0	2	1	2	2	2	2	1	3	2	

Druh	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Sp	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	7
Os	1	0	2	0	1	0	2	1	1	0	2	0	20
Sv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Nex	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3
Mn,Lv	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	6
Σ	1	1	2	1	2	1	2	2	3	0	3	2	37

Tabulka 8 Výchozí rozsah dopravy Sedlnice-Bartošovice – Sedlnice vých. č. 1

Směr Sedlnice-Bartošovice – Sedlnice vých. č. 1													
Druh	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	
Sp	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	
Os	0	0	0	0	1	3	1	0	1	2	1	2	
Sv	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
Mn	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
Σ	0	0	1	0	2	4	2	1	1	2	1	2	

Druh	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Sp	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	7
Os	0	2	0	1	0	2	0	1	0	2	1	1	21
Sv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Mn	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	5
Σ	1	3	1	1	1	2	1	1	2	2	2	1	34

Tabulka 9 Výchozí rozsah dopravy Sedlnice vých. č. 1 – Sedlnice-Bartošovice

Směr Sedlnice vých. č. 1 – Sedlnice-Bartošovice													
Druh	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	
Sp	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	
Os	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	
Sv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mn	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
Σ	0	0	1	1	1	2	2	2	2	1	3	2	

Druh	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Sp	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	7
Os	1	0	2	0	1	0	2	1	1	0	2	0	21
Sv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Mn	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	5
Σ	1	1	2	1	2	1	2	1	1	0	3	2	34

Tabulka 10 Výchozí rozsah dopravy Sedlnice výh. č. 1 – Sedlnice předj. k.

Směr Sedlnice výh. č. 1 – Sedlnice předj. k.													
Druh	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	
Sp	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	
Os	0	0	0	0	1	2	1	0	1	1	1	1	
Sv	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
Mn	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
Σ	0	0	1	0	2	2	3	1	1	1	1	1	

Druh	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Sp	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	7
Os	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	15
Sv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Mn	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	5
Σ	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	28

Tabulka 11 Výchozí rozsah dopravy Sedlnice předj. k. – Sedlnice výh. č. 1

Směr Sedlnice předj. k. – Sedlnice výh. č. 1													
Druh	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	
Sp	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	
Os	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	
Sv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mn	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
Σ	0	0	0	1	1	2	1	1	2	1	2	1	

Druh	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Sp	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	6
Os	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	14
Sv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Mn	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	5
Σ	1	1	1	1	2	1	1	1	1	0	2	2	26

Tabulka 12 Počet vlaků Studénka – Sedlnice předj. k.

Mezistaniční úsek	Kolej	Směr	Počty vlaků dle GVD s odlišením směru					Celkem Σ	Celkem za oba směry Σ
			Sp	Os	Sv	Nex	Mn, Lv		
Studénka – Sedlnice-Bartošovice	1	Tam	6	21	1	3	7	38	75
		Zpět	7	20	1	3	6	37	
Sedlnice-Bartošovice – Sedlnice výh. č. 1	1	Tam	7	21	1	0	5	34	68
		Zpět	7	21	1	0	5	34	
Sedlnice výh. č. 1 – Sedlnice předj. k.	1	Tam	7	15	1	0	5	28	54
		Zpět	6	14	1	0	5	26	

Z tabulky lze vyčíst, že rozsah osobní a nákladní v předmětném úseku je v poměru 73 % osobní dopravy a 27 % nákladní dopravy. Dle GVD 2024 plánováno v časovém období 24 hodin celkem za oba směry provézt 75 vlaků v úseku Studénka – Sedlnice-Bartošovice, 68 vlaků v úseku Sedlnice-Bartošovice – Sedlnice výh. č. 1 a 54 vlaků v úseku Sedlnice výh. č. 1 – Sedlnice předjízdne koleje.

1.2 Traťové úseky

1.2.1 Traťový úsek Studénka – Suchdol nad Odrou

Tabulka 13. Tabulka parametrů řešené železniční trati

	Petrovice u Karviné státní hranice – Přerov
Číslo trati podle Úředního povolení	780 00
Číslo trati podle tab. trať. poměrů	305B
Číslo trati podle kniž. jízdního řádu	001, 271
Kategorie dráhy	celostátní TEN-T
Kategorie trati podle TSI INF	P3 / F4
Počet traťových kolejí	2
Provoz	Pravostranný, organizován dle SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
Max. traťová rychlost	160 km/h (Petrovice u K.st.hr. – Přerov os.n.)
Zábrzdna vzdálenost	1 000 m (Petrovice u K.st.hr. – Přerov os.n.)
Sklonové poměry rozhodné pro bezpečné brzdění vlaků	4 ‰ (ve směru Petrovice u K.st.hr. – Přerov os.n.) 4 ‰ (ve směru Přerov os.n. – Petrovice u K.st.hr.)
Největší povolená délka vlaku	720 m (Bohumín os.n. – Přerov os.n.)
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	636 m (Bohumín os.n. – Přerov os.n.)
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	350 m (Bohumín os.n. – Přerov os.n.)
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	190 m (Bohumín os.n. – Přerov os.n.)
Traťová třída zatížení; skupina přechodnosti	D4/120, C3/160;3 (Ova hl.n. Sc101,102 – Prosenice)
Průjezdny průřez	GC (Ostrava hl.n. – Přerov os.n.)
Trakční soustava	3 kV DC (Petrovice u K.st.hr. – Přerov os.n.)
Zabezpečovací zařízení vč. kategorie podle TNŽ 34 2620	TZZ: autoblok, 3. kat (Petrovice u K.st.hr. – Přerov os.n.) SZZ: elektronické, 3. kat. (ŽST Studénka, ŽST Suchdol nad Odrou)
ETCS	ETCS L2 FS
Základní rádiové spojení	GSM-R (Petrovice u K.st.hr. – Přerov os.n.)

1.2.2 Traťový úsek Studénka – Sedlnice, obvod předjízdne koleje

Tabulka 14. Tabulka parametrů řešené železniční trati

	Studénka – Veřovice
Číslo trati podle Úředního povolení	785 00
Číslo trati podle tab. trať. poměrů	306A
Číslo trati podle kniž. jízdního řádu	271
Kategorie dráhy	regionální
Kategorie trati podle TSI INF	P5 / F3
Počet traťových kolejí	1
Provoz	Organizován dle SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
Max. traťová rychlost	100 km/h (Studénka – Sedlnice, obvod předjízdne koleje)
Zábrzdna vzdálenost	1 000 m (Studénka – Sedlnice, obvod předjízdne koleje)
Sklonové poměry rozhodné pro bezpečné brzdění vlaků	10 ‰ (ve směru Studénka – Veřovice) 25 ‰ (ve směru Veřovice – Studénka)
Největší povolená délka vlaku	690 m (Studénka – Sedlnice výh.č. 1) 484 m (Sedlnice výh.č. 1 – Štramberk)
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	636 m (Studénka – Sedlnice výh.č. 1) 395 m (Sedlnice výh.č. 1 – Štramberk)
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	75 m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	60 m
Traťová třída zatížení; skupina přechodnosti	D4/100;3 (Studénka – Sedlnice, obvod předjízdne koleje)
Průjezdny průřez	GC (Studénka – Veřovice)
Trakční soustava	3 kV DC (Studénka – Sedlnice výh.č. 1) Bez trakčního vedení (Sedlnice výh.č. 1 – Veřovice)
Zabezpečovací zařízení vč. kategorie podle TNŽ 34 2620	TZZ: autoblok, 3. kat (Studénka – Mošnov, Ostrava Airport) TZZ: automatické hradlo, 3. kat (Sedlnice – Štramberk) SZZ: elektronické, 3. kat. (ŽST Studénka, ŽST Sedlnice)
ETCS	ETCS L2 (Studénka nákl.n.) neimplementováno
Základní rádiové spojení	GSM-R (Studénka – Skotnice z)

1.2.3 Traťový úsek Sedlnice, výh.č.1 – Mošnov, Ostrava Airport

Tabulka 15. Tabulka parametrů řešené železniční trati

	Sedlnice, výh.č.1 – Mošnov, Ostrava Airport
Číslo trati podle Úředního povolení	786 00
Číslo trati podle tab. trať. poměrů	306F
Číslo trati podle kniž. jízdního řádu	271
Kategorie dráhy	regionální
Kategorie trati podle TSI INF	P5 / F3
Počet traťových kolejí	1
Provoz	Organizován dle SŽ D1 ČÁST PRVNÍ
Max. traťová rychlost	90 km/h
Zábrzdna vzdálenost	1 000 m
Sklonové poměry rozhodné pro bezpečné brzdění vlaků	6 ‰ (ve směru Sedlnice výh.č. 1 - Mošnov, Ostr.Airport) 0 ‰ (ve směru Mošnov, Ostr.Airport - Sedlnice výh.č. 1)
Největší povolená délka vlaku	690 m (Sedlnice výh.č. 1 - Sedlnice výh.č. 2) 188 m (Sedlnice výh.č. 2 - Mošnov, Ostr.Airport)
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	636 m (Sedlnice výh.č. 1 - Sedlnice výh.č. 2) 188 m (Sedlnice výh.č. 2 - Mošnov, Ostr.Airport)
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	170 m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	170 m
Traťová třída zatížení; skupina přechodnosti	D4/90;2
Průjezdny průřez	GC
Trakční soustava	3 kV DC
Zabezpečovací zařízení vč. kategorie podle TNŽ 34 2620	TZZ: autoblok, 3. kat SZZ: elektronické, 3. kat. (ŽST Sedlnice, ŽST Mošnov, Ostrava Airport)
ETCS	neimplementováno
Základní rádiové spojení	GSM-R

1.3 Dopravny

1.3.1 ŽST Studénka

ŽST Studénka leží v km 244,710 dvoukolejně celostátní železniční trati č. 001, 271 Bohumín – Přerov, v km 0,000 jednokolejně regionální železniční trati č. 325 Studénka – Veřovice a v km 0,000 jednokolejně regionální železniční trati č. 279 Studénka – Bílovec.

Stanice se dělí na tři obvody: obvod osobní nádraží, obvod nákladní nádraží a obvod místní nádraží.

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo s jednotným obslužným pracovištěm (JOP), ovládané dálkově z JOP CDP Přerov traťovým dispečerem CDP nebo pohotovostním výpravčím z PPV v ŽST Ostrava-Svinov a s možností místní obsluhy z JOP (z DNO) výpravčím pro MO. SZZ je doplněno o prvky pro udělení souhlasu k odjezdu vlaku na trať D3.

Mezi stanicemi Studénka – Jistebník a Studénka – Suchdol nad Odrou je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, trojznakový obousměrný automatický blok typu ABE-1 s oddílovými návěstidly, přenosem kódu vlakového zabezpečovače a úplnou blokovou podmínkou zavedenou trvale. Volnost mezistaničního úseku je kontrolována kolejovými obvody. Mezi stanicemi Studénka – Sedlnice je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, trojznakový obousměrný automatický blok typu ABE-1 s oddílovým návěstidlem, přenosem kódu vlakového zabezpečovače a úplnou blokovou podmínkou zavedenou trvale. Volnost mezistaničního úseku

je kontrolována kolejovými obvody. Mezi stanicí Studénka a dopravnou D3 Bílovec je jízda vlaků zabezpečena dle předpisu SŽ D3.

Do stanice jsou zaústěny 4 vlečky.

- Vlečka č. 6117 – MSV Metal Studénka, a.s. je zaústěna výhybkou č. 19 do koleje č. 16 v km 244,475.
- Vlečka č. 6118 – VSMS Studénka je zaústěna výhybkou č. 46 do koleje č. 104 v km 243,248.
- Vlečka č. 6119 – NAVOS, a.s. – vlečka Studénka je zaústěna výhybkou č. 44 do koleje č. 105b v km 243,499.
- Vlečka č. 6285 – Vlečka RSM Studénka je zaústěna výhybkou č. 121 do koleje č. 305 v km 245,377.

Tabulka 16. Přehled nástupišť v ŽST Studénka

Označení nástupiště	Typ nástupiště	Přístup	Číslo koleje u nástupiště	Délka nástupní hrany [m]	Výška nástupní hrany [mm]	Určení nástupiště
nástupiště č. 1	ostrovní	podchod, výtah	1	400	550	vlaky směr Ostrava
			3			vlaky směr Ostrava, Suchdol nad Odrou, Veřovice
nástupiště č. 2	ostrovní		2	400	550	vlaky směr Suchdol nad Odrou
			4			
nástupiště č. 3	vnější	z příjezdové komunikace	12	80	550	vlaky směr Bílovec
nástupiště č. 4	jednostranné		15	165	300	vlaky směr Sedlnice-Bartošovice
	vnější		15a			
			17	102		

Tabulka 17. Přehled kolejí v ŽST Studénka

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Vybavení	Poznámka
Osobní nádraží – dopravní koleje			
1	579	TV	hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
2	625	TV	hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
3	379	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
3a	124	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
4	529	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
6	385	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
8	312	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
10	197	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
12	204	bez TV	vjezdová, odjezdová kolej
15	85	bez TV	vjezdová, odjezdová kolej pro vlaky z/do Štramberku
15b	119	bez TV	průjezdná kolej pro vlaky z/do Štramberku
17	86	bez TV	vjezdová, odjezdová kolej pro vlaky z/do Štramberku
Nákladní nádraží – dopravní koleje			
101	649	TV	hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
102	660	TV	hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
103	738	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
103a	112	TV	průjezdná kolej
104	661	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
104a	262	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
105	194	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
105a	168	TV (v délce 110 m)	průjezdná kolej

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Vybavení	Poznámka
105b	216	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
105c	130	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
107	163	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
109	215	bez TV	odjezdová kolej
111	201	bez TV	odjezdová kolej
Osobní nádraží – manipulační koleje			
5	123	bez TV	kusá kolej
5a	149	TV	-
7	109	bez TV	účelová, kusá kolej
9	75	bez TV	účelová, kusá kolej
9a	88	bez TV	účelová, kusá kolej
11	171	bez TV	kusá kolej; ložná manipulace
13	252	bez TV	kusá kolej; ložná manipulace
14	64	bez TV	účelová, kusá kolej
15a	29	bez TV	kusá kolej
16	46	bez TV	účelová, kusá kolej
Nákladní nádraží – manipulační koleje			
103b	43	bez TV	-
103c	115	bez TV	kusá kolej
106	240	bez TV	účelová, kusá kolej; „Měnič“
Místní nádraží – manipulační koleje			
301	270	bez TV	kusá kolej, „Odra“, max. rychlost 30 km/h
302	247	bez TV	kusá kolej, max. rychlost 30 km/h
303*/	254	bez TV	kusá kolej, max. rychlost 30 km/h
304	193	bez TV	kusá kolej, max. rychlost 30 km/h
305**/	186	bez TV	kusá kolej, max. rychlost 30 km/h
307	104	bez TV	kusá kolej, max. rychlost 30 km/h
309	89	bez TV	kusá kolej, max. rychlost 30 km/h

1.3.2 ŽST Suchdol nad Odrou

ŽST Suchdol nad Odrou leží v km 232,700 dvoukolejné celostátní železniční trati č. 001, 271 Bohumín – Přerov, v km 0,000 jednokolejné regionální železniční trati č. 277 Suchdol nad Odrou – Fulnek, v km 0,033 jednokolejné regionální železniční trati č. 278 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín, v km 0,000 jednokolejné regionální železniční trati č. 276 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou.

Stanice se dělí na tři obvody: obvod hlavní nádraží, obvod místní nádraží, obvod jičínské nádraží.

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo s jednotným obslužným pracovištěm (JOP), ovládané dálkově z JOP CDP Přerov traťovým dispečerem CDP nebo pohotovostním výpravčím z PPV v ŽST Ostrava-Svinov a s možností místní obsluhy z JOP (z DNO) výpravčím pro MO. SZZ ESA 11 a REMOTE 98 (ovládáno dirigujícím dispečerem) je doplněno o prvky pro udělení souhlasu k odjezdu vlaku na trať D3.

Mezi stanicemi Suchdol nad Odrou – Studénka a Suchdol nad Odrou – Polom je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, trojznakový obousměrný automatický blok typu ABE-1 s podmínkou zavedenou trvale. Volnost mezistaničního úseku je kontrolována kolejovými obvody. Mezi stanicí Suchdol nad Odrou a dopravnou D3 Fulnek, Suchdol nad Odrou a dopravnou D3 Nový Jičín město, Suchdol nad Odrou a dopravnou D3 Budišov nad Budišovkou je jízda vlaků zabezpečena dle předpisu SŽ D3 a souhlasem D3.

Do stanice jsou zaústěny 2 vlečky.

- Vlečka č. 6124 – NAVOS, a.s. – vlečka Suchdol nad Odrou je zaústěna na budišovském zhlaví výhybkou č. S1 v km 0,887.
- Vlečka č. 6303 – ČD, a.s. – Suchdol nad Odrou je zaústěna výhybkou č. 25a do koleje č. 12b v km 232,700 a výhybkou č. 26 do koleje č. 14a v km 232,768.

Tabulka 18. Přehled nástupišť v ŽST Suchdol nad Odrou

Označení nástupiště	Typ nástupiště	Přístup	Číslo koleje u nástupiště	Délka nástupní hrany [m]	Výška nástupní hrany [mm]	Určení nástupiště
nástupiště č. 1	vnější	z příjezdové komunikace a z vestibulu	4	200	280	vlaky směr Hranice na Moravě, Studénka
nástupiště č. 2	jednostranné		2	400	200	vlaky směr Hranice na Moravě
nástupiště č. 3	ostrovní	podchod, výtah	1	400	550	vlaky směr Studénka
			3			vlaky směr Studénka, Hranice na Moravě
nástupiště č. 4	vnější	podchod, výtah a z příjezdové komunikace	17	60	250	vlaky směr Nový Jičín město
nástupiště č. 5	vnější	z příjezdové komunikace a z vestibulu	8	330	200	vlaky směr Budišov nad Budišovkou, Fulnek, Hranice na Moravě
	jednostranné		10	95	200	
	jednostranné		12	95	250	

Tabulka 19. Přehled kolejí v ŽST Suchdol nad Odrou

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Vybavení	Poznámka
Dopravní koleje			
1	753	TV	hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
2	753	TV	hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
3	699	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
4	712	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
5	407	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
5a	106	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
6	127	TV	kusá kolej vjezdová, odjezdová směr Polom a dopravní D3 Odry
7	407	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
7b	42	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
8	388	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej v obvodu místního nádraží; sorpční textilie v km 232,661–232,692
10	366	bez TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej v obvodu místního nádraží; sorpční textilie v km 232,674–232,692
12	135	bez TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej v obvodu místního nádraží; sorpční textilie v km 232,650–232,692
12b	112	bez TV	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
17	76	bez TV	vjezdová, odjezdová kolej v obvodu jičínského nádraží pro vlaky z/do dopravní D3 Nový Jičín m.; sorpční textilie v km 232,710–232,755
17a	44	bez TV	vjezdová v obvodu jičínského nádraží pro vlaky z dopravní D3 Nový Jičín m.
19	135	bez TV	vjezdová, odjezdová kolej v obvodu jičínského nádraží pro vlaky z/do dopravní D3 Nový Jičín m.
90	104	bez TV	spojovací kolej mezi obvody jičínského nádraží a hlavního nádraží
Manipulační koleje			
5b	269	TV	kusá výtažná kolej
6a	142	TV	účelová kusá kolej SŽ; sorpční textilie v km 232,800–232,810
6b	128	bez TV	účelová kusá kolej SŽ

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Vybavení	Poznámka
7a	87	bez TV	kusá kolej
9	375	bez TV	kusá kolej; ložná manipulace
9a	126	bez TV	kusá kolej; ložná manipulace
10a	110	bez TV	vlečka č. 6303, kusá kolej
11a	163	bez TV	kusá kolej; ložná manipulace
12a	80	bez TV	vlečka č. 6303, kusá kolej
13a	120	bez TV	kusá kolej; ložná manipulace
14	83	bez TV	kolej pro objíždění souprav
14a	55	bez TV	kusá kolej pro osobní vozy
14b	70	bez TV	vlečka č. 6303, kusá kolej
15	67	bez TV	kusá kolej
15a	150	bez TV	kusá kolej
16	81	bez TV	kolej pro osobní vozy
16a	82	bez TV	kolej pro osobní vozy
16b	116	bez TV	kolej pro osobní vozy
1S	184	bez TV	účelová kusá kolej SŽ
2S	90	bez TV	účelová kusá kolej SŽ
3S	158	bez TV	účelová kusá kolej SŽ
4S	91	bez TV	účelová kusá kolej SŽ
5S	159	bez TV	účelová kusá kolej SŽ

1.3.3 Zastávka Hladké Životice

Zastávka Hladké Životice leží v km 237,854 dvoukolejné celostátní železniční trati č. 001, 271 Bohumín – Přerov.

Tabulka 20. Přehled nástupišť v zastávce Hladké Životice

Označení nástupiště	Typ nástupiště	Přístup	Číslo koleje u nástupiště	Délka nástupní hrany [m]	Výška nástupní hrany [mm]	Určení nástupiště
číslo 1	vnější	Podchod	1	190	550	vlaky směr Studénka
číslo 2	vnější	z příjezdové komunikace	2	190	550	vlaky směr Hranice na Moravě

1.3.4 ŽST Sedlnice

ŽST Sedlnice leží v km 7,395 jednokolejné regionální železniční trati č. 325 Studénka – Veřovice a je odbočnou stanicí pro jednokolejnou regionální železniční trať ŽST Sedlnice – ŽST Mošnov, Ostrava Airport z km 6,529 (hrot výhybky č. 1) = 0,000 km (začátek trati) a z km 7,186 (hrot výhybky č. 3).

Stanice se dělí na tři obvody: obvod Bartošovice, obvod triangl, obvod Sedlnice předjízdne koleje.

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo s EIP (dále jen SZZ) a je ovládáno výpravčím DOZ Studénka prioritně dálkově z hlavního nebo záložního pracoviště JOP z ŽST Studénka, nebo místně z nezálohovaného pracoviště JOP v ŽST Sedlnice, popřípadě nouzově z DNO. Klíč od DNO je v pohotovostní brašně u výpravčího DOZ v ŽST Studénka.

Mezistaniční úsek Studénka – Sedlnice je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, tříznakovým obousměrným automatickým blokem ABE-1 s úplnou blokovou podmínkou zavedenou trvale a s oddílovými návěstidly. Úsek je rozdělen na dva traťové oddíly, volnost

prostorových oddílů je kontrolována kolejovými obvody. Mezistaniční úsek Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je vybaven zabezpečovacím zařízením ITZZ 3. kategorie typu AB-ESA-08 bez oddílových návěstidel, volnost prostorového oddílu je kontrolována kolejovým obvodem. Mezistaniční úsek Sedlnice – Příbor je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – s automatickým hradlem typ AH-88A, bez oddílových návěstidel, indikační a ovládací prvky PZZ na trati jsou zapojeny do SZZ, volnost mezistaničního úseku a činnost PZS na trati kontrolují počítače náprav.

Do stanice jsou zaústěny 2 vlečky.

- Vlečka č. 6316 – TERMINÁL OSTRAVA MOŠNOV OAMP – Terminál Mošnov, a.s. je zaústěna na mošnovském zhlaví výhybkou č. 201 v km 0,632. Vlečka začíná koncem výhybky č. 201 v km 0,665 (= km 0,559 vlečky). Brána do areálu vlečky je v km 0,590 (vlečky).
- Vlečka č. 6121 – Sedlnice – STENO, v.o.s. je zaústěna na příborském zhlaví výhybkou č. 14 v km 8,047. Vlečka začíná koncem výhybky č. 14 v km 8,080 (=km 0,000 vlečky).

Tabulka 21. Přehled nástupišť v ŽST Sedlnice, obvod předjízdne koleje

Označení nástupiště	Typ nástupiště	Přístup	Číslo koleje u nástupiště	Délka nástupní hrany [m]	Výška nástupní hrany [mm]	Určení nástupiště
nástupiště č. 1	úrovňové	od technologické budovy	3	204	200	pro oba směry

Tabulka 22. Přehled kolejí v ŽST Sedlnice

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Vybavení	Poznámka
obvod Bartošovice – dopravní koleje			
101	779	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
101a	397	TV	průjezdná kolej
101b	51	TV	průjezdná kolej
102	715	TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
obvod Bartošovice – spojovací koleje			
91	678	TV	spojovací, průjezdná kolej
obvod trianql – spojovací koleje			
93	437	TV	spojovací, průjezdná kolej
obvod trianql – dopravní koleje			
1a	487	bez TV	průjezdná kolej
1b	388	bez TV	průjezdná kolej
obvod Sedlnice – předjízdne koleje – dopravní koleje			
1	633	bez TV	hlavní, vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
2	319	bez TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
3	628	bez TV	vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej
4	527	bez TV	vjezdová, odjezdová kolej
6	527	bez TV	vjezdová, odjezdová kolej
obvod Sedlnice – předjízdne koleje – manipulační koleje			
5	320	bez TV	kolej pro nakládku a vykládku, určeny pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi (RID) při závadách vzniklých během přeprav
kolej vlečky	50	bez TV	kusá kolej „vlečka Sedlnice“, provozovatel vlečky č. 6121

1.3.5 Zastávka Sedlnice

Zastávka Sedlnice leží v km 6,372 (přístřešek) v ŽST Sedlnice, obvodu „Bartošovice“, která leží na jednokolejné regionální železniční trati č. 325 Sedlnice – Veřovice.

Tabulka 23. Přehled nástupišť v zastávce Sedlnice

Označení nástupiště	Typ nástupiště	Přístup	Číslo koleje u nástupiště	Délka nástupní hrany [m]	Výška nástupní hrany [mm]	Určení nástupiště
nástupiště č. 1	vnější	z místní komunikace	91	170	550	pro oba směry

1.3.6 ŽST Mošnov, Ostrava Airport

ŽST Mošnov, Ostrava Airport leží v km 2,819 jednokolejné regionální železniční trati č. 271 Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport.

Staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie ESA 11 s panely EIP (dále jen SZZ) je prioritně dálkově ovládáno z JOP v ŽST Studénka výpravním DOZ. Při místní obsluze SZZ ŽST Sedlnice je SZZ dálkově ovládáno z nezálohovaného pracoviště JOP nebo z DNO v ŽST Sedlnice.

Mezi stanicemi Mošnov, Ostrava Airport a Sedlnice se jízdy vlaků zabezpečují integrovaným TZZ typu AB-ESA-08 (součást ESA 11 s EIP) v mezistaničním oddíle, bez oddílových návěstidel. Volnost a obsazení mezistaničního úseku je kontrolováno kolejovými obvody.

Do stanice nejsou zaústěny žádné vlečky.

Tabulka 24. Přehled nástupišť v ŽST Mošnov, Ostrava Airport

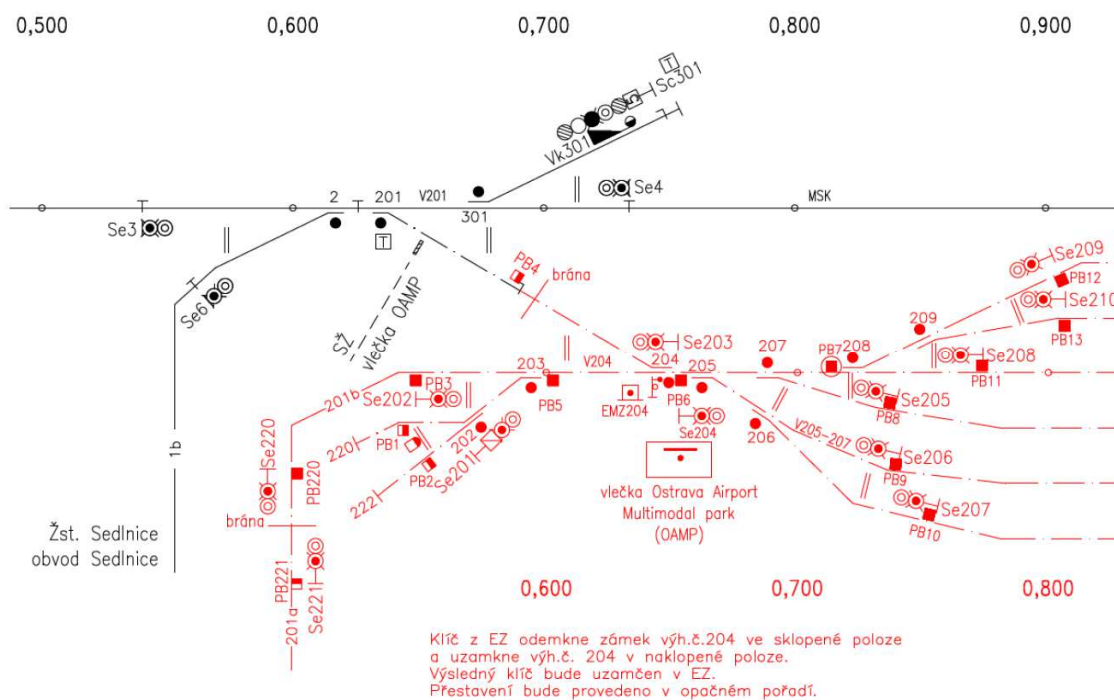
Označení nástupiště	Typ nástupiště	Přístup	Číslo koleje u nástupiště	Délka nástupní hrany [m]	Výška nástupní hrany [mm]	Určení nástupiště
kolej č. 1	poloostrovní	z letištní haly vstupním portálem, z příjezdové komunikace	1	170	550	Vlaky příjezd/odjezd směr Sedlnice zastávka
kolej č. 2			3	170	550	

Tabulka 25. Přehled kolejí v ŽST Mošnov, Ostrava Airport

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Vybavení	Poznámka
Dopravní koleje			
1	200	TV	vjezdová, odjezdová, kusá kolej
3	200	TV	vjezdová, odjezdová, kusá kolej

1.3.7 Terminál OAMP

TERMINÁL OSTRAVA MOŠNOV OAMP – Terminál Mošnov, a. s. je zaústěn do traťového úseku Sedlnice vých. č. 91 – Mošnov, Ostrava Airport vlečkou č. 6316, kterou provozuje společnost Terminál Mošnov, a. s. Tato vlečka je zaústěna na mošnovském zhlaví výhybkou č. 201 v km 0,632. Vlečka začíná koncem výhybky č. 201 v km 0,665 (= km 0,559 vlečky). Obvodem styku drah se rozumí obvod, jehož hranice tvoří výhybka č. 201, 204 a návěstidlo Se203. Návěstidlo Hraničník, jež reprezentuje návěst „Hranice provozovatele dráhy“ je umístěno v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 201.



Obrázek 1 Plánek vlečky v obvodu styku drah

Vlečka Terminál je z hlediska staničního zabezpečovacího zařízení vybavena elektronickým stavědlem ESA 11, ovládaným prostřednictvím JOP. Dopravním stanovištěm je dopravní kancelář v km 0,647, kde sídlí dispečer vlečky č. 6316.

Tabulka 26 Přehled kolejí v Terminálu OAMP

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Vybavení	Poznámka
Manipulační koleje			
201	673	TV	hlavní vlečková kolej
201b	91	TV – v celé délce	odstavná
201c	50	TV – v celé délce	kusá
202	716	TV na špicích obou zhlaví	ložná manipulace
203	651	TV – v celé délce	vjezdová, odjezdová
204	705	TV na špicích obou zhlaví	ložná manipulace
205	646	TV – v celé délce	vjezdová, odjezdová
206	576	TV na špici levého zhlaví	ložná manipulace
206a	98	TV na špici pravého zhlaví	ložná manipulace
208	44	TV – v celé délce	pro elektrické lokomotivy, kusá
220	59	TV – v celé délce	pro elektrické lokomotivy, kusá
222	39	TV – v celé délce	pro elektrické lokomotivy, kusá

1.4 Analýza využití staničních a traťových kolejí

1.4.1 ŽST Suchdol nad Odrou

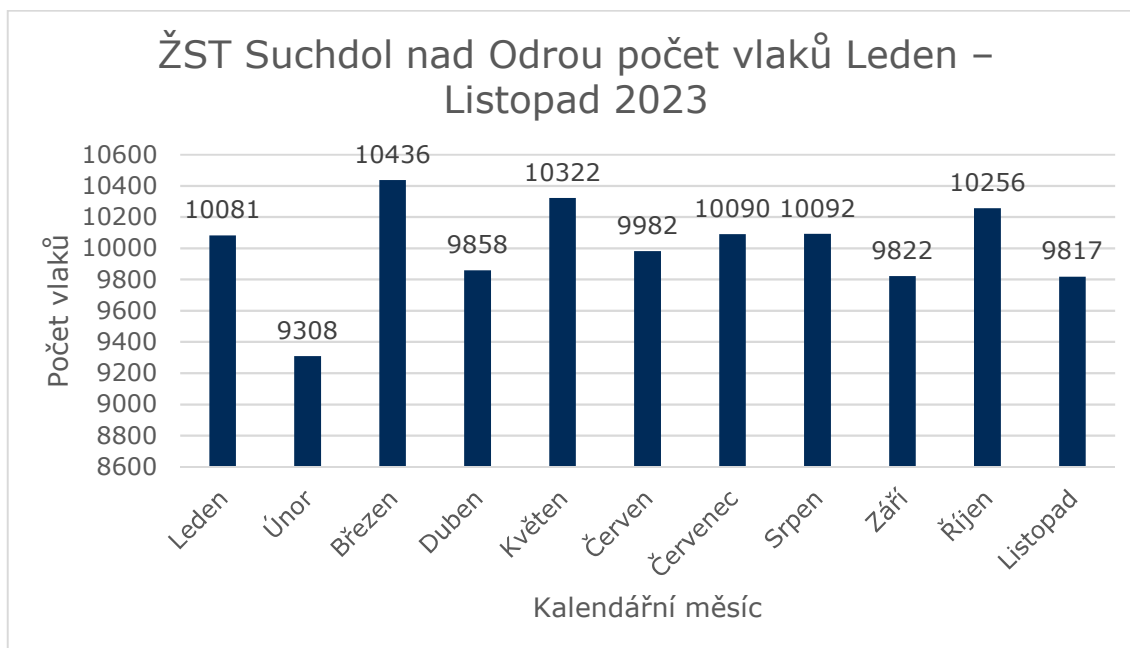
1.4.1.1 Přehled počtu vlaků v ŽST Suchdol nad Odrou v období leden–listopad 2023

V kapitole je představen rozsah dopravy v ŽST Suchdol nad Odrou pro jednotlivé měsíce dle kategorie vlaků.

Tabulka 27 ŽST Suchdol nad Odrou počet vlaků za období leden–listopad 2023

ŽST Suchdol nad Odrou počet vlaků leden–listopad 2023													
	Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Vleč	Služ	Lv	Pom	Součet
Leden 2023	2427	1006	0	3380	266	1673	868	28	24	78	331	0	10081
Únor 2023	2273	910	0	3059	224	1648	815	10	10	58	301	0	9308
Březen 2023	2515	1012	0	3407	274	1815	947	28	25	63	349	1	10436
Duben 2023	2432	976	0	3186	246	1703	898	20	19	64	314	0	9858
Květen 2023	2512	1006	0	3352	263	1611	1035	33	20	68	422	0	10322
Červen 2023	2435	977	2	3292	247	1571	983	28	25	80	342	0	9982
Červenec 2023	2564	1007	0	3311	254	1617	911	35	27	39	325	0	10090
Srpen 2023	2559	1006	0	3408	281	1481	903	46	32	70	306	0	10092
Září 2023	2473	984	0	3248	166	1560	959	10	0	73	348	1	9822
Říjen 2023	2453	1012	2	3392	266	1641	978	41	38	87	344	2	10256
Listopad 2023	2368	978	0	3264	257	1630	878	32	24	72	314	0	9817

Z tabulky je patrné, že se měsíční počet vlaků v ŽST Suchdol nad Odrou pohybuje v rozmezí 9300 až 10500 vlaků za měsíc. Největší propad je zaznamenán v měsíci únoru kdy bylo ŽST Suchdol nad Odrou trasováno 9308 vlaků. Tato výrazně nižší hodnota je kromě jiných okolností způsobena nižším počtem kalendářních dnů v měsíci únoru. Naopak nejvyšší počet vlaků byl zaznamenán v měsíci březnu v počtu 10436 vlaků. Data z tabulky jsou zobrazena v grafu uvedeném na následujícím obrázku.



Obrázek 2 ŽST Suchdol nad Odrou počet vlaků za období leden–listopad 2023

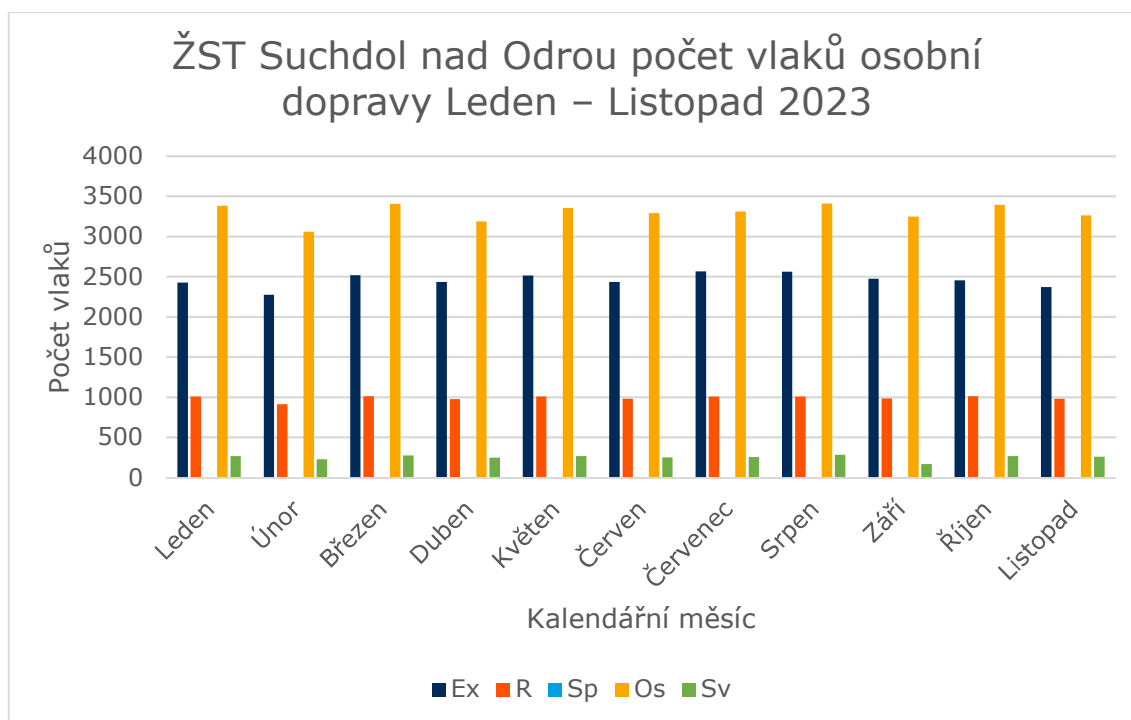
1.4.1.2 Přehled počtu vlaků osobní dopravy v ŽST Suchdol nad Odrou

Tabulka uvedená níže zobrazuje počet vlaků osobní dopravy trasovaných ŽST Suchdol nad Odrou po jednotlivých měsících v období leden až listopad 2023.

Tabulka 28 ŽST Suchdol nad Odrou počet vlaků osobní dopravy

ŽST Suchdol nad Odrou počet vlaků osobní dopravy leden–listopad 2023						
Druh vlaku	Ex	R	Sp	Os	Sv	Součet
Leden	2427	1006	0	3380	266	7079
Únor	2273	910	0	3059	224	6466
Březen	2515	1012	0	3407	274	7208
Duben	2432	976	0	3186	246	6840
Květen	2512	1006	0	3352	263	7133
Červen	2435	977	2	3292	247	6953
Červenec	2564	1007	0	3311	254	7136
Srpen	2559	1006	0	3408	281	7254
Září	2473	984	0	3248	166	6871
Říjen	2453	1012	2	3392	266	7125
Listopad	2368	978	0	3264	257	6867

Na následujícím obrázku jsou uvedeny počty vlaků osobní dopravy s rozlišením druhu vlaku.



Obrázek 3 ŽST Suchdol nad Odrou počet vlaků osobní dopravy dle druhu vlaku

Z obrázku lze vyčíst, že nejvyšší počty trasovaných vlaků představuje kategorie osobních vlaků kolísající okolo hodnoty 3300 vlaků za měsíc a kategorie expresních vlaků, které kolísají v rozmezí 2200 až 2600 vlaků za měsíc. Vlaky kategorie rychlík nejčastěji oscilují okolo hodnoty 1000 vlaků za měsíc. Nižší hodnoty jsou pak zaznamenány pro vlaky kategorie soupravový, kde se jejich počet za měsíc pohybuje v rozmezí 200 až 300 vlaků za měsíc. Vlaky kategorie Sp byly zastoupeny v nejnižším počtu, konkrétně se jedná o 4 vlaky za rok 2023.

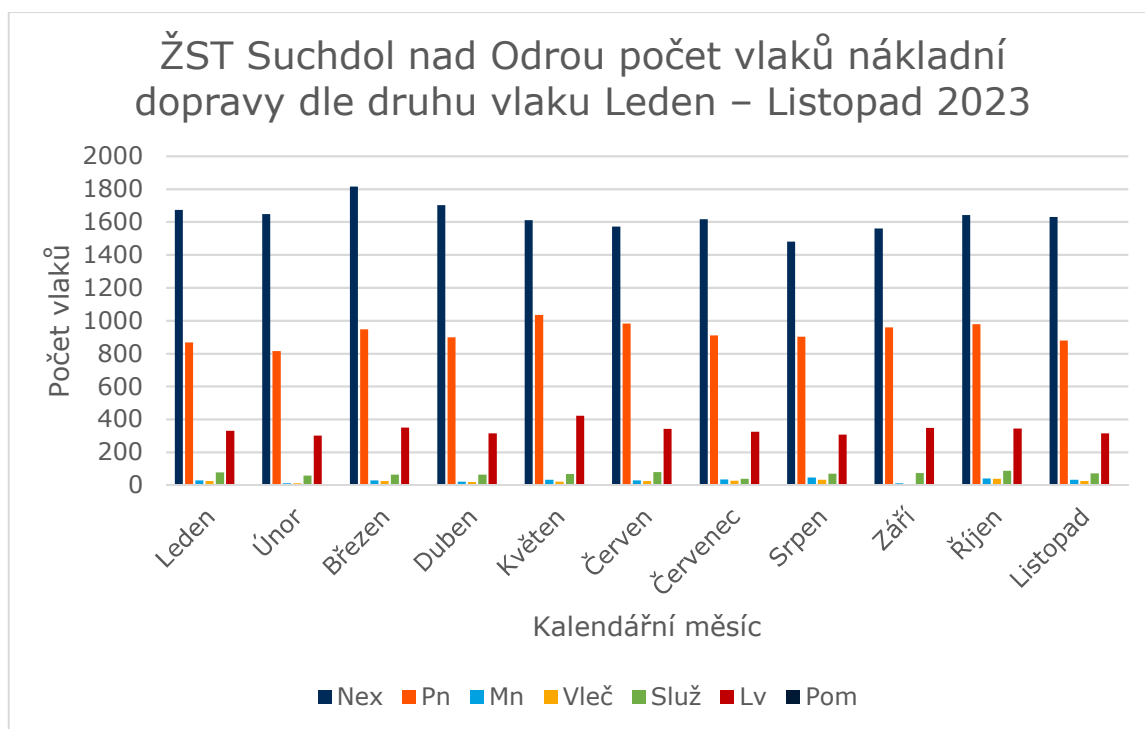
1.4.1.3 Přehled počtu vlaků nákladní dopravy v ŽST Suchdol nad Odrou

Tabulka uvedená níže zobrazuje počet vlaků nákladní dopravy trasovaných ŽST Suchdol nad Odrou po jednotlivých měsících v období leden až listopad 2023.

Tabulka 29 ŽST Suchdol nad Odrou počet vlaků nákladní dopravy

ŽST Suchdol nad Odrou počet vlaků nákladní dopravy dle druhu vlaku leden–listopad 2023								
	Nex	Pn	Mn	Vleč	Služ	Lv	Pom	Součet
Leden	1673	868	28	24	78	331	0	3002
Únor	1648	815	10	10	58	301	0	2842
Březen	1815	947	28	25	63	349	1	3228
Duben	1703	898	20	19	64	314	0	3018
Květen	1611	1035	33	20	68	422	0	3189
Červen	1571	983	28	25	80	342	0	3029
Červenec	1617	911	35	27	39	325	0	2954
Srpen	1481	903	46	32	70	306	0	2838
Září	1560	959	10	0	73	348	1	2951
Říjen	1641	978	41	38	87	344	2	3131
Listopad	1630	878	32	24	72	314	0	2950

Na následujícím obrázku jsou uvedeny počty vlaků osobní dopravy s rozlišením druhu vlaku.



Obrázek 4 ŽST Suchdol nad Odrou počet vlaků nákladní dopravy dle druhu vlaku

Z obrázku je patrné, že nejvyšší počty trasovaných vlaků nákladní dopravy představuje kategorie nákladní expres kolísající v rozmezí 1400 až 1900 vlaků za měsíc. Počet vlaků kategorie průběžný nákladní vlak se pohybuje v rozmezí 800 až 1100 vlaků za měsíc. Vlaků kategorie lokomotivní vlak jsou zastoupeny v počtu 250 až 500 tras. Nižší hodnoty jsou pak zaznamenány pro vlaky kategorie manipulační, vlečkový a služební, kde počet za měsíc

osciluje okolo hodnoty 10–100 vlaků za měsíc. Nejnižší počty jsou zaznamenány u vlaků kategorie pomocný vlak s hodnotami 0 až 2 jízdy za kalendářní měsíc.

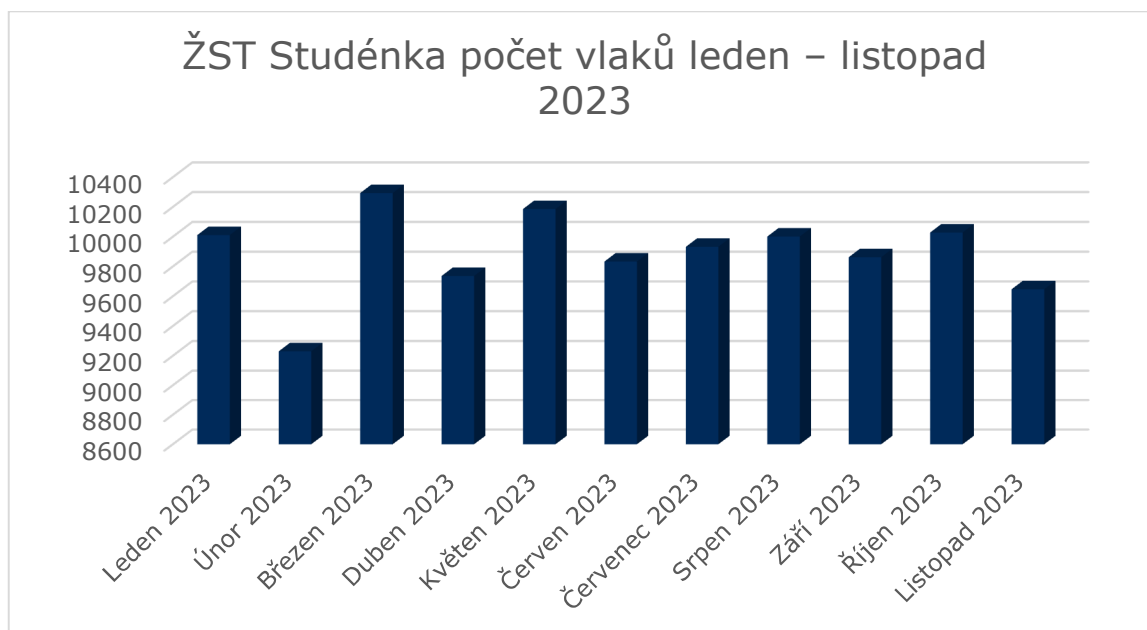
1.4.2 ŽST Studénka

V kapitole je představen rozsah dopravy v ŽST Studénka pro jednotlivé měsíce dle kategorie vlaků.

Tabulka 30 ŽST Studénka počet vlaků za období leden–listopad 2023

ŽST Studénka počet vlaků leden–listopad 2023												
Druh vlaku/ Měsíc	Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Služ	Lv	Pom	Součet
Leden	2427	1006	356	2786	294	1619	888	66	93	476	0	10011
Únor	2273	910	324	2523	244	1572	828	56	77	423	0	9230
Březen	2515	1012	386	2797	289	1707	947	63	105	471	1	10293
Duben	2432	976	317	2667	273	1593	891	64	98	425	0	9736
Květen	2512	1006	348	2778	294	1501	1037	63	102	545	0	10186
Červen	2435	977	354	2752	231	1451	973	57	128	475	0	9833
Červenec	2565	1007	332	2825	215	1519	900	59	83	426	1	9932
Srpen	2559	1006	370	2863	298	1402	905	62	111	425	0	10001
Září	2473	984	335	2780	297	1442	933	58	88	471	1	9862
Říjen	2453	1012	358	2790	306	1539	966	57	127	418	2	10028
Listopad	2368	980	343	2697	276	1525	886	51	108	413	0	9647

Z tabulky je patrné, že se měsíční počet vlaků v ŽST Studénka pohybuje v rozmezí 9200 až 10200 vlaků za měsíc. Největší propad je zaznamenán v měsíci únoru, kdy bylo ŽST Studénka trasováno 9230 vlaků. Tato výrazně nižší hodnota je kromě jiných okolností způsobena nižším počtem kalendářních dnů v měsíci únoru. Naopak nejvyšší počet vlaků byl zaznamenán v měsíci březnu v počtu 10293 vlaků. Data z tabulky jsou zobrazena v grafu uvedeném na následujícím obrázku.



Obrázek 5 ŽST Studénka počet vlaků za období leden–listopad 2023

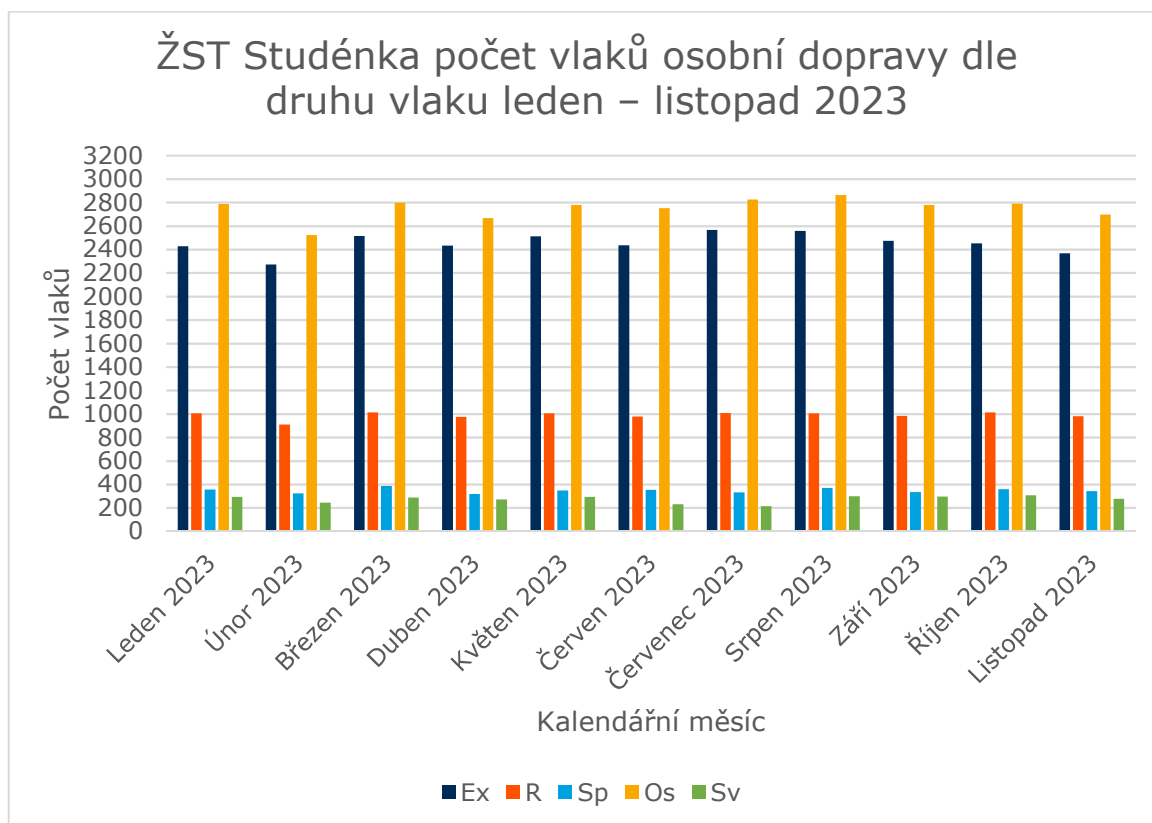
1.4.2.1 Přehled počtu vlaků osobní dopravy v ŽST Studénka

Tabulka uvedená níže zobrazuje počet vlaků osobní dopravy trasovaných ŽST Studénka po jednotlivých měsících v období leden až listopad 2023.

Tabulka 31 ŽST Studénka počet vlaků osobní dopravy

ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků osobní dopravy leden–listopad 2023						
Druh vlaku/ Měsíc	Ex	R	Sp	Os	Sv	Součet
Leden	2427	1006	356	1781	180	5750
Únor	2273	910	324	1611	145	5263
Březen	2515	1012	366	1783	185	5861
Duben	2432	976	317	1735	163	5623
Květen	2512	1006	348	1786	183	5835
Červen	2435	977	354	1768	167	5701
Červenec	2564	1007	332	1852	174	5929
Srpen	2559	1006	370	1845	183	5963
Září	2477	992	335	1816	160	5780
Říjen	2453	1012	357	1784	190	5796
Listopad	2368	980	342	1727	170	5587

Na následujícím obrázku jsou uvedeny počty vlaků osobní dopravy s rozlišením druhu vlaku.



Obrázek 6 ŽST Studénka počet vlaků osobní dopravy s rozlišením druhu vlaku

Z obrázku lze vyčíst, že nejvyšší počty trasovaných vlaků představuje kategorie osobních vlaků kolísající okolo hodnoty 2800 vlaků za měsíc a kategorie expresních vlaků, která je v rozmezí 2200 až 2600 vlaků za měsíc. Vlaky kategorie rychlík nejčastěji oscilují okolo hodnoty 1000

vlaků za měsíc. Nižší hodnoty jsou pak zaznamenány pro vlaky kategorie soupravný a spěšný vlak, kde se jejich počet za měsíc pohybuje v rozmezí 200 až 300 vlaků za měsíc.

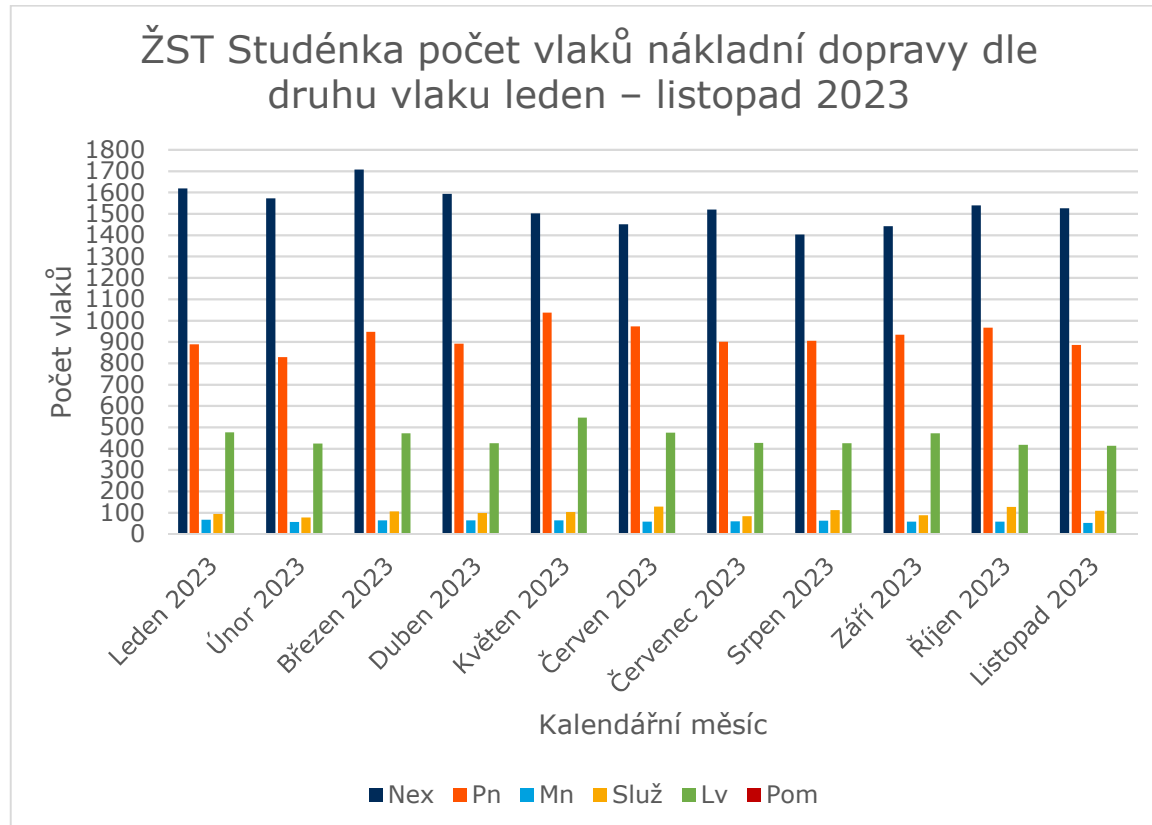
1.4.2.2 Přehled počtu vlaků nákladní dopravy v ŽST Studénka

Tabulka uvedená níže zobrazuje počet vlaků nákladní dopravy trasovaných ŽST Studénka po jednotlivých měsících v období leden až listopad 2023.

Tabulka 32 ŽST Studénka počet vlaků nákladní dopravy

ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků nákladní dopravy leden–listopad 2023								
Druh vlaku/ Měsíc	Nex	Pn	Mn	Vleč	Služ	Lv	Pom	Součet
Leden	1711	919	164	0	70	441	0	3305
Únor	1657	861	146	0	52	406	0	3122
Březen	1821	973	190	0	65	462	1	3512
Duben	1705	922	149	0	63	452	0	3291
Květen	1611	1068	167	0	71	562	0	3479
Červen	1573	1000	154	0	81	499	0	3307
Červenec	1623	936	139	0	41	428	1	3168
Srpen	1487	940	175	0	72	437	0	3111
Září	1563	992	126	0	61	473	1	3216
Říjen	1649	1001	169	0	79	426	2	3326
Listopad	1634	911	130	0	69	404	0	3148

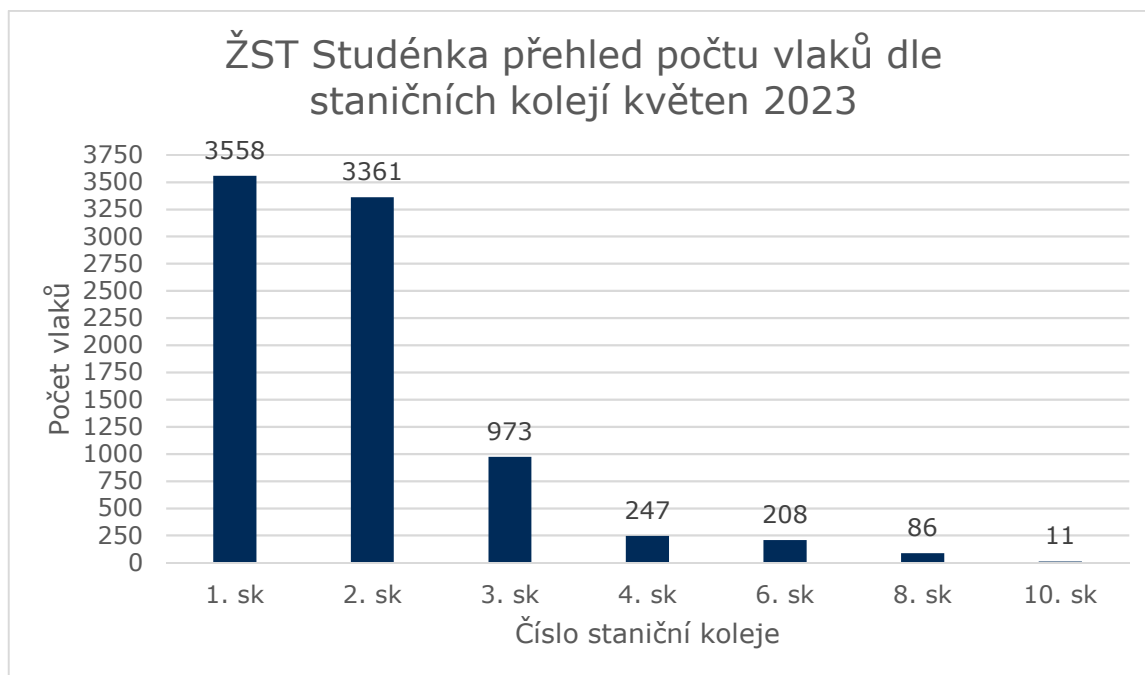
Na následujícím obrázku jsou uvedeny počty vlaků nákladní dopravy s rozlišením druhu vlaku.



Obrázek 7 ŽST Studénka počet vlaků nákladní dopravy s rozlišením kategorie

Z obrázku je patrné, že nejvyšší počty trasovaných vlaků nákladní dopravy představuje kategorie nákladní expres kolísající v rozmezí 1400 až 1700 vlaků za měsíc. Počet vlaků kategorie průběžný nákladní vlak se pohybuje v rozmezí 800 až 1100 vlaků za měsíc. Vlaky kategorie lokomotivní vlak jsou zastoupeny v počtu 400 až 600 tras. Nižší hodnoty jsou pak zaznamenány pro vlaky kategorie manipulační a služební vlak, kde počet za měsíc osciluje okolo hodnoty 50–100 vlaků za měsíc. Nejnižší počty jsou zaznamenány u vlaků kategorie pomocný vlak s hodnotami 0 až 2 jízdy za kalendářní měsíc.

1.4.2.3 Počty jízd vlaků s rozlišením podle staničních kolejí



Obrázek 8 ŽST Studénka počty jízd vlaků dle staničních kolejí

Z grafu je patrné, že ve sledovaném období probíhají nejvyšší počty jízd na 1. a 2. staniční koleji. Nejvyššího počtu 3558 jízd vlaků bylo dosaženo na 1. sk, dále 3361 jízd vlaků na 2. sk. Na 3. sk bylo trasováno 973 vlaků, na 4. sk, 6. sk se počet vlaků pohybuje v rozmezí 208 až 250 jízd. Nižšího počtu vlaků bylo dosaženo na 8. sk v počtu 86 jízd a na 10. sk v počtu 11 jízd.

V případě 146 tras vlaků nebylo možné určit staniční kolej po níž byly tyto vlaky trasovány. Důvodem jsou chybějící údaje v souborech z datových skladů poskytnutých O-06, konkrétně ve sloupcích s příjezdovou a odjezdovou staniční kolejí není vyplněna žádná staniční kolej.

Z prezentovaných tabulek a grafů je patrné, že celkový počet vlaků trasovaných ŽST Studénka pro sledované období leden až listopad 2023 činí 108759 vlaků. Pro další zkoumání byl zvolen měsíc květen s počtem 10186 vlaků, z toho se jedná o 6938 vlaků osobní dopravy a 3248 vlaků nákladní dopravy. Podíl osobní dopravy dosahuje 68 % a nákladní dopravy 32 %.

1.4.3 Studénka nákladní nádraží

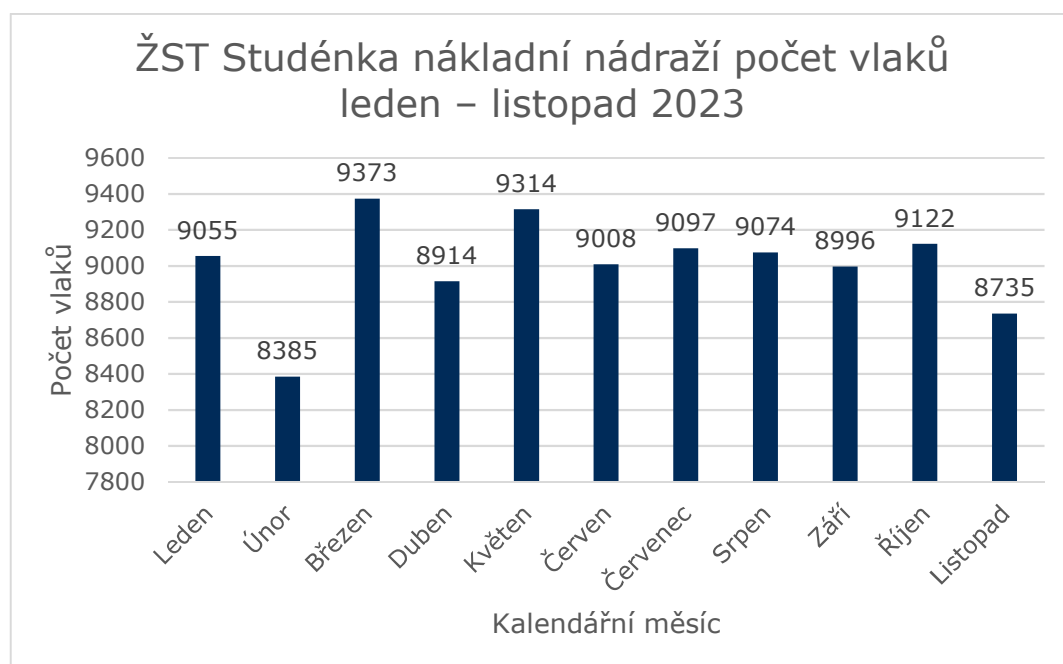
1.4.3.1 Přehled počtu vlaků v ŽST Studénka nákladní nádraží v období leden–listopad 2023

V kapitole je představen rozsah dopravy v ŽST Studénka nákladní nádraží pro jednotlivé měsíce dle kategorie vlaků. V následující tabulce je uveden počet vlaků trasovaných ŽST Studénka nákladní nádraží v období leden–listopad 2023.

Tabulka 33 ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků leden–listopad 2023

ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků leden–listopad 2023													
Druh vlaku/ Měsíc	Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Vleč	Služ	Lv	Pom	Součet
Leden	2427	1006	356	1781	180	1711	919	164	0	70	441	0	9055
Únor	2273	910	324	1611	145	1657	861	146	0	52	406	0	8385
Březen	2515	1012	366	1783	185	1821	973	190	0	65	462	1	9373
Duben	2432	976	317	1735	163	1705	922	149	0	63	452	0	8914
Květen	2512	1006	348	1786	183	1611	1068	167	0	71	562	0	9314
Červen	2435	977	354	1768	167	1573	1000	154	0	81	499	0	9008
Červenec	2564	1007	332	1852	174	1623	936	139	0	41	428	1	9097
Srpen	2559	1006	370	1845	183	1487	940	175	0	72	437	0	9074
Září	2477	992	335	1816	160	1563	992	126	0	61	473	1	8996
Říjen	2453	1012	357	1784	190	1649	1001	169	0	79	426	2	9122
Listopad	2368	980	342	1727	170	1634	911	130	0	69	404	0	8735

Z tabulky je patrné, že se měsíční počet vlaků v ŽST Studénka nákladní nádraží pohybuje v rozmezí 8300 až 9400 vlaků za měsíc. Největší propad je zaznamenán v měsíci únoru kdy bylo ŽST Suchdol nad Odrou trasováno 8385 vlaků. Tato výrazně nižší hodnota je kromě jiných okolností způsobena nižším počtem kalendářních dnů v měsíci únoru. Naopak nejvyšší počet vlaků byl zaznamenán v měsíci březnu v počtu 9373 vlaků. V součtu bylo v období leden až listopad 2023 trasováno ŽST Studénka nákladní nádraží 99073 vlaků. Data z tabulky jsou zobrazena v grafu uvedeném na následujícím obrázku.

**Obrázek 9 ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků leden–listopad 2023**

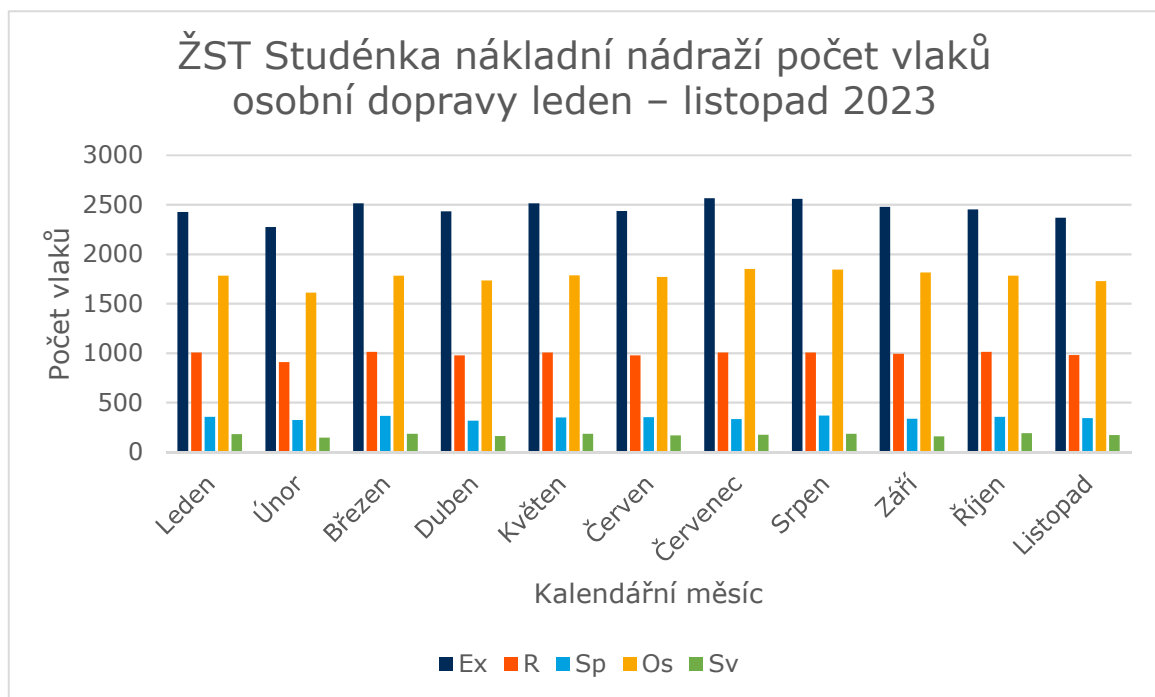
1.4.3.2 Přehled počtu vlaků osobní dopravy v ŽST Studénka nákladní nádraží

Tabulka uvedená níže zobrazuje počet vlaků osobní dopravy trasovaných ŽST Studénka nákladní nádraží po jednotlivých měsících v období leden až listopad 2023.

Tabulka 34 ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků osobní dopravy

ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků osobní dopravy leden–listopad 2023						
Druh vlaku/ Měsíc	Ex	R	Sp	Os	Sv	Součet
Leden	2427	1006	356	1781	180	5750
Únor	2273	910	324	1611	145	5263
Březen	2515	1012	366	1783	185	5861
Duben	2432	976	317	1735	163	5623
Květen	2512	1006	348	1786	183	5835
Červen	2435	977	354	1768	167	5701
Červenec	2564	1007	332	1852	174	5929
Srpen	2559	1006	370	1845	183	5963
Září	2477	992	335	1816	160	5780
Říjen	2453	1012	357	1784	190	5796
Listopad	2368	980	342	1727	170	5587

Na následujícím obrázku jsou uvedeny počty vlaků osobní dopravy s rozlišením druhu vlaku.

**Obrázek 10 ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků osobní dopravy s rozlišením druhu vlaku**

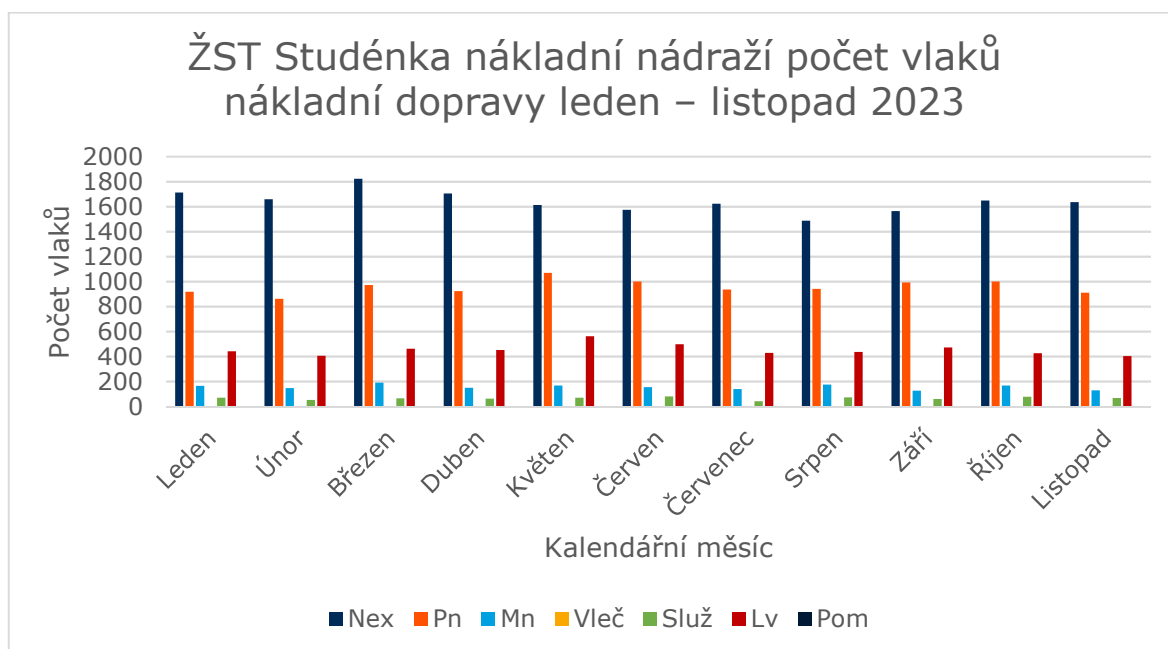
Z obrázku lze vyčíst, že nejvyšší počty trasovaných vlaků představuje kategorie expresních vlaků kolísající v rozmezí 2200 až 2600 vlaků za měsíc a kategorie osobních vlaků, které kolísají okolo hodnoty 1700 vlaků za měsíc. Vlakové kategorie rychlík nejčastěji oscilují okolo hodnoty 320 až 360 vlaků za měsíc. Nižší hodnoty jsou pak zaznamenány pro soupravné vlaky, kde se jejich počet za měsíc pohybuje v rozmezí 140 až 200 vlaků za měsíc.

1.4.3.3 Přehled počtu vlaků nákladní dopravy v ŽST Studénka nákladní nádraží
Tabulka uvedená níže zobrazuje počet vlaků nákladní dopravy trasovaných ŽST Studénka po jednotlivých měsících v období leden až listopad 2023.

Tabulka 35 ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků nákladní dopravy

ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků nákladní dopravy leden–listopad 2023								
Druh vlaku/ Měsíc	Nex	Pn	Mn	Vleč	Služ	Lv	Pom	Součet
Leden	1711	919	164	0	70	441	0	3305
Únor	1657	861	146	0	52	406	0	3122
Březen	1821	973	190	0	65	462	1	3512
Duben	1705	922	149	0	63	452	0	3291
Květen	1611	1068	167	0	71	562	0	3479
Červen	1573	1000	154	0	81	499	0	3307
Červenec	1623	936	139	0	41	428	1	3168
Srpen	1487	940	175	0	72	437	0	3111
Září	1563	992	126	0	61	473	1	3216
Říjen	1649	1001	169	0	79	426	2	3326
Listopad	1634	911	130	0	69	404	0	3148

V následujícím grafu jsou uvedeny počty vlaků nákladní dopravy s rozlišením druhu vlaku.

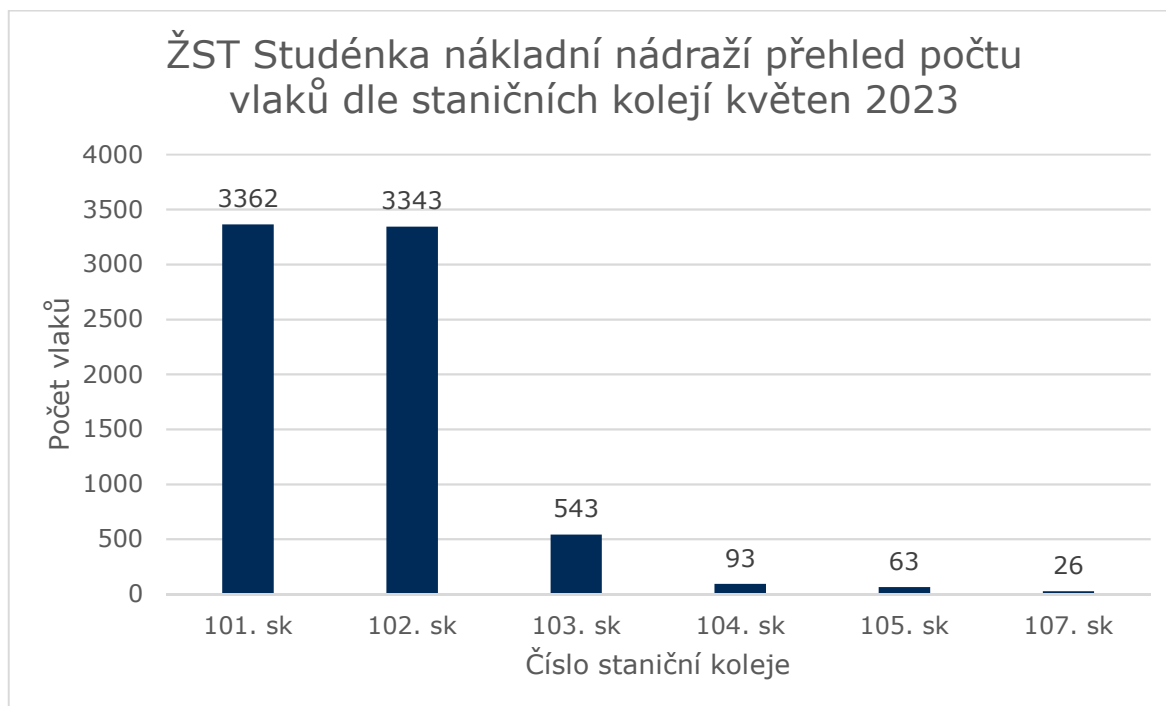


Obrázek 11 ŽST Studénka nákladní nádraží počet vlaků nákladní dopravy s rozlišením kategorie

Z obrázku je patrné, že nejvyšší počty trasovaných vlaků nákladní dopravy představuje kategorie nákladní expres kolísající v rozmezí 1400 až 1900 vlaků za měsíc. Počet vlaků kategorie průběžný nákladní vlak se pohybuje v rozmezí 800 až 1100 vlaků za měsíc. Vlak kategorie lokomotivní vlak jsou zastoupeny v počtu 400 až 600 tras. Nižší hodnoty jsou pak zaznamenány pro vlaky kategorie manipulační, kde je počet tras v rozmezí 120 až 200 vlaků. Vlaky služební oscilují okolo hodnoty 70 vlaků. Nejnížší počty jsou zaznamenány u vlaků

kategorie pomocný vlak s hodnotami 0 až 2 jízdy za kalendářní měsíc. Vlečkové vlaky zde nebyly ve sledovaném období trasovány.

1.4.3.4 Počty jízd vlaků s rozlišením podle staničních kolejí



Obrázek 12 ŽST Studénka nákladní nádraží počty jízd vlaků dle staničních kolejí

Z grafu je patrné, že ve sledovaném období probíhají nejvyšší počty jízd na 101. a 102. staniční koleji. Nejvyššího počtu 3362 jízd vlaků bylo dosaženo na 101. sk, dále 3343 jízd vlaků na 102. sk. Na 103. sk bylo trasováno 543 vlaků. Staniční koleje č. 104 využilo 93 vlaků. Nižšího počtu vlaků bylo dosaženo na 10. sk v počtu 63 jízd a na 107. sk v počtu 26 jízd vlaků.

Zhodnocení provozu v ŽST Studénka nákladní nádraží za rok 2023

Z prezentovaných tabulek a grafů je patrné, že celkový počet vlaků trasovaných ŽST Studénka nákladní nádraží pro sledované období leden až listopad 2023 činí 99073 vlaků. Pro další zkoumání byl zvolen měsíc květen 2023 s počtem 9314 vlaků, z toho se jedná o 5835 vlaků osobní dopravy a 3479 vlaků nákladní dopravy. Podíl osobní dopravy dosahuje 64 % a nákladní dopravy 36 %.

1.4.4 Sedlnice-Bartošovice

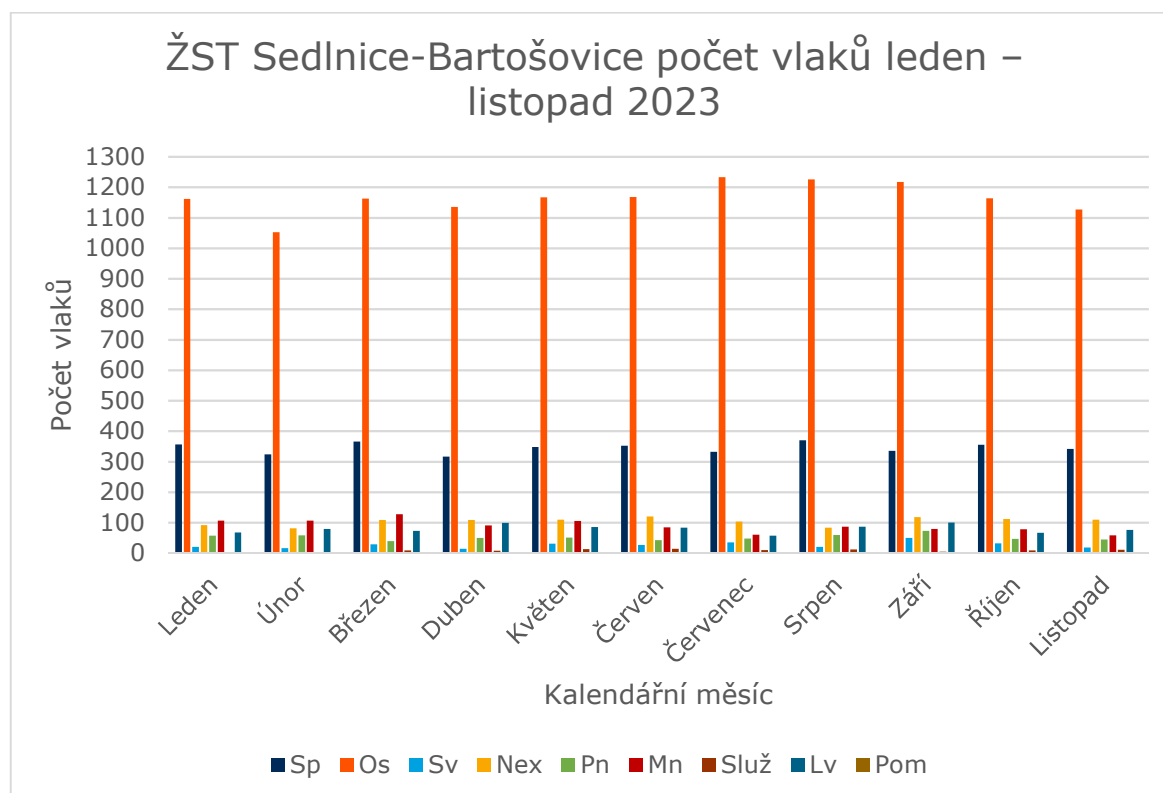
1.4.4.1 Přehled počtu vlaků v ŽST Sedlnice-Bartošovice v období leden–listopad 2023

V kapitole je představen rozsah dopravy v ŽST Sedlnice-Bartošovice pro jednotlivé měsíce dle kategorie vlaků.

Tabulka 36 ŽST Sedlnice-Bartošovice počet vlaků za období leden–listopad 2023

ŽST Sedlnice-Bartošovice počet vlaků leden–listopad 2023													
Druh vlaku/ Měsíc	Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Vleč	Služ	Lv	Pom	Součet
Leden	0	0	356	1161	20	92	57	107	0	3	68	0	1864
Únor	0	0	324	1052	16	81	58	107	0	4	79	0	1721
Březen	0	0	366	1163	29	109	39	128	0	9	73	0	1916
Duben	0	0	317	1135	14	109	50	91	0	8	99	0	1823
Květen	0	0	348	1167	31	110	51	106	0	13	86	0	1912
Červen	0	0	352	1168	27	120	43	85	0	14	83	0	1892
Červenec	0	0	332	1233	35	103	48	60	0	10	57	1	1879
Srpen	0	0	370	1225	20	84	59	87	0	12	87	0	1944
Září	4	8	335	1217	50	118	73	79	0	5	100	0	1989
Říjen	0	0	355	1164	32	112	47	78	0	9	67	0	1864
Listopad	0	2	342	1127	18	110	45	58	0	11	76	0	1789

Z tabulky je patrné, že se měsíční počet vlaků v ŽST Sedlnice-Bartošovice pohybuje v rozmezí 1700 až 2000 vlaků za měsíc. Největší propad je zaznamenán v měsíci únoru kdy bylo ŽST Sedlnice-Bartošovice trasováno 1721 vlaků. Tato výrazně nižší hodnota je kromě jiných okolností způsobena nižším počtem kalendářních dnů v měsíci únoru. Naopak nejvyšší počet vlaků byl zaznamenán v měsíci září v počtu 1989 vlaků. Data z tabulky jsou zobrazena v grafu uvedeném na následujícím obrázku.

**Obrázek 13 ŽST Sedlnice-Bartošovice počet vlaků za období leden–listopad 2023**

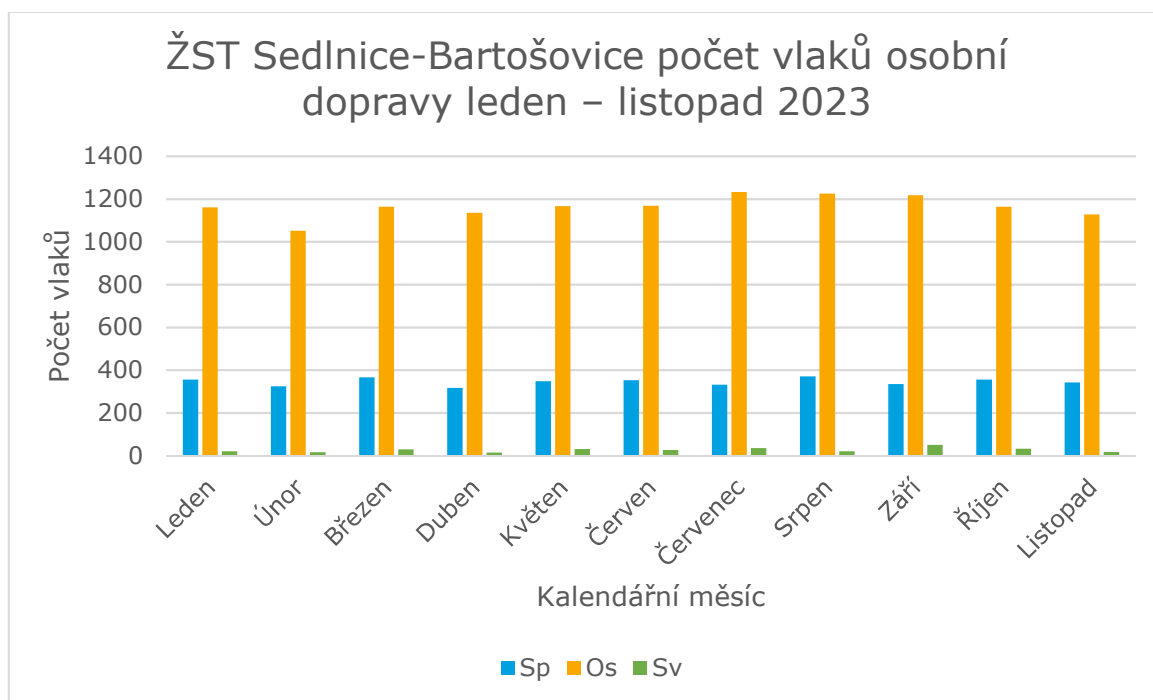
1.4.4.2 Přehled počtu vlaků osobní dopavy v ŽST Sedlnice-Bartošovice

Tabulka uvedená níže zobrazuje počet vlaků osobní dopavy trasovaných ŽST Sedlnice-Bartošovice po jednotlivých měsících v období leden až listopad 2023.

Tabulka 37 ŽST Sedlnice-Bartošovice počet vlaků osobní dopavy

ŽST Sedlnice-Bartošovice počet vlaků osobní dopavy leden-listopad 2023				
Druh vlaku/měsíc	Sp	Os	Sv	Součet
Leden	356	1161	20	1537
Únor	324	1052	16	1392
Březen	366	1163	29	1558
Duben	317	1135	14	1466
Květen	348	1167	31	1546
Červen	352	1168	27	1547
Červenec	332	1233	35	1600
Srpen	370	1225	20	1615
Září	335	1217	50	1614
Říjen	355	1164	32	1551
Listopad	342	1127	18	1489

Na následujícím obrázku jsou uvedeny počty vlaků osobní dopavy s rozlišením druhu vlaku.



Obrázek 14 ŽST Sedlnice-Bartošovice počet vlaků osobní dopavy s rozlišením druhu vlaku

Z obrázku lze vyčíst, že nejvyšší počty trasovaných vlaků představuje kategorie osobních vlaků kolísající okolo hodnoty 1200 vlaků za měsíc. Vlaky kategorie spěšný vlak nejčastěji oscilují okolo hodnoty 350 vlaků za měsíc. Nižší hodnoty jsou pak zaznamenány pro vlaky kategorie soupravový, kde se jejich počet za měsíc pohybuje v rozmezí 10 až 50 vlaků za měsíc.

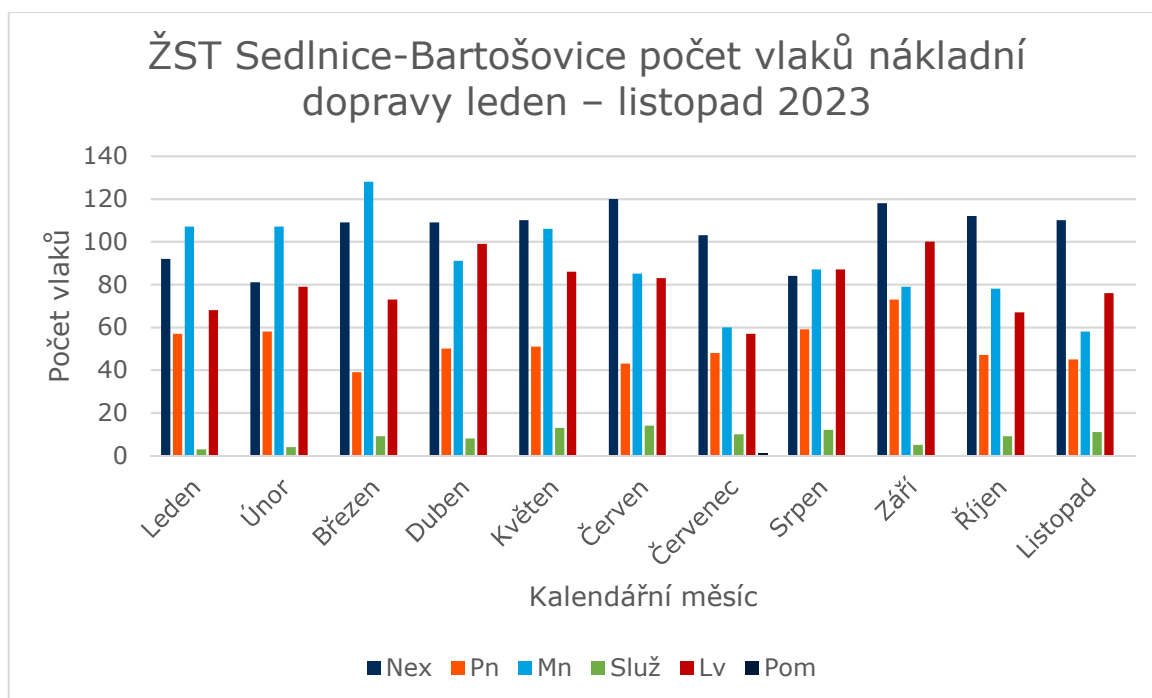
1.4.4.3 Přehled počtu vlaků nákladní dopravy v ŽST Sedlnice-Bartošovice

Tabulka uvedená níže zobrazuje počet vlaků nákladní dopravy trasovaných ŽST Sedlnice-Bartošovice po jednotlivých měsících v období leden až listopad 2023.

Tabulka 38 ŽST Sedlnice-Bartošovice počet vlaků nákladní dopravy

ŽST Sedlnice-Bartošovice počet vlaků nákladní dopravy leden–listopad 2023							
Druh vlaku/měsíc	Nex	Pn	Mn	Služ	Lv	Pom	Součet
Leden	92	57	107	3	68	0	327
Únor	81	58	107	4	79	0	329
Březen	109	39	128	9	73	0	358
Duben	109	50	91	8	99	0	357
Květen	110	51	106	13	86	0	366
Červen	120	43	85	14	83	0	345
Červenec	103	48	60	10	57	1	279
Srpen	84	59	87	12	87	0	329
Září	118	73	79	5	100	0	375
Říjen	112	47	78	9	67	0	313
Listopad	110	45	58	11	76	0	300

Na následujícím obrázku jsou uvedeny počty vlaků osobní dopravy s rozlišením druhu vlaku.

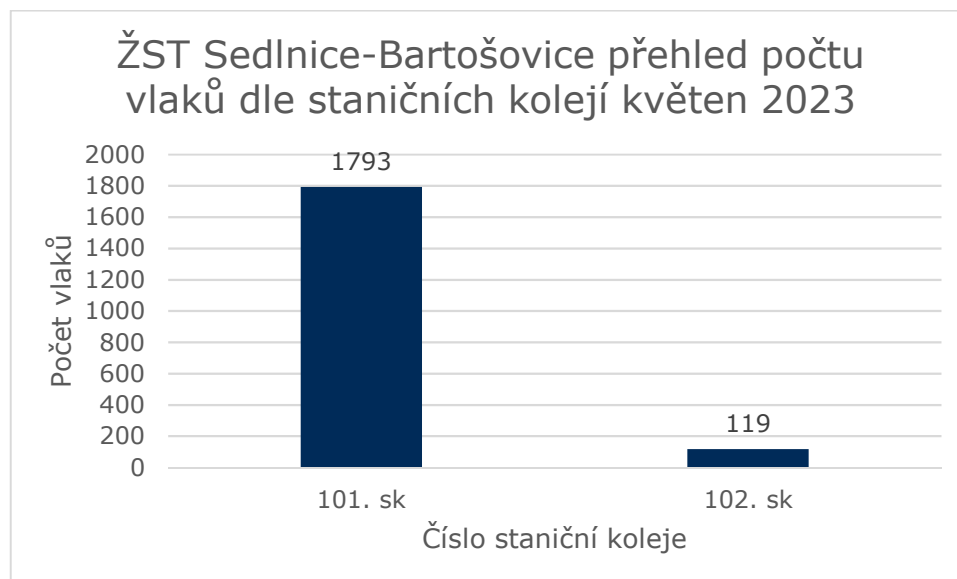


Obrázek 15 ŽST Sedlnice-Bartošovice počet vlaků nákladní dopravy s rozlišením kategorie

Z obrázku je patrné, že nejvyšší počty trasovaných vlaků nákladní dopravy představuje kategorie manipulační vlak s počtem vlaků v rozmezí 50 až 130 tras za měsíc a nákladní expres kolísající v rozmezí 80 až 120 vlaků za měsíc. Vlakové kategorie lokomotivní vlak jsou zastoupeny v počtu 50 až 100 tras. Počet vlaků kategorie průběžný nákladní vlak se pohybuje

v rozmezí 30 až 80 vlaků za měsíc. Nejnižší počty jsou u vlaků kategorie služební a pomocný vlak s hodnotami 0 až 20 jízd za kalendářní měsíc.

1.4.4.4 Počty jízd vlaků s rozlišením podle staničních kolejí



Obrázek 16 ŽST Sedlnice-Bartošovice počty jízd vlaků dle staničních kolejí

Z grafu je patrné, že nejvyšší počty probíhají jízd na 101. staniční koleji v počtu 1793 jízd vlaků. Na 102. sk bylo trasováno 119 vlaků ve sledovaném období květen 2023.

Zhodnocení provozu v ŽST Sedlnice-Bartošovice za rok 2023

Z prezentovaných tabulek a grafů je patrné, že celkový počet vlaků trasovaných ŽST Sedlnice-Bartošovice pro sledované období leden až listopad 2023 činí 20593 vlaků. Pro další zkoumání byl zvolen měsíc květen s počtem 1912 vlaků, z toho se jedná o 1546 vlaků osobní dopravy a 366 vlaků nákladní dopravy. Podíl osobní dopravy dosahuje 81 % a nákladní dopravy 19 %.

1.4.5 Analýza využití traťových kolejí

Skutečné počty jízd vlaků a údaje o nich za období květen roku 2023 vystihuje následující tabulka. Zdrojem dat jsou datové sklady Správy železnic.

Tabulka 39 Počet vlaků v jednotlivých traťových úsecích

Mezistaniční úsek		Suchdol nad Odrou – Studénka		Studénka – Sedlnice-Bartošovice	
Kolej		1	2	1	
Druh vlaku/směr		Tam	Zpět	Tam	Zpět
Skutečný rozsah dopravy dle datových skladů Správy železnic za období květen 2023	Ex	1232	1234	0	0
	R	494	486	0	0
	Sp	0	0	177	171
	Os	304	305	589	578
	Sv	69	61	12	19
	Nex	733	824	53	110
	Pn	501	483	32	23
	Mn	14	9	76	54
	Vleč	2	0	0	0
	Služ	27	24	6	9
	Lv	206	187	57	62
	Pom	0	0	0	0
Celkem Σ		3582	3613	1002	1026
Celkem za oba směry Σ		7195		2028	
9. decil [24 hodin]		124	126	38	37
Celkem za oba směry Σ		250		75	

Z tabulky lze vyčíst, že v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka bylo v období květen roku 2023 celkem za oba směry provozováno 7195 vlaků, 9. decil za 24 hodin dosáhl hodnoty 250 vlaků za oba směry. V úseku Studénka – Sedlnice-Bartošovice bylo v tomtéž období celkem za oba směry provozováno 2028 vlaků s hodnotou 9. decilu 75 vlaků za 24 hodin.

2 Navrhovaný stav

2.1 Výhledový rozsah dopravy

2.1.1 Úsek Suchdol nad Odrou – Studénka

Výhledový stav v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka byl převzat z dokumentace „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“.

Výhledový rozsah dopravy v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka pro osobní dopravu uvažujeme ve stavu GVD 2045, kdy bude zprovozněna VRT Moravská brána v úseku Odb. Moravská brána – Ostrava, což znamená převedení veškeré expresní vrstvy osobní dopravy na zmiňovaný úsek vysokorychlostní tratě. Provoz na trati nicméně zůstane téměř stejný z důvodu zvyšování výkonů osobní dopravy na žádost krajských objednatelů dopravy a ministerstva dopravy a také z důvodu zvýšení rozsahu nákladní dopravy pro nákladní dopravce. V řešeném úseku budou i nadále provozovány vlaky osobní i nákladní dopravy.

Vnitrostátní dálková doprava bude zajištěna linkami:

- R18 Praha – Olomouc – Ostrava
- R28 Brno – Kojetín – Přerov – Studénka – Ostrava hl. n. (–Bohumín/Český Těšín)

Regionální doprava bude zastoupena vlaky Sp a Os. Budou zde provozovány linky:

- S3 Ostrava střed – Ostrava hl. n. – Hranice na Moravě
- S4 Petrovice u Karviné – Bohumín – Ostrava hl. n. – Studénka – Mošnov, Ostrava Airport
- S8 Ostrava střed – Ostrava hl. n. – Studénka – Příbor – Kopřivnice – Štramberk – Veřovice
- S34 Bohumín – Ostrava hl. n. – Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město

V následující tabulce jsou uvedeny linky osobní dopravy provozované v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka.

Tabulka 40 Linky osobní dopravy v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka

linka	Směr	interval špička/sedlo	popis, řazení	poznámka
R18	Praha – Olomouc – Ostrava	60/60 min.	380 + 7 vozů UIC-Z (souprava 385 t, 185 m)	-
R28	Brno – Kojetín – Přerov – Studénka – Ostrava hl. n. (–Bohumín/Český Těšín)	60/60 min.	380 + 7 vozů UIC-Z (souprava 385 t, 185 m)	-
S3	Ostrava střed – Ostrava hl. n. – Hranice na Moravě	60/120 min	EMU 140 (dvouvozová el. jednotka)	Spoje linek S3 a S8 budou v úseku Ostrava – Studénka spojeny.
S4	Petrovice u Karviné – Bohumín – Ostrava hl. n. – Studénka – Mošnov, Ostrava Airport	120/120 min	EMU 140 (dvouvozová el. jednotka)	Spoje linek S4 a S34 budou v úseku Ostrava – Studénka spojeny.
S8	Ostrava střed – Ostrava hl. n. – Studénka – Příbor – Kopřivnice – Štramberk – Veřovice	60/120 min	BEMU 140 (dvouvozová el. jednotka s využitím jízdy na baterie v úseku Studénka – Veřovice).	Spoje linek S3 a S8 budou v úseku Ostrava – Studénka spojeny.
S34	Bohumín – Ostrava hl. n. – Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město	60/120 min	BEMU 140 (dvouvozová el. jednotka s využitím jízdy na baterie v úseku Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město).	Spoje linek S4 a S34 budou v úseku Ostrava – Studénka spojeny.

Rozsah nákladní dopravy pro horizont GVD 2045 byl poskytnut SŽ GR O6 na základě celostátního síťového modelu. V rámci nákladní dopravy je uveden rozsah dopravy pro dopravní technologii pro účely kapacity železniční infrastruktury. Výhledové počty jízd vlaků a údaje o nich v GVD 2045 vystihuje následující tabulka.

Tabulka 41 Linky osobní a nákladní dopravy, Suchdol nad Odrou – Ostrava-Svinov

Intenzity dopravy v úseku Suchdol nad Odrou – Ostrava-Svinov v obou směrech celkem za 24 hodin:									
Úsek/kategorie	Ex	R, Sp	Os, Sv	Nex	Pn	Mn	Služ	Lv	Celkem
Suchdol nad Odrou – Studénka	0	72	52	146	45	3	0	14	332

Z tabulky lze vyčíst, že má být provozováno celkem za oba směry v období 24 hodin v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka 332 vlaků.

2.1.2 Úsek Studénka – Sedlnice

Výhledový stav v úseku Studénka – Sedlnice (– Příbor) byl převzat z dokumentace „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov, Aktualizace Záměru projektu“. Tento doplněk dopravní technologie uvažuje s rozsahem provozu v horizontu GVD 2050, kdy má být plně v provozu VRT Moravská brána. Souhrnná tabulka uvedená níže obsahuje počty vlaků v jednotlivých traťových úsecích Studénka – Příbor.

Tabulka 42 Linky osobní a nákladní dopravy, Studénka – Příbor GVD 2050

Mezistaniční úsek		Studénka – Sedlnice-Bartošovice		Sedlnice-Bartošovice – Sedlnice výh. č. 1		Sedlnice výh. č. 1 – Sedlnice předj. k.		Sedlnice předj. k. – Příbor	
Kolej		1		1		1		1	
Směr		Tam	Zpět	Tam	Zpět	Tam	Zpět	Tam	Zpět
Počty vlaků zakreslených v GVD	Ex	0	0	0	0	0	0	0	0
	R	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sp	4	4	4	4	4	4	4	4
	Os	31	31	31	31	16	16	16	16
	Sv	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nex	10	10	10	10	0	0	0	0
	Pn	6	6	6	6	4	4	3	3
	Mn	4	4	4	4	4	4	2	2
	Lv	0	0	0	0	0	0	0	0
	Celkem	55	55	55	55	28	28	25	25
	Celkem oba směry	110		110		56		50	

2.1.2.1 Osobní doprava v úseku Studénka – Příbor

V časovém horizontu po roce 2025, v souladu s upřesněním Moravskoslezského kraje, se předpokládají změny konceptu osobní dopravy:

- Linka S4 bude nadále zajišťovat relaci Ostrava – Studénka – Mošnov, Ostrava Airport, s možností prodloužení vybraných spojů směr Veřovice (úvrať v ŽST Mošnov, Ostrava Airport), výhledový rozsah dopravy bude v souvislosti s rozvojem průmyslové zóny navýšen až na 15 párů spojů denně. Lze očekávat spojování souprav linek S4 a S34 ve stanici Studénka ve směru do Ostravy, resp. rozpojování ve směru opačném. Všechny vlaky budou vedeny dvouvozovými nebo třívozovými elektrickými či bateriovými jednotkami.

- Linka S8 bude nadále zajišťovat relaci Ostrava hl. n. – Studénka – Štramberk ve formě spěšných vlaků (4 páry vlaků), resp. Studénka – Štramberk (– Veřovice) ve formě osobních vlaků (16 párů vlaků), celkový rozsah dopravy 20 párů spojů denně. Lze očekávat spojování souprav linek S3 a S8 ve stanici Studénka ve směru do Ostravy, resp. rozpojování ve směru opačném. Všechny vlaky budou vedeny dvouvozovými nebo třívozovými elektrickými či bateriovými jednotkami.

Rozsah nákladní dopravy bude navýšen z důvodu plného provozu vleček v RZÚM.

Předpokládán je postupný růst do roku 2025, kdy bude dosažen cílový stav. Rozsah osobní dopravy směr letiště bude navýšen v souvislosti s rozvojem průmyslové zóny. Rozsah osobní dopravy na traťovém úseku Sedlnice (mimo) – Veřovice bude odpovídat uvažovanému zachování infrastruktury bez elektrizace a navýšení rychlosti. Do dalšího výhledu bude tento stav zachován.

2.1.2.2 Nákladní doprava na vlečky OAMP, PST a rozvojové plochy M + R1 + R2

Rozsah dopravy:

- Pro potřeby vlečky OAMP:
 - Pro kontejnerový terminál (KT) předpoklad 6 párů vlaků/den kategorie Nex/Pn.
 - Pro logistické centrum (LC) předpoklad 4 páry vlaků/den kategorie Nex/Pn.
- Pro potřeby vlečky PST je předpoklad 2 párů obsluh vlaků/den kategorie Mn.
- Pro potřeby vlečky zón M + R1 + R2 je odborný odhad 2 párů obsluh vlaků/den kategorie Pn.
- Prognóza směřování zátěže – předpokládané směřování je 60–70 % směr jih (Přerov) a 30–40 % směr sever (Ostrava) – předpoklad vychází na základě vyjádření manažera Logistického centra Mošnov. Předpoklad je založen na skutečnosti, že v září 2019 bylo uzavřeno Memorandum o vzájemné spolupráci a pomoci při rozvoji multimodální dopravy zboží a surovin do Terminálu kombinované dopravy Mošnov mezi Moravskoslezským krajem, statutárním městem Ostravou, tehdejší Správou železniční dopravní cesty (nyní Správa železnic), společností CONCENS, a. s. (investor terminálu) a přístavem Antwerpy. Jedním z očekávaných efektů spolupráce s tímto významným západoevropským přístavem by měla být právě podpora posílení toku zboží a surovin z tohoto směru. Na základě průběžných kontaktů a konzultací se zástupci přístavu lze konstatovat, že jednou z reakcí na krizi způsobenou pandemií koronaviru je jak tendence k posilování vzájemné spolupráce mezi západoevropskými přístavy, tak rozvoj spolupráce s polským přístavem Gdaňsk nebo slovinským Koperem. V reakci na dotaz ohledně směřování zátěže dovozují zástupci přístavu Antwerpy aktuálně na základě uvedených trendů očekávané přerozdělení dopravních proudů do mošnovského terminálu ze směru Přerov a Ostrava v poměru 70 %:30 %, nicméně tento poměr se dle odhadů může změnit na hodnoty 90 %:10 %.
- Zátěž se bude z cca 10 % shromažďovat ve vhodné stanici, odkud bude dopravována manipulačními vlaky a z cca 90 % bude vedena v ucelených vlacích přímo do obvodu vleček.
- V nedávné minulosti došlo k jednáním mezi Moravskoslezským krajem, Armádou ČR a společností Panattoni, kteří projevili zájem o zřízení a využití vleček v oblasti M+R1+R2, nad původně uvažovaný rozsah. Dle poskytnutých údajů se oproti předchozím zapracovaným výhledům dopravy v případě realizace vleček těchto subjektů předpokládá:
 - Pro potřeby vlečky AČR jde o předpoklad 1-2 párů vlaků/měsíc v době míru (využití vlečky je možno charakterizovat jako strategické)
 - Pro potřeby vlečky Panattoni je předpoklad 2-4 párů obsluh vlaků/den kategorie Pn
 - Pro oba subjekty se předpokládá zřízení vlečkového „předávacího“ kolejiště, do kterého by byly zaústěny vlastní vlečky.

Délky a hmotnosti nákladních vlaků, hnací vozidla:

- Pro potřeby vlečky OAMP:

- Pro kontejnerový terminál (KT) předpoklad vlaků s normativy délky 700 m a normativy hmotnosti až 1600 – 2000 tun. Normativ délky 700 m vychází z kolejového návrhu terminálu kontejnerové dopravy Mošnov, v rámci kterého dojde k vybudování celkem 5 kolejí o užitečných délkách v rozmezí 670–720 metrů. Tomu bylo přizpůsobeno půdorysné řešení terminálu, rozmístění technického vybavení (jeřáby...). Dle podkladů kontejnerového terminálu Mošnov se s vlaky délky 740 m neuvažuje.
- Pro logistické centrum (LC) předpoklad vlaků s normativy délky 510 m a normativy hmotnosti až 1600 tun.
- Pro potřeby vlečky PST je předpoklad vlaků s normativy délky 510 m a normativy hmotnosti až 1 600 tun.
- Pro potřeby vleček v rozvojovém území M + R1 + R2 je předpoklad vlaků s normativy délky 610 m a normativy hmotnosti až 1600 tun.
- Poznámka – uvažované normativy délky vlaků pro jednotlivé vlečky vychází z návrhů jejich kolejového uspořádání bez nutnosti rozdělování vlaků na více částí.
- Na všechny výkony závislé trakce ve vztahu k vlečkám OAMP (do obvodu vlečky), PST (do vhodné přípojové stanice) a vlečky rozvojového území M + R1 + R2 (do obvodu předávacího kolejiště) se ve výhledovém stavu uvažuje standardně s nasazením HV s výkonem 6–7 MW.

2.1.2.3 Nákladní doprava v úseku (Studénka –) Sedlnice – Štramberk

Rozsah dopravy:

- Je předpokládáno zachování stávajícího rozsahu dopravy v počtu 2 párů vlaků kategorie Pn a 2 párů kategorie Mn v relaci Studénka – Kopřivnice – Štramberk dopravce ČD Cargo a jeden pár Pn vlaků dopravce Vítkovice doprava, a. s., v relaci Studénka – Kopřivnice – Štramberk.
- Dále lze uvažovat s vedením ucelených vlaků s pohonnými hmotami s určením do ŽST Sedlnice, obvod předjízdny koleje a následným přechodem na vlečku Čepro. Předpokládaný rozsah dopravy je v řádu 1 až 2 párů vlaků týdně, pro potřeby sestavy grafikonu ve formě 1 páru vlakových tras denně. Podle sdělení vlečkaře dochází k nepravidelné kumulaci zátěže až na dva vlaky denně. Na vlečce může být maximálně jedna vlaková souprava. Vlaky jsou a budou dopravovány různými dopravci.
- Vlaky kategorie Mn budou manipulovat v nácestných stanicích Sedlnice, Kopřivnice nákladové nádraží. Vlaky kategorie Pn budou v nácestných stanicích zastavovat pouze z dopravních důvodů. Vlaky budou vedeny i v době dopravní špičky.

Délky a hmotnosti nákladních vlaků, hnací vozidla:

- Vlaky kategorie Pn/Mn v relaci Studénka – Štramberk ve směru do Štramberku mají plánovaný normativ 500 metrů, S 500 tun, ve směru do Studénky 500 metrů a S 1100 tun. V případě přepravy vápence je normativ 450 metrů a T4 2000 tun.
- Zátěž pro vlečku Čepro je předpokládána ve formě ucelených vlaků s normativem 400 až 450 metrů, v případě vlaků z Německa až 600 m. Normativ hmotnosti T4 1750 t je pro ložený směr a normativ U 800 t pro odvoz prázdné soupravy.
- V případě možnosti jízdy v závislé trakci až do ŽST Sedlnice, obvod předjízdny koleje, lze u vlaků pro vlečku Čepro předpokládat vedení v závislé trakci, v opačném případě bude přepřah z elektrické lokomotivy na motorovou uskutečněn v nejbližší vhodné stanici s trakčním vedením (Studénka).
- V případě elektrizace traťového úseku Studénka – Štramberk je předpoklad nasazení lokomotiv elektrické trakce, včetně moderních elektrických lokomotiv s výkonem 6–7 MW, na vlaky Pn. U vlaků Mn vzhledem k manipulaci na neelektrizované koleje uvažována nadále nezávislá trakce ve formě lokomotivy řady 742.
- Pro varianty bez elektrizace jsou uvažována stávající hnací vozidla řady 742, resp. 2x 742 na všech nákladních vlcích.

2.2 Traťové úseky

2.2.1 Traťový úsek Studénka – Suchdol nad Odrou

2.2.1.1 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Při rozšíření ŽST Studénka vlivem vybudování nové traťové spojky a vložení nových výhybek dojde k vysunutí vjezdových návěstidel o cca 800 m, což vyvolá úpravy traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v mezistaničním úseku Studénka – Suchdol nad Odrou. Stávající oddílová návěstidla v km 241,960 (jednostranná oddílová návěstidla pro směr do Suchdolu nad Odrou) a v km 241,390 (jednostranná oddílová návěstidla pro směr do Studénky) budou zrušena a místo nich budou cca v km 241,250 vybudována na zábrzdnu vzdálenost od odjezdových návěstidel ŽST Studénka nová jednostranná oddílová návěstidla pro směr do Suchdolu nad Odrou. Stávající oboustranná oddílová návěstidla v km 240,335 a v km 239,300 budou posunuta na zábrzdnu vzdálenost od předchozích oddílových návěstidel pro jízdu od Studénky.

Dále budou provedeny úpravy stávajícího systému ETCS L2 ve stanici Studénka a na trati směr Suchdol nad Odrou z důvodu změn kolejiště a umístění návěstidel.

Vzhledem k nedostatečné kapacitě vláken optických kabelů mezi Ostravou a CDP Přerov budou v úseku Studénka – Suchdol nad Odrou stávající 3 optické kabely o profilu 12, 36 a 72 vláken nahrazeny kabely o profilu 72 vláken.

2.2.2 Traťový úsek Studénka – Sedlnice, obvod předjízdny koleje/Mošnov, Ostrava Airport

2.2.2.1 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Vložení výhybky č. 60 do tratě směrem na Sedlnici dojde k posunu vjezdového návěstidla VS dále do tratě o cca 600 m přibližně do km 2,7. Příslušně bude upraveno stávající TZZ 3. kategorie v mezistaničním úseku Studénka – Sedlnice (elektronický autoblok typu ABE-1). Stávající oddílová návěstidla č. 31 a 32 v km 3,096 budou zrušena.

Rovněž bude provedena výstavba systému ETCS úrovně 2 (ETCS L2) v traťovém úseku Studénka (mimo) – Sedlnice (včetně) a Sedlnice (mimo) – Mošnov, Ostrava Airport (včetně).

V úseku Studénka – Sedlnice, obvod Bartošovice bude traťový kabel nahrazen novým kabelem v nové kabelové trase v úseku od km cca 2,115 do km cca 2,8.

Rádiový systém GSM-R bude upraven a doplněn tak, aby byla zajištěna funkčnost systému ETCS L2 v traťových úsecích Studénka (mimo) – Sedlnice (včetně) a Sedlnice (mimo) – Mošnov, Ostrava Airport (včetně).

2.2.2.2 Silnoproudá technologie, trakční a energetická zařízení

V mezistaničním úseku Studénka – Sedlnice a Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je navržena náhrada izolátorů pro napěťovou hladinu 25 kV.

2.3 Dopravny

2.3.1 ŽST Studénka

2.3.1.1 Železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy

V rámci této stavby bude vybudována nová traťová spojka v délce cca 1,5 km, která bude tvořit přímé spojení trati Studénka – Sedlnice – Mošnov s tratí Bohumín – Přerov. V místě úrovněvého napojení na koridorovou trať budou nově instalovány 4 ks výhybek, v místě na trať směr Sedlnice pak jedna nová výhybka. Rychlost v nové spojnici je navržena na 80 km/h.

2.3.1.2 Mosty, propustky a zdi

Na traťové spojce je navržena nová mostní konstrukce, která přemostí železniční trať přes Pustějovský potok a inundační území. Délka mostu je uvažována cca 70,0 m.

Další nově navrženou mostní konstrukcí bude most přes polní cestu a bezejmenný vodní tok. Je uvažováno s konstrukcí mostu se zabetonovanými nosíky o rozpětí cca 16,0 m.

Rovněž je uvažováno s výstavbou nového rámového propustku v km 2,297 za použití prefabrikovaných dílců.

2.3.1.3 Pozemní komunikace

V rámci stavby budou řešeny komunikace sloužící pro obsluhu drážní údržby u kusé koleje (u výhybky č. 63), dále jako příjezd k technologickému domku s kusou kolejí (u výhybky č. 62) přes přejezd P6500, který zůstane ve stávající poloze. Komunikace vedoucí až ke kusé koleji (u výhybky č. 63) bude zakončena obratištěm.

2.3.1.4 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Pro nově zřízenou část kolejiště bude doplněna a upravena venkovní a vnitřní část staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Studénka. V kolejišti budou dle požadavku dopravní technologie vybudována hlavní a seřaďovací návěstidla, jejichž viditelnost bude odpovídat navržené traťové rychlosti před návěstidly.

V úseku Studénka (mimo) – Sedlnice (včetně) a Sedlnice (mimo) – Mošnov, Ostrava Airport (včetně) bude vybudován systém ETCS L2. Dále budou provedeny úpravy stávajícího systému ETCS L2 ve stanici Studénka a na trati směr Suchdol nad Odrou z důvodu změn kolejiště a umístění návěstidel.

Rádiový systém GSM-R bude upraven a doplněn tak, aby byla zajištěna funkčnost systému ETCS L2 v traťových úsecích Studénka (mimo) – Sedlnice (včetně) a Sedlnice (mimo) – Mošnov, Ostrava Airport (včetně).

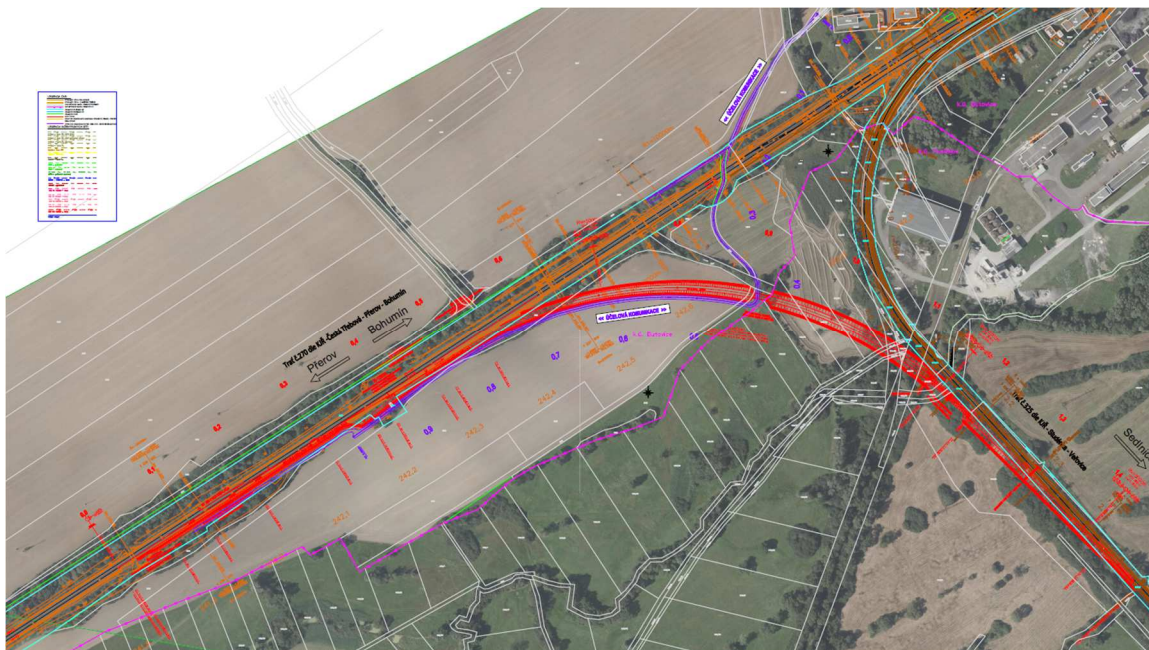
2.3.1.5 Silnoproudá technologie, trakční a energetická zařízení

Na nově zřízených výhybkách bude osazeno EOv a dále bude vybudováno venkovní osvětlení prostoru výhybek. Rovněž bude řešeno dálkové ovládání úsekových odpojovačů trakčního vedení a napájení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Pro možnost napájení těchto odběrů bude v blízkosti napojení na koridorovou trať vybudována nová trafostanice 22/0,4 kV, která bude napájena samostatnou přípojkou 22 kV z TM Studénka.

V rámci projektu je navrženo nové trakční vedení nad nově elektrizovanými kolejemi a úprava stávajícího trakčního vedení.

2.3.1.6 Pozemní stavební objekty

Bude vybudován technologický objekt pro umístění vnitřní technologie staničního zabezpečovacího zařízení o rozměrech 17 x 6 m a s celkovou výškou 4 m. Objekt je situován vlevo trati č. 271 v km 242,600 úseku Studénka – Suchdol nad Odrou.



Obrázek 17 Výřez ze situačního výkresu nové traťové spojky

2.3.2 ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice

2.3.2.1 Železniční svršek a spodek, nástupiště, přejezdy

V ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice bude vybudována nová staniční kolej č. 104 s užitečnou délkou 667 m. Navržené kolejové úpravy umožní v nové dopravní koleji jízdy rychlostí 50 km/h. Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC. Napojení do stávajících tratí je řešeno pomocí dvou výhybek tvaru Obl-o49-1:9-300(500/751,376).

2.3.2.2 Mosty, propustky a zdi

V rámci vybudování nové staniční koleje dojde k demolici a výstavbě nové části mostu v km 4,792.

2.3.2.3 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Pro nově budovanou dopravní kolej č. 104 v obvodu Bartošovice bude doplněna a upravena venkovní a vnitřní část staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Sedlnice elektronického typu ESA 44. U nově zřízené dopravní koleje č. 104 budou vybudována odjezdová návěstidla.

Rovněž bude provedena výstavba systému ETCS úrovně 2 (ETCS L2) v traťovém úseku Studénka (mimo) – Sedlnice (včetně) a Sedlnice (mimo) – Mošnov, Ostrava Airport (včetně).

Rádiový systém GSM-R bude upraven a doplněn tak, aby byla zajištěna funkčnost systému ETCS L2 v traťových úsecích Studénka (mimo) – Sedlnice (včetně) a Sedlnice (mimo) – Mošnov, Ostrava Airport (včetně).

Výstavba nové koleje vyvolá nutné úpravy sdělovacího zařízení, stávající traťový kabel bude nahrazen novým v nové kabelové trase.

2.3.2.4 Silnoproudá technologie, trakční a energetická zařízení

Pro zajištění potřebného provozu dle dopravní technologie je dále vybudovat podpůrnou kontejnerovou měničnu 3 kV DC o výkonu 5,3 MVA. Napájení bude zajištěno novou přípojkou 22 kV z rozvodny 110 kV ČEZ Mošnov. Délka přípojky 22 kV činí cca 1000 m.

Nová kolej č. 104 bude elektrizována v celé délce. Ve stanici budou provedeny pouze nutné úpravy osvětlení, EOv, rozvodů nn a DOÚO (včetně připojení PTM). Dále budou provedeny úpravy systému DŘT a DD TSŽ.



Obrázek 18 Výřez ze situačního výkresu ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice

2.3.3 ŽST Sedlnice, obvod předjízdny koleje

2.3.3.1 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

V oblasti ŽST Sedlnice, obvodu předjízdny koleje dojde k rozšíření systému ETCS. Stávající vstup do oblasti ETCS v km 3,096 bude posunut do km 11,621 do prostoru železničního přejezdu P7481. V této souvislosti bude rozšířen i systém GSM-R.

V ŽST Sedlnice, obvodu předjízdny koleje bude nutná úprava softwaru zabezpečovacího zařízení. Úprava bude nutná i u sdělovacího zařízení, jelikož je zde umístěno nouzové ovládání zabezpečovacího zařízení ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice. Pravděpodobně se bude jednat o úpravu telefonních zapojovačů.

2.4 Výhledová staniční technologie

2.4.1 ŽST Suchdol nad Odrou

V případě této stanice je popisován pouze vliv zvýšeného počtu přeprav nákladní dopravy do nákladních terminálů na tuto dopravnu. Z hlediska administrativních a technologických úkonů nebude vyžadována žádná budoucí potřeba zastavení těchto vlaků v předmětné dopravně. Vlaky provozované v sudém směru budou primárně vedeny průjezdem po hlavní koleji č. 2. Pokud bude z provozní situace nezbytné předjetí nákladního vlaku nebo zastavení z jiných dopravních důvodů, předpokládá se krátkodobé zastavení na koleji č. 4. V tomto smyslu je využitelnost této koleje problematická vzhledem ke stávajícímu úrovněmu přístupu na nástupiště u koleje č. 2. Proto je účelné v rámci připravované stavby rekonstrukce této dopravní zřídit alespoň jednu předjízdny kolej v sudé kolejové skupině bez úrovněného přechodu a s dostatečnou užitečnou délkou.

V lichém směru lze při rovnoměrném rozložení nákladních vlaků během dne předpokládat obdobný princip, jako v případě popsaného sudého směru. Problematické ovšem mohou být nepravidelnosti provozu nákladních vlaků a různé mimořádné vlivy. Při větší krátkodobé četnosti jízd více nákladních vlaků a při vyšším obsazení nákladních terminálů bude nutné nákladní vlaky krátkodobě odstavit. V lichém směru bude vždy snahou každý jednotlivý vlak dopravit do koncového nákladního terminálu bez zbytečného pobytu v nácestných dopravních. Pokud toto nebude z různých důvodů možné, lze krátkodobě uvažovat s pobytem vlaku v ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice a ve spojovací koleji č. 90 ŽST Studénka. Tyto dopravní lze uvažovat pouze pro krátkodobé zastavení vlaku pro zařazení do sledu nebo křižování. V ŽST Suchdol n. O. je proto potřebné zajistit dostatečnou kapacitu v liché kolejové skupině pro případný pobyt nákladního vlaku, pokud nebude možné jeho přijetí nákladními terminály.

2.4.2 ŽST Studénka, nákladní nádraží

V případě této stanice je popisován vliv zvýšeného počtu přeprav nákladní dopravy do nákladních terminálů na tuto dopravnu a dopad realizace spojovací koleje č. 90 na technologické práce v této dopravně.

V současném stavu infrastruktury je pro jízdy nákladních vlaků z a do terminálu OAMP nezbytné využívat lichou kolejovou skupinu ŽST Studénka, nákladní nádraží. Vzhledem k tomu, že převážná většina příslušné zátěže je provozována směrem na ŽST Suchdol n. O. dochází v této dopravně k nutné úvratí spojené s potřebou objezdu soupravy lokomotivou. K této úvratí soupravy je využívána kolej č. 103, která jako jediná možná předjízdna kolej zajišťuje dostatečnou délku pro úvrať soupravy, a zároveň je tato kolej i předjízdna pro liché směry II. TŽK. Tato kolej je poměrně značně vytížena a s technologickými nároky na provedení úvratí vytváří komplikace při řízení provozu. Sudá kolejová skupina není v současnosti provozem nákladních vlaků zásadně ovlivněna. Ve výhledu dojde k realizaci spojovací koleje č. 90, což bude mít výrazný pozitivní dopad jak na provoz příslušných nákladních vlaků, tak na zatížení liché kolejové skupiny i přesto, že dojde k celkovému navýšení počtu přeprav.

V sudé kolejové skupině lze předpokládat zvýšenou potřebu krátkodobého zastavení vlaků v této dopravně z případech, kdy bude obsazena navazující traťová kolej č. 2 jízdu nákladního vlaku ze spojovací koleje č. 90. Vzhledem ke zjištěnému současnému zatížení koleje č. 104 a vzhledem k potenciální četnosti těchto případů v řádu jednotek denně, nebude zásadně ovlivněno zatížení sudé kolejové skupiny, ani spolehlivost provozu vlaků jedoucích v sudém směru.

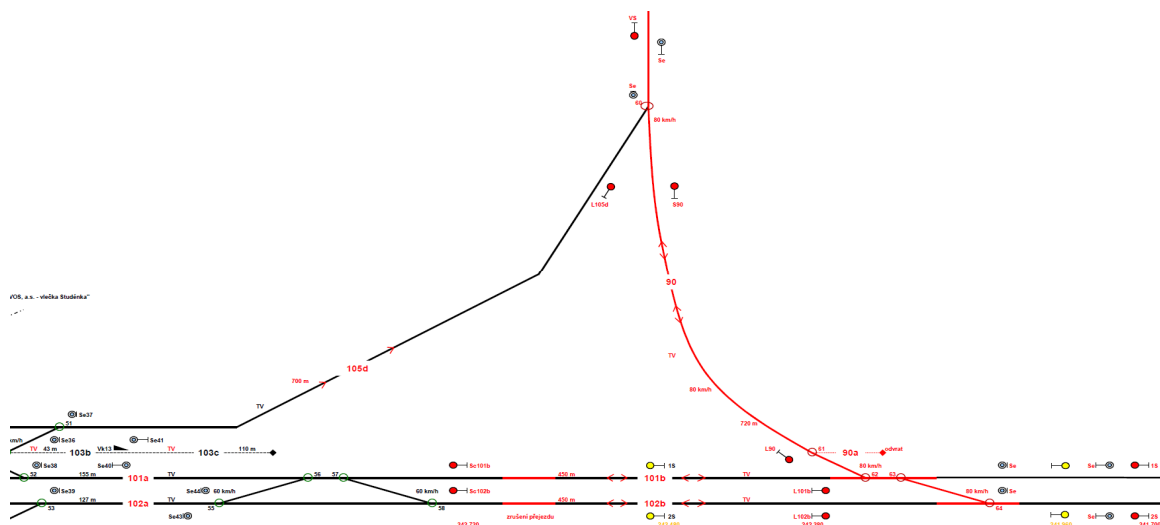
V liché kolejové skupině bude i nadále menší část nákladních vlaků využívat kolej č. 103 pro jízdu z a do směru ŽST Jistebník, avšak již pouze pro průjezd nebo krátký pobyt z dopravních důvodů bez úvratí. Celkově tak dojde ke snížení zatížení koleje č. 103. Nákladní vlaky jedoucí z a do ŽST Suchdol n. O. budou ve výhledu využívat spojovací kolej č. 90. Konkrétní provozní podmínky pro jízdu vlaků v této spojovací koleji jsou popsány v následující kapitole.

2.4.3 ŽST Studénka, triangl

V oblasti „Studénka, triangl“ bude vybudována nová spojovací kolej č. 90. Tato kolej je ohraničena:

- v koleji číslo 90 od odjezdového návěstidla L90 po vjezdové návěstidlo S90
- koleji číslo 101b hrotem výhybky č. 62
- koleji č. 105d hrotem výhybky č. 60

Její určení je primárně možnost jízdy nákladního vlaku do zájmového území letiště Mošnov ve směru Suchdol nad Odrou – Sedlnice, obvod Bartošovice přímo bez úvratí v ŽST Studénka, obvod nákladní nádraží. V současném stavu kolej neexistuje a je nutné úvraťovat v dopravním bodě Studénka nákladní nádraží na 103. staniční koleji v obou směrech jízdy nákladního vlaku. Nová spojka umožní výrazné zkrácení jízdních dob nákladních expresů Suchdol nad Odrou – Terminál OAMP a opačně. Na následujícím obrázku je zobrazeno zjednodušené schéma oblasti „Studénka, triangl“.



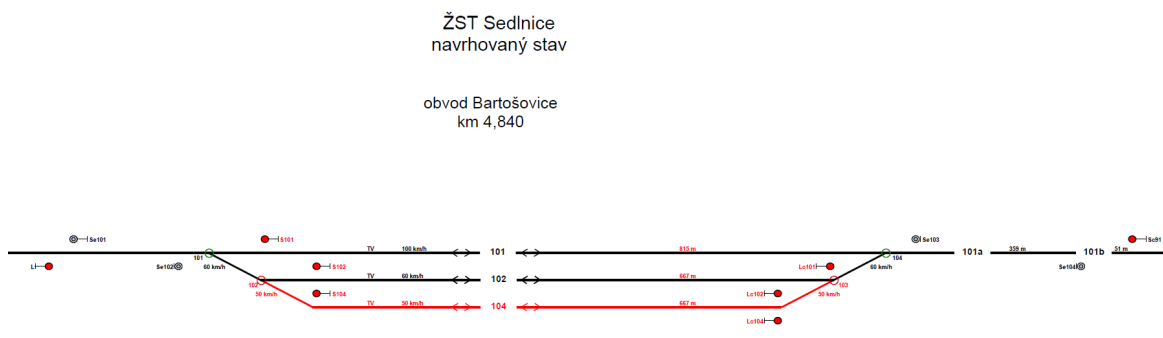
Obrázek 19 ŽST Studénka, detail spojovací koleje č. 90

Kolej bude sloužit jak pro průjezdy, tak pro vyčkávaní nákladních expresů pro zařazení do sledu vlaků ať už na II. tranzitním železničním koridoru s čekáním na volnou trasu u návestidla L90 nebo v opačném směru na trati Studénka – Veřovice s čekáním na volnou trasu u návestidla S90. Ve směru Suchdol nad Odrou – Sedlnice, obvod Bartošovice vlak využije 1. traťovou kolej, v obvodu Studénka „nový triangl“ výhybku č. 62, spojovací kolej č. 90, kde se napojí pomocí výhybky č. 60 do 1. traťové koleje Studénka – Sedlnice, obvod Bartošovice. V opačném směru Sedlnice, obvod Bartošovice vlak využije 1. traťovou kolej v úseku Sedlnice, obvod Bartošovice, dále po výhybce č. 60 bude pokračovat po spojovací koleji č. 90, jízda vlaku bude dále směřována přes výhybky č. 62 a 64 do 2. traťové koleje II. tranzitního železničního koridoru. Rychlostní parametry spojovací koleje a výhybek jsou navrženy na 80 km/h. Spojovací kolej č. 90 umožní i operativní zastavení nákladního vlaku pro zařazení vlaku do sledu tras ostatních vlaků nebo pro případ kdy budou navazující traťové úseky obsazeny. Užitečná délka spojovací koleje č. 90 umožní zastavení nákladního vlaku délky 740 m.

Sklonové poměry v koleji č. 90 jsou příznivé. V koleji je maximální podélný sklon 2 ‰. Tato hodnota je vyhovující pro rozjezd vlaku v obou směrech. Zastavení vlaků ve spojovací koleji č. 90 bude pouze v krátkodobém trvání, maximálně v desítkách minut. Využití zastavení pro konstrukci jízdního řádu bude závislé na konstrukci tras ostatních vlaků v navazujících úsecích.

2.4.4 ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice

V ŽST Studénka, obvod Bartošovice má být oproti stávajícímu stavu doplněna 3. dopravní kolej, jejíž číslování bude znít 104. staniční kolej.



Z hlediska parametrů rychlosti je průjezd po 101. sk navržen na rychlost 100 km/h. Jízda ze 101a staniční koleje do 102. sk je realizován po výhybce č. 104, která je konstruována na rychlost 60 km/h, rovněž i výhybka č. 101 má stejné rychlostní parametry. Při jízdě na 104. sk jsou využity výhybky č. 103 a 102 s konstrukční rychlostí 50 km/h.

Ve výhledovém stavu se předpokládá pro podstatnou většinu osobní dopravy průjezd jednotlivých vlaků po hlavní staniční koleji č. 101 v případě, kdy tato kolej není obsazena nákladními vlaky delšími než 660 m. V modelovém NJŘ se předpokládá křižování vlaků osobní dopravy minimálně. Pro toto křižování se primárně předpokládá využití staničních kolejí č. 101 a 102, dle potřeby případně 104. sk. Pro vlaky nákladní dopravy směřované do/ze směru ŽST Příbor se předpokládá využití stanice pouze pro potřeby křižování. Pro vlaky nákladní dopravy směřované do/ze směru překladišť a vlečkových areálů letiště Mošnov bude tato doprava plnit funkci předávací stanice. V tomto případě lze předpokládat potřebu zastavení nákladních vlaků řádově s dobou obsazení kolejí až desítky minut. Z hlediska užitečných délek je pro zastavení nákladních vlaků délky větší než 660 m využitelná pouze staniční kolej č. 101.

2.4.5 Terminál OAMP

Z hlediska parametrů infrastruktury byl Kontejnerový terminál vybudován a je provozován v parametrech infrastruktury dle kapitoly 1.3.7 Terminál OAMP.

V Terminálu OAMP jsou možné následující způsoby jízdy drážních vozidel na styku drah posunem – při jízdě drážních vozidel na/z obvodu Triangl (kolej 93) směr Sedlnice-obvod Bartošovice a také na/z obvod Triangl (kolej 1b) směr Sedlnice-předjízdne koleje. Při jízdě drážních vozidel na styku drah je dovoleno drážní vozidla na vlečku/z vlečky sunout i táhnout. Co se týče organizace dopravního provozu tak při sjednávání a dokumentování jízdy na vlečku nebo z vlečky je povoleno používat označení vlečka Terminál. Pro dopravní dokumentaci je povoleno používat označení „OAMP“. Každá jízda na/z vlečky musí být sjednána samostatně, a to:

- z dráhy regionální na vlečku a zpět
- z dráhy regionální jen na vlečku
- jen z vlečky na dráhu regionální
- z vlečky na dráhu regionální a zpět

V případě nemožného sjednání jízd drážních vozidel je jízda na/z vlečky zakázána. Sjednání jízdy drážních vozidel je zároveň svolením k jízdě drážních vozidel na styku drah.

Jízdu drážních vozidel v místě styku drah sjednávají:

- za provozovatele dráhy regionální buď výpravčí dálkového ovládání zabezpečovacích zařízení Studénka (dále jen „výpravčí DOZ“), přímé spojení je zajištěno přes místní okruh výpravčí DOZ / dispečer vlečky Terminál nebo tel. 972 015 181 nebo při místní obsluze ze ŽST Sedlnice – výpravčí DOZ, přímé spojení je zajištěno přes místní okruh výpravčí DOZ/dispečer vlečky Terminál nebo na tel. 972 015 241.
- za provozovatele vlečky dispečer vlečky Terminál Ostrava Mošnov OAMP (dále jen „dispečer vlečky Terminál“), přímé spojení je zajištěno přes místní okruh dispečer vlečky Terminál / výpravčí DOZ nebo tel. 732 444 299.

Žádost a souhlas pro sjednání jízd drážních vozidel mezi dráhami musí obsahovat:

- pracovní zařazení a příjmení odpovědné osoby sjednávající jízdu,
- název dopravce,
- místo, odkud (příp. přes které místo) a kam (označení koleje) je jízda drážních vozidel sjednávána, dobu povolení posunu (od – do),
- určení zátěže – číslo vlaku na síti provozovatele dráhy regionální,
- jízdy dalších hnacích vozidel elektrické trakce (informuje dispečer vlečky),
- informace o otevření brány (informuje dispečer vlečky).

Jízda drážních vozidel dopravce z dráhy regionální na vlečku a zpět; z dráhy regionální jen na vlečku; jen z vlečky na dráhu regionální; z vlečky na dráhu regionální a zpět je organizován následujícím způsobem. Zaměstnanec řídící posun (ZŘP) požádá výpravčího DOZ telekomunikačním zařízením o svolení k jízdě drážních vozidel dopravce z dráhy regionální na vlečku Terminál a zpět (jen na vlečku). Výpravčí DOZ sjedná jízdu drážních vozidel na vlečku Terminál a zpět (jen na vlečku) telekomunikačním zařízením s dispečerem vlečky Terminál. Dispečer vlečky Terminál sjedná jízdu drážních vozidel telekomunikačním zařízením s výpravčím DOZ až po splnění všech podmínek pro jízdu drážních vozidel na/z vlečky, otevření brány areálu vlečky a zastavení jízdy vozidel závislé trakce v obvodu terminálu Ostrava Mošnov OAMP.

Staniční technologie terminálu OAMP

V předchozí dopravní technologii nebyly ještě k dispozici provozní informace k tomuto terminálu. Na základě dostupných podkladů a konzultací s provozovatelem terminálu OAMP byl zpracován základní přehled staniční technologie.

Stávající stav

Terminál je v provozu od roku 2022. Aktuálně je terminál obsluhuje cca 16 párů vlaků za týden. Dosavadní podíl směřování jednotlivých vlaků ve směru ŽST Suchdol n. O. a Jistebník je až 95 % ve prospěch směru Suchdol n.O. Přeprava zboží je zajišťována jednak prostřednictvím kontejnerů a jednak prostřednictvím silničních návěsů. Konkrétní podíl jednotlivých typů přeprav není znám. Nákladní vlaky jsou aktuálně provozovány v délkách dle limitů infrastruktury jednotlivých železničních správ. V principu jsou vlaky z přeshraniční stanice Břeclav provozovány v délce cca 550 m od jihu, z přeshraniční stanice Děčín v délce cca 650 m a z přeshraniční stanice Petrovice u Karviné v délce cca 620 m. Tyto délky jsou určené nejen vlastní dopravní cestou, ale také možnostmi zdrojů a cílů těchto vlaků.

Při stávajícím vybavení terminálu kolovými nakladači jsou pro nakládku a vykládku využívány zejména koleje č. 204 (kontejnery) a č. 206 (silniční návěsy). Tyto koleje spolu s kolejí č. 202 jsou vybaveny trakčním vedením pouze na svých koncích, což umožňuje přímý příjezd vlaku jízdou výběhem a odjezd souprav bez nutnosti dalších technologických úkolů. Zbýlé průběžné tři průběžné koleje jsou vybaveny trakčním vedením v celé své délce. Tyto koleje umožňují dle potřeby rovněž přímý příjezd a odjezd nákladního vlaku, ale pro následnou překládku je nutné přestavení soupravy posunem na výše uvedené koleje k tomu určené. Užitečné délky průběžných kolejí jsou v rozsahu mezi 650 a 720 m. Terminál je schopný zpracovávat i vlaky délek až 740 m, které by byly buď děleny na nejdelší staniční koleji nebo zpracovávány při využití posunu se soupravou (s využitím koleje délky 720 m a případným vytažením soupravy.). Aktuálně je v úseku Studénka – Terminál OAMP omezen provoz v elektrické trakci na jeden nákladní vlak z důvodu napájení. Toto omezení se již nepředpokládá v době realizace předmětného záměru.

Pracovní doba terminálu pro provádění nakládky a vykládky je 6–22 hod, avšak přijmutí vlaku do terminálu nebo odjezd je v režimu 24/7. V současné době přijíždějí vlaky k OAMP i v brzkých ranních hodinách, odjezd je naproti tomu uskutečňován i v pozdních večerních hodinách. Vlaky z a do terminálu OAMP vyjíždějí a přijíždějí bez nutnosti zastavení v ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice. Za jízdy se mění posunová cesta za vlakovou cestu a obráceně. Veškeré dopravní a přepravní prohlídky jsou uskutečňovány v areálu terminálu. Pro potřeby manipulace s vozy v kolejišti terminálu se zde nachází záloha nezávislé trakce, která provádí manipulace v terminálu i případné přesuny vozů do ŽST Sedlnice. V ŽST Sedlnice jsou deponovány vozy, které vyčkávají na svoji zátěž nebo pokud k tomu vedou operativní provozní situace.

Průměrná doba zpracování jedné soupravy kontejnerového vlaku, tedy vyložení a naložení, je 4–8 hodin dle délky soupravy a dostupnosti/rozsahu zátěže, alokovaných strojů a personálu. U soupravy pro přepravu silničních návěsů je doba kratší a činí 3–3,5 hodin, přičemž doba vyložení trvá nejméně 1 hodinu.

Výhledový stav

Výhledově se předpokládá postupné navyšování objemu nákladních přeprav až na 28 párů vlaků za týden při zpracování až 6 párů vlaků denně. Směrování zátěže ve směru Suchdol n. O. a Jistebník se předpokládá bez zásadní změny podílu těchto směrů. Pro potřeby zpracování dopravní technologie předmětné stavby bylo uvažováno s podílem 80 % přeprav ve směru Suchdol nad Odrou a 20 % přeprav ve směru Jistebník. Konkrétní podíl bude významně závislý na ekonomických a dopravních podmínkách na trhu v nákladní dopravě. Konkrétní délky vlaků budou i nadále závislé zejména na podmínkách infrastruktury jednotlivých železničních správ. Předpokládá se však se zvyšováním podílu nákladních vlaků délky až 740 m v souladu se strategickými plány nákladních železničních koridorů.

Provozovatel terminálu neuvažuje se změnou provozního režimu, kdy i v budoucnu předpokládá vykládku a nákladů v období 6:00–22:00 s možností příjezdů a odjezdů vlaků nadále v režimu 24/7. Terminál není omezen žádným hlukovým ani jiným omezením a v případě dosažení plného vytížení může být v provozu i v nočních hodinách. Aby bylo možné uvedené výhledové počty nákladních vlaků odbavit v daném období dne, plánuje provozovatel terminálu investice do zvýšení výkonnosti nakládky a vykládky kontejnerů. Konkrétně se jedná o záměr vybudování portálových jeřábů. Realizace systému portálových jeřábů umožní jednak zvýšení počtu paralelních manipulací ze dvou kolejí na tři a zároveň umožní zkrácení celkové doby manipulace pro jednotlivé soupravy.

Výhledový rozsah přeprav bude mít i dopady na navazující železniční síť SŽ. Jelikož dojde k navýšení počtu vlaků až na 6 párů nákladních vlaků denně, dojde k vyššímu počtu jízdy mezi ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice a terminálem OAMP. I z tohoto důvodu bylo přistoupeno k doplnění staniční koleje v ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice pro vyčkávání nákladních vlaků. Ve výhledu se předpokládá, že vjezd i odjezd vlaků do terminálu OAMP bude z ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice bez nutnosti využívat ŽST Sedlnice. Ani ve výhledu se nepředpokládají manipulace s vozy a jejich odstavování v ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice. I nadále lze v určité míře očekávat nahodilé manipulace s vozy do ŽST Sedlnice drážními vozidly nezávislé trakce a jejich odstavení v této dopravě. Míru těchto manipulací nelze ve výhledu relevantně stanovit a bude do značné míry záviset na efektivitě technologických prací v terminálu OAMP.

2.4.6 Plánované rozvojové záměry v lokalitě letiště Mošnov

V předchozí dokumentaci byly v situaci širších vztahů zaneseny i ve výhledu sledované záměry výstavby nákladních terminálů a vleček. Výřez z této situace je dokládán pro přehlednost i v této kapitole. Kromě již provozovaného terminálu OAMP nejsou k ostatním záměrům k dispozici relevantní informace a podklady, dle nichž by bylo možné sestavit základní staniční technologii. Z tohoto důvodu jsou zpracovány pouze základní dostupné představy z předchozí dokumentace a definovány obecné podmínky ve vztahu k navazující železniční síti SŽ.

Jedná se o následující záměry:

- Vlečka OAMP
- Vlečka PST-LP
- Vlečkové napojení logistického areálu AČR
- Rozvojové plochy Panattoni a LHA

LEGENDA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ V RÁMCI STAVBY :
ZAPOJENÍ TERMINÁLU KOMBINOVANÉ DOPRAVY MOŠNOV

- ■ ■ ■ ■ HRANICE ŘEŠENÝCH ÚZEMÍ
- ■ ■ ■ ■ OPATŘENÍ 1 - NOVÁ BEZÚVRATOVÁ SPOJKA PŘEROV – SEDLNICE
- ■ ■ ■ ■ OPATŘENÍ 2 - ZKAPACITNĚNÍ ŽST SEDLNICE, OBVOD BARTOŠOVICE).

LEGENDA STÁVAJÍCÍHO STAVU A SOUVISEJÍCÍCH STAVEB :

- ■ ■ ■ ■ ROZVOJOVÉ PLOCHY PANATTONI A LHA
- ■ ■ ■ ■ STAVBA - VLEČKOVÉHO NAPOJENÍ LOGISTICKÉHO AREÁLU ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY V MOŠNOVĚ
- ■ ■ ■ ■ STÁVAJÍCÍ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ
- ■ ■ ■ ■ NOVOSTAVBA - VRT - VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ
- ■ ■ ■ ■ NOVOSTAVBA - VLEČKA PST-LP
- ■ ■ ■ ■ NOVOSTAVBA - VLEČKA OAMP



Obrázek 21 - Výřez přehledné situace širších vztahů

2.4.6.1 Vlečka OAMP

V rámci nákladního terminálu OAMP se předpokládá zřízení logistického centra, které bude zahrnovat výstavbu kolejíště pro vykládku a nakládku. Toto kolejíště bude napojeno na současnou kusou výtažnou kolej č. 201b, která bude nově průběžná. Konkrétní uspořádání kolejíště s informacemi o počtech kolejí a jejich užitečných délkách nejsou zpracovateli známy.

Předpokládá se, že na tomto kolejíšti bude probíhat překládka a vykládka v rozsahu 4 párů nákladních vlaků denně. Normativ délky vlaku se předpokládá 510 m. Předpokládá se, že jízda vlaků z ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice bude probíhat na kolej č. 601 v režimu, jak již bylo popsáno výše. Následně bude souprava pomocí úvratě na koleji č. 601 přestavena na vlečkové kolejíště logistického centra.

Výstavba tohoto logistického centra a vlečkového kolejíště nebude vyvolávat potřebu nových manipulací v rámci železniční sítě SŽ. Vliv bude pouze ve zvýšení počtu provozovaných vlaků kategorie Nex nebo Pn v rozsahu 4 párů vlaků denně. Dopad zvýšení počtu nákladních vlaků na zatížení vybraných dopravních byl popsán již v předchozí kapitole.

2.4.6.2 Vlečka PST-LP

Jedná se o vybudování nového vlečkového areálu, jehož kolejíště bude napojeno na výhybku č. 301. Konkrétní uspořádání kolejíště s informacemi o počtech kolejí a jejich užitečných délkách nejsou zpracovateli známy. V předchozí dokumentaci se však předpokládá, že toto kolejíště nebude umožňovat přímou jízdu vlaků jako terminál OAMP a bude nutné soupravy nákladních vlaků přestavovat na vlečku formou posunu. Zároveň se předpokládá, že kolejíště nebude vybaveno trakčním vedením.

Předpokládá se, že na tomto kolejíšti bude probíhat překládka a vykládka v rozsahu 2 párů nákladních vlaků denně. Normativ délky vlaku se předpokládá 510 m. Pokud předmětné vlečkové kolejíště nebude vybaveno trakčním vedením, bude zde možná jízda vozidly nezávislé trakce nebo elektrickými lokomotivami vybavenými bateriemi nebo hybridními pohony. V případě hybridní nebo bateriové vozby lze uvažovat s ukončením jízdy vlaku v ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice a následnou jízdu posunem na vlečkové kolejíště. Analogicky v opačném

směru bude nutná jízda posunem do ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice a dál již jako vlak příslušné kategorie. Tento režim provozu by však vyvolával nutné opatření na straně vozového parku, které nemusí být ekonomicky a technicky vhodné.

Další možností obsluhy této vlečky by byl přepřah lokomotivy závislé trakce za nezávislou vozbu. V tomto případě by zase byla nutná dispozice vozidla nezávislé trakce u provozovatele vlečkového areálu. V současném stavu ŽST Sedlnice není vybavena trakčním vedením a proto nelze přepřah v této stanici uskutečnit. Pokud by byla tato stanice elektrizována, pak by bylo umožněno tento provozní režim realizovat. Jiné stanice nejsou vzhledem ke svým dispozicím nebo vzdálenostem od vlečkového kolejiště PST-LP pro přepřah vhodné.

V rámci přípravy staveb areálu PST-LP je nutné navrhnout konkrétní provozní model a podmínky, aby bylo umožněno vhodnými technickými prostředky zajistit potřebné manipulace se soupravami a jednotlivými vozy bez negativního dopadu na související infrastrukturu SŽ.

2.4.6.3 Vlečkové napojení logistického areálu AČR, rozvojové plochy Panattoni a LHA

Jedná se o vybudování nového vlečkového areálu, jehož kolejiště bude napojeno na nově vloženou výhybkou do traťové koleje před ŽST Mošnov, Ostrava Airport. Konkrétní napojení na stávající traťovou kolej a uspořádání kolejiště s informacemi o počtech kolejí a jejich užitečných délkách nejsou zpracovateli známy. V předchozí dokumentaci se však předpokládá, že součástí nově budovaného areálu bude i předávací kolejiště, které bude umožňovat přímou jízdu vlaků jako na stávající terminál OAMP. Do tohoto kolejiště pak budou napojeny jednotlivé vlečky.

Předpokládá se, že do tohoto vlečkového kolejiště bude provozováno 1–2 párů vlaků/měsíc v době míru (využití vlečky je možno charakterizovat jako strategické) pro potřeby vlečky AČR a 2–4 párů obsluh vlaků/den kategorie Pn pro potřeby vlečky Panattoni. Normativ délky vlaku se předpokládá 510 m.

Výstavba tohoto logistického centra a vlečkového kolejiště nebude vyvolávat potřebu nových manipulací v rámci železniční sítě SŽ. Vliv bude pouze ve zvýšení počtu provozovaných vlaků kategorie Nex nebo Pn v rozsahu 4 párů vlaků denně. Dopad zvýšení počtu nákladních vlaků na zatížení vybraných dopraven byl popsán již v předchozí kapitole.

3 Dopravně technologické výpočty

3.1 Následná mezidobí v traťových úsecích

Pro traťový úsek Suchdol nad Odrou – Studénka byly stanoveny hodnoty následných mezidobí, které jsou uvedeny v následujících tabulkách. Hodnoty byly částečně převzaty z již vypočítaných hodnot z Portálu provozování dráhy. Hodnoty následných mezidobí pro nově vzniklé vlaky nákladní dopravy relace Suchdol nad Odrou – Sedlnice byly dopočítány.

Tabulka 44 Následná mezidobí, Suchdol nad Odrou – Studénka, 1. TK

Následná mezidobí											
první vlak	druh vlaku	zast./proj.	jízdní doba	druhý vlak							
				1	2	3	4	5	6	7	8
				Ex	R	Os	Nex Ov	Nex Mš	Nex Mš	Nex Mš	Nex Mš
				PP	ZZ	ZZ	PP	PP	ZP	PZ	ZZ
1	Ex	PP	5,0	2,0	2,0	1,5	2,5	2,5	2,0	2,5	2,0
2	R	ZZ	8,0	4,0	4,0	3,0	4,0	4,0	3,5	4,0	3,5
3	Os	ZZ	9,0	5,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,5	3,0	2,5
4	Nex Ov	PP	8,0	6,0	3,5	3,0	3,5	3,5	3,0	3,5	3,0
5	Nex Mš	PP		6,0	4,0	3,5	4,0	4,0	3,5	3,5	3,0
6	Nex Mš	ZP		9,0	6,0	5,5	6,0	6,0	5,5	6,0	5,5
7	Nex Mš	PZ		8,0	5,5	4,5	5,0	5,0	3,0	4,0	5,5
8	Nex Mš	ZZ		10,5	8,0	7,0	7,5	7,5	5,5	6,5	5,5

Tabulka 45 Následná mezidobí, Studénka – Suchdol nad Odrou, 2. TK

Následná mezidobí										
první vlak	druh vlaku	zast./proj.	jízdní doba	druhý vlak						
				1	2	3	4	5	6	7
				Ex	R	Os	Nex Ov	Nex Ov	Nex Mš	Nex Mš
				PP	ZZ	ZZ	PP	ZP	PP	ZP
1	Ex	PP		2,0	1,0	1,0	2,5	2,0	2,5	2,0
2	R	ZZ		5,0	4,0	3,5	4,5	4,5	4,5	4,5
3	Os	ZZ		5,0	2,5	3,0	3,5	3,0	3,5	3,0
4	Nex Ov	PP		7,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
5	Nex Ov	ZP		10,0	7,0	7,0	7,0	6,5	7,0	6,5
6	Nex Mš	PP		7,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
7	Nex Mš	ZP		10,0	7,0	7,0	7,0	6,5	7,0	6,5

Nex Ov Nex Hranice na Moravě – Ostrava (po koridoru)
 Nex Mš Nex do Mošnova, pokud je zastavující ve Studénce, je myšleno zastavení na koleji č. 90.

3.2 Provozní intervaly v dopravních

Pro místa kolizí vlakových tras byly vypočteny hodnoty provozních intervalů. Jedná se o body Studénka, výh. 60 (zhlaví směr Sedlnice, Bartošovice) a Studénka, výh. 62–64, zhlaví směr Suchdol nad Odrou. Hodnoty provozních intervalů byly stanoveny na základě dílčích technologických časů v daných bodech, a to zjednodušeným způsobem pouze pro kolizní dvojice tras dle GVD. Pokud je rozhodným časem následné mezidobí, nebyla hodnota provozního intervalu do tabulky uvedena.

Tabulka 46 Provozní intervaly, ŽST Studénka, zhlaví směr Sedlnice, Bartošovice – referenčním časem je průjezd v bodě Studénka, výhybka 60

Výsledné provozní intervaly							
PRVNÍ VLAK				DRUHÝ VLAK			
č				1	2	3	4
	označení vlaku			Nex	Nex	Os	Os
		popis		Such – Sedl	Sedl – Such	Stud – Sedl	Sedl – Stud
		prvky		60	60	60	60
1	Nex	Such – Sedl	60	1,5	*	2,5	*
2	Nex	Sedl – Such	60	***	2,0	1,5	****
3	Os	Stud – Sedl	60	2,5	*	2,5	*
4	Os	Sedl – Stud	60	2,5	*	**	2,5

- * nutno zohlednit provozní interval křižování v ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice
- ** nutno zohlednit provozní interval křižování v ŽST Studénka
- *** nutno zohlednit provozní interval křižování v ŽST Studénka – odbočení směr Sedlnice (výhybky 62–64)
- **** nutno zohlednit následné mezidobí v úseku ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice – ŽST Studénka, výhybka 60

Tabulka 47 Provozní intervaly, ŽST Studénka, zhlaví směr Suchdol nad Odrou – referenčním časem je průjezd v bodě Studénka, výhybky 62–64

Výsledné provozní intervaly								
PRVNÍ VLAK				DRUHÝ VLAK				
č				1	2	3	4	5
	označení vlaku			Nex	Nex	Os	R	Ex
		popis		Sedl – Such	Such – Stu	Such – Stu	Such – Stu	Such – Stu
			prvky					
1	Nex	Sedl – Such		*	3,0	1,5	1,5	2,0

* rozhodující je následné mezidobí

PIK v ŽST Studénka, obvod Bartošovice uvažovat u zastavujícího vlaku hodnotu 1,5 min.

3.3 Výpočty propustnosti traťových kolejí

Výpočty propustnosti traťových kolejí byly stanoveny v souladu se směrnici SŽDC SM124. Zjišťování kapacity dráhy, a to pomocí kompresní metody. Posouzení bylo provedeno dle metodiky pro úsek s odbočkou, tedy pro celkem pět samostatných úseků:

- 1) Suchdol nad Odrou – Studénka, nákl. n., 1. TK;
- 2) Studénka, nákl. n. – Suchdol nad Odrou, 2. TK;
- 3) Studénka, nákl. n. – Sedlnice, Bartošovice;
- 4) Suchdol nad Odrou – Sedlnice, Bartošovice, 1. TK;
- 5) Sedlnice, Bartošovice – Suchdol nad Odrou, 2. TK.

Kapacitní posouzení bylo provedeno pro výpočetní období 120, 360, 900 a 1440 minut. Výsledky jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Tabulka 48 Výpočet propustnosti Suchdol n. O. – Studénka, nákl. n. 1. TK

Výpočet propustnosti koleje v úseku Suchdol nad Odrou – Studénka, nákl.n. 1.TK					
Výpočetní doba	T [min]	120	360	900	1440
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků]	16	46	104	156
Celková doba obsazení	B [min]	53,00	153,00	349,50	536,50
Průměrná doba obsazení	b [min]	3,31	3,33	3,36	3,44
Optimální hodnota stupně obsazení	S _{OPT} [-]	0,62	0,55	0,4	0,4
Kritická hodnota stupně obsazení	S _{KRIT} [-]	0,75	0,7	0,6	0,6
Optimální hodnota propustnosti	n_{OPT} [vlaků]	22	59	107	167
Kritická hodnota propustnosti	n _{KRIT} [vlaků]	27	75	160	251
Využití optimální hodnoty propustnosti	K _{OPT} [%]	73%	78%	97%	93%
Využití kritické hodnoty propustnosti	K _{KRIT} [%]	59%	61%	65%	62%
Stupeň obsazení	S [-]	0,44	0,43	0,39	0,37
Kvalita provozu		optimální	optimální	optimální	optimální
Rozpětí rizikového pásma	r [%]	-	-	-	-

Tabulka 49 Výpočet propustnosti Studénka, nákl. n. – Suchdol nad Odrou 2. TK

Výpočet propustnosti koleje v úseku Studénka, nákl.n. – Suchdol nad Odrou, 2.TK					
Výpočetní doba	T [min]	120	360	900	1440
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků]	16	46	104	156
Celková doba obsazení	B [min]	59,00	169,50	386,50	599,00
Průměrná doba obsazení	b [min]	3,69	3,68	3,72	3,84
Optimální hodnota stupně obsazení	S _{OPT} [-]	0,62	0,55	0,4	0,4
Kritická hodnota stupně obsazení	S _{KRIT} [-]	0,75	0,7	0,6	0,6
Optimální hodnota propustnosti	n_{OPT} [vlaků]	20	53	96	150
Kritická hodnota propustnosti	n _{KRIT} [vlaků]	24	68	145	225
Využití optimální hodnoty propustnosti	K _{OPT} [%]	80%	87%	108%	104%
Využití kritické hodnoty propustnosti	K _{KRIT} [%]	67%	68%	72%	69%
Stupeň obsazení	S [-]	0,49	0,47	0,43	0,42
Kvalita provozu		optimální	optimální	riziková	riziková
Rozpětí rizikového pásma	r [%]	-	-	15	10

Tabulka 50 Výpočet propustnosti Studénka, nákl. n. – Sedlnice, Bartošovice

Výpočet propustnosti koleje v úseku Studénka, nákl.n. – Sedlnice, Bartošovice					
Výpočetní doba	T [min]	120	360	900	1440
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků]	14	41	97	121
Celková doba obsazení	B [min]	48,50	139,50	317,00	395,00
Průměrná doba obsazení	b [min]	3,46	3,40	3,27	3,26
Optimální hodnota stupně obsazení	S _{OPT} [-]	0,62	0,55	0,4	0,4
Kritická hodnota stupně obsazení	S _{KRIT} [-]	0,75	0,7	0,6	0,6
Optimální hodnota propustnosti	n_{OPT} [vlaků]	21	58	110	176
Kritická hodnota propustnosti	n _{KRIT} [vlaků]	25	74	165	264
Využití optimální hodnoty propustnosti	K _{OPT} [%]	67%	71%	88%	69%
Využití kritické hodnoty propustnosti	K _{KRIT} [%]	56%	55%	59%	46%
Stupeň obsazení	S [-]	0,40	0,39	0,35	0,27
Kvalita provozu		optimální	optimální	optimální	optimální
Rozpětí rizikového pásma	r [%]	-	-	-	-

Tabulka 51 Výpočet propustnosti Suchdol nad Odrou – Sedlnice, Bartošovice, 1. TK

Výpočet propustnosti koleje v úseku Suchdol nad Odrou – Sedlnice, Bartošovice, 1.TK					
Výpočetní doba	T [min]	120	360	900	1440
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků]	30	88	209	322
Celková doba obsazení	B [min]	43,50	127,00	292,00	362,50
Průměrná doba obsazení	b [min]	1,45	1,44	1,40	1,13
Optimální hodnota stupně obsazení	S _{OPT} [-]	0,62	0,55	0,4	0,4
Kritická hodnota stupně obsazení	S _{KRIT} [-]	0,75	0,7	0,6	0,6
Optimální hodnota propustnosti	n_{OPT} [vlaků]	51	137	257	511
Kritická hodnota propustnosti	n _{KRIT} [vlaků]	62	174	386	767
Využití optimální hodnoty propustnosti	K _{OPT} [%]	59%	64%	81%	63%
Využití kritické hodnoty propustnosti	K _{KRIT} [%]	48%	51%	54%	42%
Stupeň obsazení	S [-]	0,36	0,35	0,32	0,25
Kvalita provozu		optimální	optimální	optimální	optimální
Rozpětí rizikového pásma	r [%]	-	-	-	-

Tabulka 52 Výpočet propustnosti Sedlnice, Bartošovice – Suchdol nad Odrou

Výpočet propustnosti koleje v úseku Sedlnice, Bartošovice – Suchdol nad Odrou, 2.TK					
Výpočetní doba	T [min]	120	360	900	1440
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků]	30	86	193	288
Celková doba obsazení	B [min]	59,00	169,50	386,50	599,00
Průměrná doba obsazení	b [min]	1,97	1,97	2,00	2,08
Optimální hodnota stupně obsazení	S _{OPT} [-]	0,62	0,55	0,4	0,4
Kritická hodnota stupně obsazení	S _{KRIT} [-]	0,75	0,7	0,6	0,6
Optimální hodnota propustnosti	n_{OPT} [vlaků]	37	100	179	276
Kritická hodnota propustnosti	n _{KRIT} [vlaků]	45	127	269	415
Využití optimální hodnoty propustnosti	K _{OPT} [%]	81%	86%	108%	104%
Využití kritické hodnoty propustnosti	K _{KRIT} [%]	67%	68%	72%	69%
Stupeň obsazení	S [-]	0,49	0,47	0,43	0,42
Kvalita provozu		optimální	optimální	riziková	riziková
Rozpětí rizikového pásma	r [%]	-	-	15	10

Z uvedeného posouzení vyplývá, že veškeré posuzované úseky se pro časová období 120 a 360 minut nachází v pásmu optimální kvality provozu (zeleně vyznačené koleje s kapacitními rezervami, modře vyznačené koleje přiměřeně zatížené). Pro výpočetní období 900 a 1440 minut se nachází v pásmu rizikové kvality provozu úseky Studénka, nákl. n./Sedlnice, Bartošovice – Suchdol nad Odrou, 2. TK.

4 Konstrukce NJŘ

Nákresný jízdní řád pro část železniční sítě vymezenou ŽST Studénka – ŽST Sedlnice byl zpracován již v předchozí dopravní technologii záměru projektu. Na základě zadání na zpracování záměru projektu a průběžného projednání byl rámcově prověřen provozní koncept v rámci výhledového GVD z SP Beskydy ve variantě 325-1. Do GVD z SP Beskydy ve variantě 325-1 byly vloženy trasy nákladních vlaků trasovaných do terminálového překladiště Mošnov pro období celých 24 hodin. Konkrétní podrobnosti pro konstrukci tohoto NJŘ jsou popsány v původní dopravní technologii od strany 75. Konkrétní modelový NJŘ je pak dokládán jak v původní dopravní technologii, tak i v přílohách tohoto doplňku dopravní technologie.

Nákresný jízdní řád pro část železniční sítě vymezenou ŽST Suchdol – ŽST Studénka byl převzat z dokumentace pro územní rozhodnutí stavby „RS 1 VRT Prosenice - Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“. Nákresný jízdní řád z této stavby je součástí příloh tohoto doplňku dopravní technologie. Konkrétně jsou zpracovány nákresné jízdní řády pro stávající část II. TŽK a pro novou vysokorychlostní trať. Relevantní ve vztahu k tomuto doplňku dopravní technologie je NJŘ pro II. TŽK, který byl zpracován pro širší část železniční sítě SŽ v rozsahu železničních stanic Přerov – Ostrava-Svinov. Tento NJŘ je dokládán pro období 14–18 hodin. Vzhledem k tomu, že k dispozici bylo pouze období 14–18 hodin modelového dne, bylo posouzení souladu zpracováno pro tento časový úsek.

Trasy osobní dopravy v obou NJŘ byly respektovány v původních trasách. Problematické jsou potenciálně trasy osobních a spěšných vlaků z trati 325, které projíždějí ŽST Studénka. Tyto vlaky generují kolize jízdy těchto vlaků na příjezdu do této stanice ze sudého směru s protisměrnými vlaky v lichém směru. K těmto kolizím bude docházet na severním nebo jižním zhlaví ŽST Studénka. V tomto směru i v opačném pak bude potřebné zařazení jednotlivých vlaků do sledů. Uvedené vlaky nejsou provozovány dle principů integrálního taktového jízdního řádu a jednotlivé spoje jsou tak v různých časových polohách, oproti vlakům osobní dopravy na II. TŽK, které jsou dle ITJŘ provozovány. To vede k tomu, že se každá potenciální kolize musí posuzovat individuálně a zároveň toto velmi pravděpodobně povede i na problémy s dodržováním následných mezidobí a možných předjíždění vlaků v širší části železniční sítě. Ve výhledu se připouští i možné spojování a rozpojování souprav těchto vlaků v ŽST Studénka. Koncepce osobní dopravy není předmětným záměrem ovlivněna a předpokládá se, že trasování vlaků nákladní dopravy bude přizpůsobeno trasám vlaků osobní dopravy. Posouzení souladu tras uvedených osobních a spěšných vlaků (linky S4 a S8) s trasami ostatních vlaků v ŽST Studénka nebylo i z tohoto důvodu detailně zpracováno. Pro toto zpracování by bylo nezbytné zpracovat konkrétní plán obsazení kolejí s výpočty provozních intervalů s posouzením vzájemného ovlivnění vlakových tras v širším zájmovém území a projednat nezbytné úpravy konstrukčních poloh vlakových tras. Toto doporučujeme zajistit v navazujícím projektovém stupni.

U tras nákladní dopravy již bylo přistoupeno k takovým úpravám tras, aby byl maximálně zajištěn soulad obou NJŘ. K těmto úpravám bylo přistoupeno následujícím způsobem:

- a) Jako fixní byly respektovány trasy vlaků osobní dopravy v obou NJŘ.
- b) Jako fixní byly respektovány polohy tras nákladní dopravy v NJŘ pro úsek Suchdol n. O. – Studénka.
- c) V NJŘ pro úsek Suchdol n. O. – Studénka nebyly doplňovány nové trasy nákladní dopravy, ale byly vhodně využity již zanesené trasy.
- d) V podkladovém NJŘ pro úsek Studénka – Sedlnice byly všechny nákladní vlaky vedeny do ŽST Studénka bez využití spojovací koleje č. 90. Vzhledem k tomu, že se předpokládá ve výhledu u nejméně 80 % nákladních vlaků do nákladních terminálů jejich směřování do ŽST Suchdol n. O., bylo pro zjednodušení uvažováno se zakreslením všech tras těchto vlaků do ŽST Suchdol n. O. v rámci modelového období 14–18 hodin.
- e) Dle potřeby byly v NJŘ Studénka – Sedlnice jednotlivé trasy nákladních vlaků upraveny tak, aby byly dodrženy provozní intervaly a eliminovány možné kolize tras vlaků. V některých případech bylo možné trasy nákladních vlaků respektovat dle původního NJŘ. V některých případech bylo nutné navrhnout krátký pobyt na spojovací koleji

č. 90 ŽST Studénka. V některých případech pak bylo nutné navrhnout pobyt v ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice.

- f) Úpravy tras nákladních vlaků do nákladních terminálů byly provedeny tak, aby nebyla nutná jejich jízda do ŽST Sedlnice.

Dle výše uvedených principů byly zpracovány upravené NJŘ, které jsou součástí příloh tohoto doplňku dopravní technologie. V těchto přílohách jsou patrné jednotlivé trasy nákladních vlaků do a z nákladních terminálů rozvojové lokality letiště Mošnov. Tento návrh vyjadřuje určité možnosti, jak v budoucnu konstruovat koordinované jízdní řady v řešené užší síti SŽ při zadaném rozsahu dopravy v období 14–18 hodin. Zpracovatel tohoto doplnění dopravní technologie je toho názoru, že na zadaný rozsah dopravy, při vyhodnocených dosahovaných kapacitních výsledcích, lze v budoucnu sestavit GVD. Nicméně vzhledem k dosahovaným rizikovým pásmům kapacity lze očekávat nezbytné kompromisy při projednávání sestavy GVD a zároveň lze očekávat určitou míru nestability dodržování jízdního řádu v běžném provozu.

Na základě dosahovaných rizikových úrovní kapacity dráhy a zkušeností s reálným řízením provozu je nutné, aby dopravní infrastruktura umožňovala řešit různé provozní situace. Zároveň je nutné, aby na straně pravidel pro řízení provozu byly nastaveny vhodné podmínky pro operativní řešení nastalých situací. Modelové NJŘ nedokáží jednotlivé situace posoudit, proto jsou potenciální situace popsány v následujících bodech spolu s popisem dopadů a doporučení:

- a) **Nerovnoměrnosti v rozložení nákladních vlaků v rámci 24 hodin:** V modelovém NJŘ je uvažováno s rovnoměrným rozložením vlakových tras během 24 hodin, což generuje jeden pár nákladních vlaků za hodinu. Vzhledem k běžným nepravidelnostem v dodržování příjezdů a odjezdů nákladních vlaků (V nemalé četnosti až v řádu hodin) nelze vyloučit stavy, kdy bude docházet k větší četnosti příjezdu více nákladních vlaků do nákladních terminálů nebo analogicky k odjezdu více nákladních vlaků v rámci krátkého období 1–4 hodin.
- b) **Kombinace více omezujících podmínek pro konstrukci tras vlaků osobní dopravy:** Návrh tras vlaků osobní dopravy bude ovlivňován více omezujícími podmínkami. Zjednodušeně lze jmenovat na příklad možné body křížování vlaků na jednokolejných tratích, dodržování taktových uzlů, plán oběhů souprav, apod. Jednotlivé podmínky se budou v budoucnu měnit podle změn parametrů infrastruktury, změn vozového parku a změn v plánech dopravní obslužnosti. Lze proto předpokládat změny v konstrukčních polohách tras vlaků osobní dopravy.
- c) **Nepravidelnosti v osobní dopravě:** Uvažované linky osobní dopravy budou provozovány s významným přesahem i mimo tratě II. TŽK. Provoz těchto linek bude ovlivněn běžnými jevy (výluková činnost, poruchy vozidel nebo zařízení infrastruktury, atd.), které vedou ke zpožděním těchto vlaků. Tyto situace budou potenciálně generovat operativní předjíždění vlaků v ŽST Suchdol n. O. a ŽST Studénka a ke křížování vlaků v železničních stanicích trati 325.
- d) **Podmínky a doporučení:** V uvedených případech již pravděpodobně nebude možné zajistit průjezd nákladních vlaků v ŽST Suchdol n. O. v lichém směru bez krátkodobého pobytu v této ŽST. Proto je nutné, aby v ŽST Suchdol n. O. byla v liché kolejové skupině dostatečná kapacita předjízdných kolejí. Při vyšší četnosti těchto jevů lze v budoucnu předpokládat nutnost realizace opatření 3 v ŽST Sedlnice pro krátkodobé odstavení nákladních vlaků před vjezdem do nákladních terminálů.

Výše uvedené posouzení souladu obou NJŘ a zhodnocení nebylo projednáno s odbornými složkami SŽ, objednateli dopravy a podobně. Zajištění vzájemné koordinace jednotlivých NJŘ a posouzení reálnosti jejich plnění bude předmětem zpracování navazujících projektových dokumentací.

5 Závěr

Tento doplněk dopravní technologie navazuje na předchozí dopravní technologii zpracovanou jako přílohu K.1 dokumentace záměru projektu stavby „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“. Cíle tohoto doplnku byly:

- 1) Aktualizace stávajícího rozsahu železniční dopravy pro GVD 2023/2024
- 2) Zhodnocení obsazení staničních kolejí dotčených železničních stanic za vybraný reprezentativní měsíc roku 2023
- 3) Zhodnocení obsazení traťových kolejí dotčených traťových kolejí za vybraný reprezentativní měsíc roku 2023
- 4) Aktualizace výhledového rozsahu dopravy plynoucího ze stavby „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“
- 5) Posouzení souladu podkladových nákresných jízdních řádů výchozí dopravní technologie záměru projektu a stavby „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“
- 6) Zjednodušený výpočet rozhodujících následných mezidobí a provozních intervalů
- 7) Zjednodušený výpočet kapacity rozhodujících traťových kolejí
- 8) Popis staniční technologie terminálu OAMP
- 9) Stanovení podmínek staniční technologie přímo dotčených dopraven
- 10) Stanovení podmínek pro dopravní technologii v dalších projektových stupních

Tyto cíle jsou plněny obsahem výše zpracovaných kapitol a v jednotlivých přílohách. Pro navazující projektové stupně lze vyslovit následující doporučení a podmínky:

- 1) Provozní koncepci na jednotlivých tratích je nutné vzájemně koordinovat v rámci projektové přípravy jednotlivých staveb, aby byly eliminovány rozpory v uvažovaném rozsahu dopravy a v základních konstrukčních polohách jednotlivých vlaků.
- 2) Pro eliminaci negativních dopadů na zatížení železniční sítě SŽ v případě nepravidelností v nákladní dopravě je potřebné zajistit dostatečnou kapacitu předjízdňových kolejí v liché kolejové skupině ŽST Suchdol n. O.
- 3) Dle reálného vývoje prací na rozvojových záměrech v lokalitě letiště Mošnov je potřebné věnovat pozornost konkrétním provozním podmínkám a zajistit takovou provozní koncepci, která nebude mít zásadní negativní dopad na zatížení železniční sítě Správy železnic.
- 4) Realizaci opatření 1 a 2 dle koncepce stavby záměru projektu lze považovat za nezbytné minimum pro zajištění předpokládaného rozsahu nákladní dopravy. Konkrétní provozní podmínky a reálná výkonnost vlečkových areálů mohou však v budoucnu generovat potřebu realizace opatření 3.

6 Seznam příloh

1. Staniční plánec – ŽST Suchdol nad Odrou
2. Staniční plánec – ŽST Studénka
3. Staniční plánec ŽST Sedlnice–obvod Bartošovice
4. Staniční plánec – ŽST Sedlnice
5. Staniční plánec – vlečka Ostrava Airport
6. Staniční plánec – ŽST Mošnov, Ostrava Airport
7. Podkladový NJŘ stavby „RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov“
8. Podkladový NJŘ stavby „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“
9. Upravený NJŘ pro úsek Studénka – Suchdol nad Odrou
10. Upravený NJŘ pro úsek Odb. Koridor – Sedlnice-Bartošovice a Studénka – Sedlnice předj. k.
11. Upravený POK ŽST Sedlnice obvod Bartošovice
12. Zápis z jednání – doba obsluhy vlaku v terminálu Mošnov

Správa železnic, státní organizace
Název organizační jednotky
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

© 2024

Datum tisku
2024-02-29

Návěstidla - trať					
Ze Studénky				Do Studénky	
31	3.096			32	3.096

Návěstidla - ŽST					
Vjezdová		Odjezdová		Seřadovací	
Obvod výpravního DOZ					
L	4.100	S 101	4.476	S 102	4.510
				Se 101	4.200
				Se 102	4.388

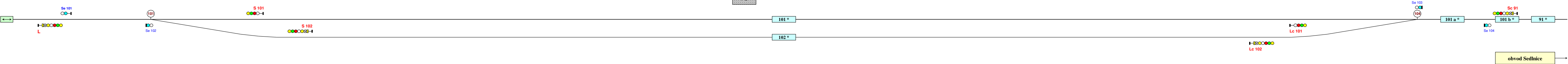
Sedlnice - obvod Bartošovice

Km 4,840

XL/2016

Vjezdové / odjezdové rychlosti:
v pokračování traťové koleje - rychlost traťová s místním omezením
při jízdě do odbočky - rychlost 60 km/h

Návěstidla - ŽST					
Seřadovací		Cestová			
Obvod výpravního DOZ					
Se 103	5.352	Lc 101	5.255	Lc 102	5.225
Se 104	5.749				
				Sc 91	5.800

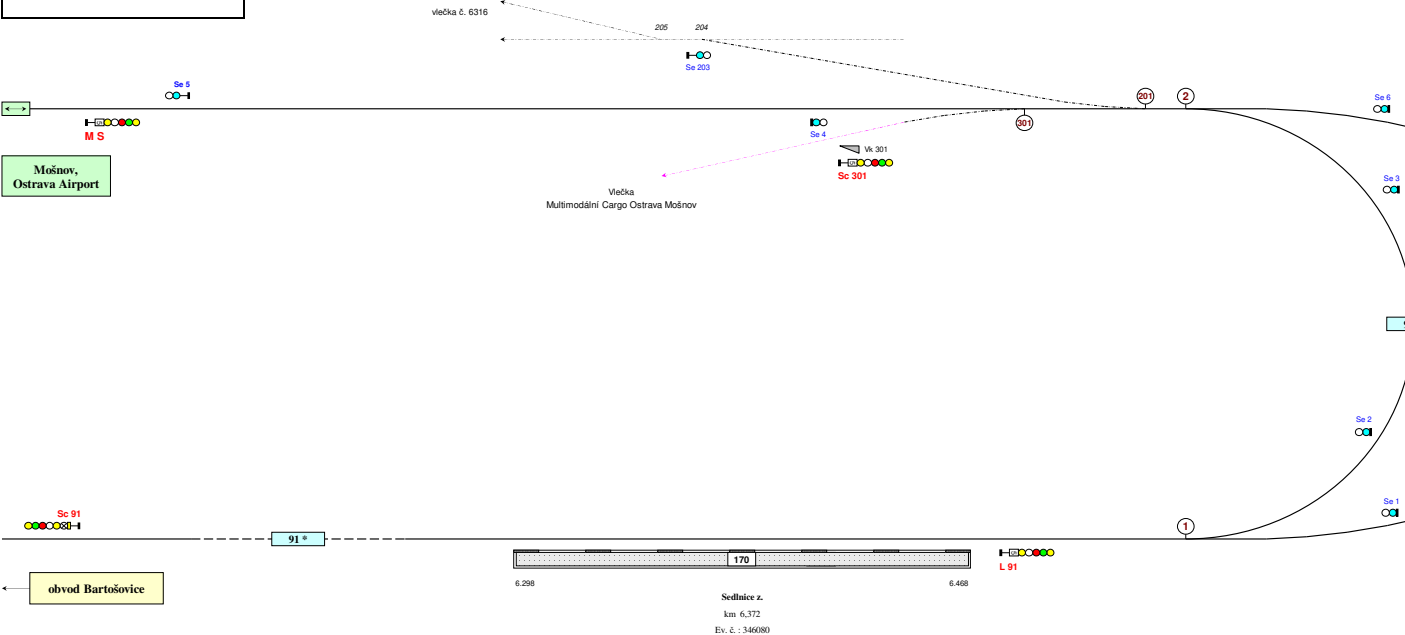


Výhybky					
č.	stančení	N	námezník	přest.	
Obvod výpravního DOZ					
101	4.390	67	4.457	etm.	

Současné vlakové cesty
Vzájemně vyloučeny jsou pouze protisměrné jízdní cesty na tužák kolej

Výhybky					
č.	stančení	N	námezník	přest.	
Obvod výpravního DOZ					
104	5.351	47	5.284	etm.	

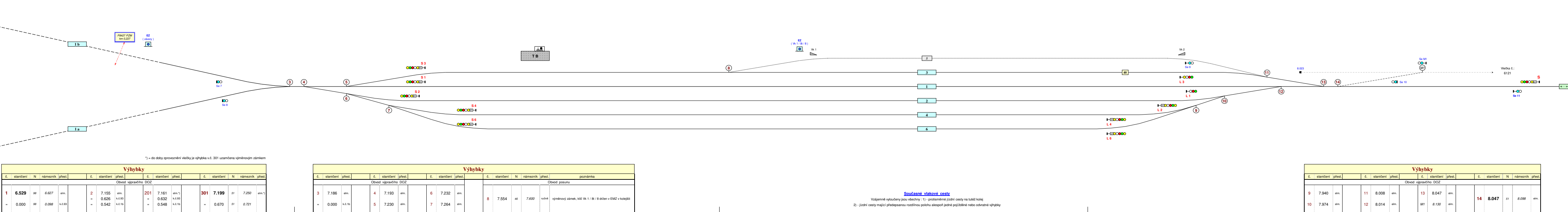
Návěstidla - trať
Do / z : Mořnov, Ostrava Airport
<p>Mezistaníční úsek tvoří pouze jeden oddíl. Odjezdová návěstidla ŽST Sednice (Mořnov, Ostrava Airport) slouží současně jako předvěstí vjezdového návěstidla ŽST Mořnov, Ostrava Airport (Sednice).</p>



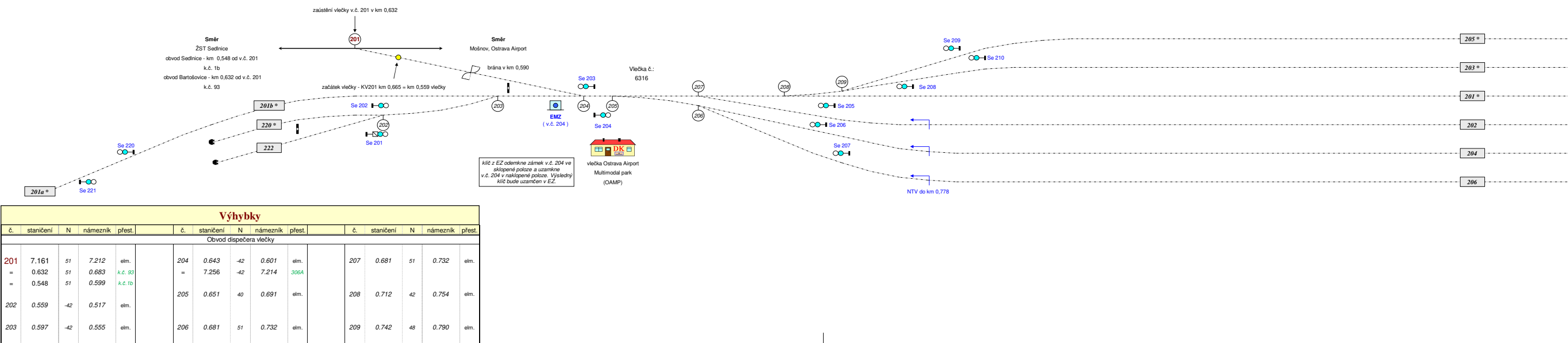
Návrhová - ZŠT												
Výsledok		Kateg. 91		Cestovná			Safetnost					
Obvod výpravčích DOZ												
Z Možnosti												
PI MS - CH. Malá		Sc 91	5,800	Sc 301		Sc 2	0,103	Sc 4	0,724	Sc 6	0,457	
							-	-	7,281		0,263	
								Sc 203	0,646			
MS	0,985			0,728 = 7,257		Sc 3	0,540	Sc 5	0,930	Sc 7	0,069	
	7,514	L 91	6,478				-	7,989	-	7,459	-	7,117

Návěstidla - ŽST			
Cestová		Safarovací	
Okres výpravního DOZ			
S 1	7.297	S 3	7.297
			Se 1
		S 4	7.338
			Se 8
S 2	7.291	S 6	7.338
			7.120

Návěstidla - ZST									
Safarovci			Odvozová				Vjezdová		
Obvod výpravěho DOZ									
Se 9	7.931				L3	7.925			
Se 10	8.108	Se 11	8.260		L1	7.930			PT S 9.060
					L2	7.910			
Se M1	8.135				L6	7.865			S 8.315



Návěstidla - vlečka							
Seřadovací							
Obvod dispečera vlečky							
Se 221	0.433	Se 202	0.549	Se 205	0.740	Se 208	0.776
Se 220	0.458	Se 203	0.646	Se 206	0.734	Se 209	0.790
		=	7.259				
Se 201	0.547	Se 204	0.646	Se 207	0.743	Se 210	0.803



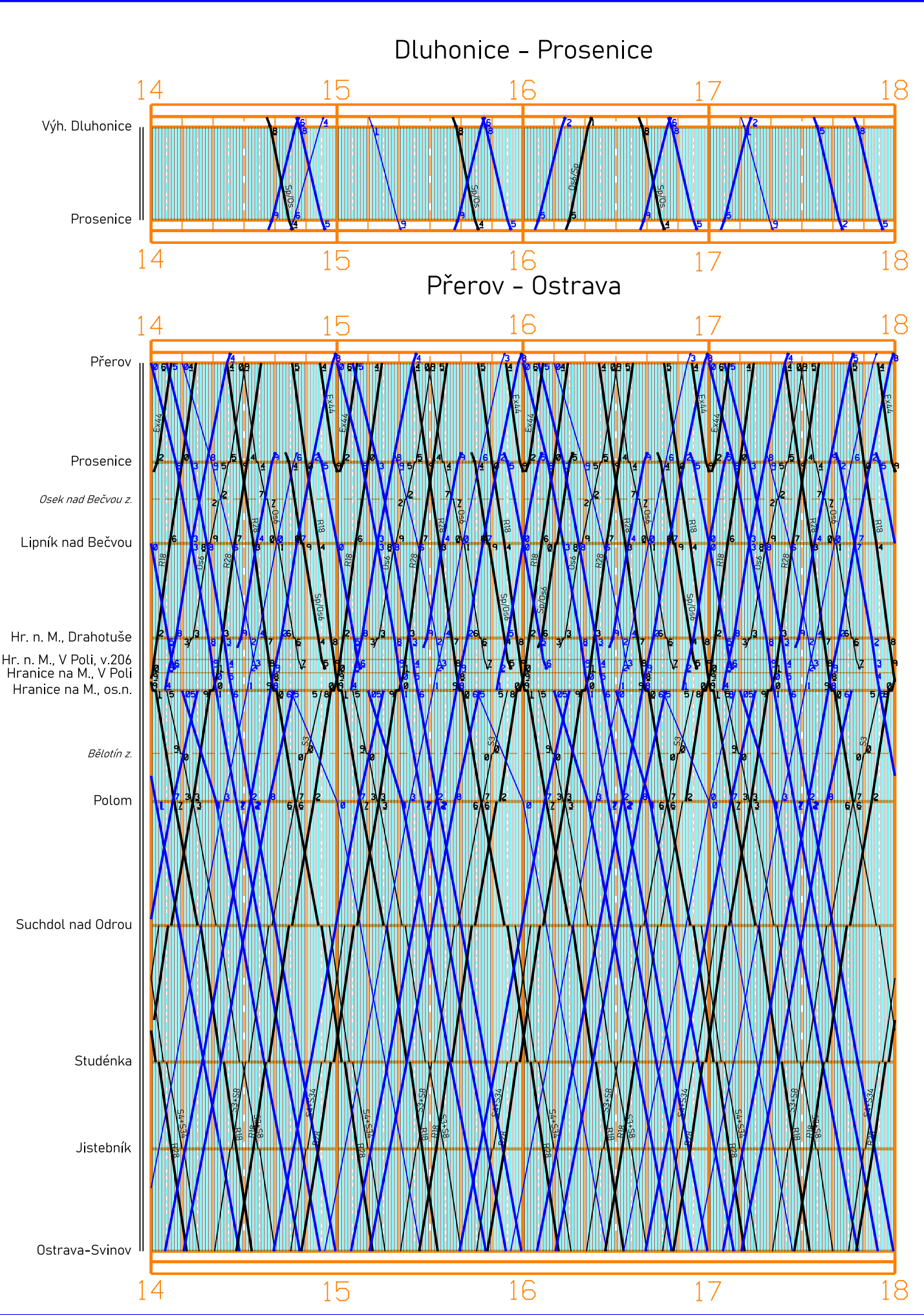
Návěstidla - vlečka				
Seřadovací				
Obvod dispečera vlečky				
Se 211	1,439	Se 213	1,449	Se 215 1,454
Se 212	1,436	Se 214	1,454	Se 216 1,456

Konec vlečky

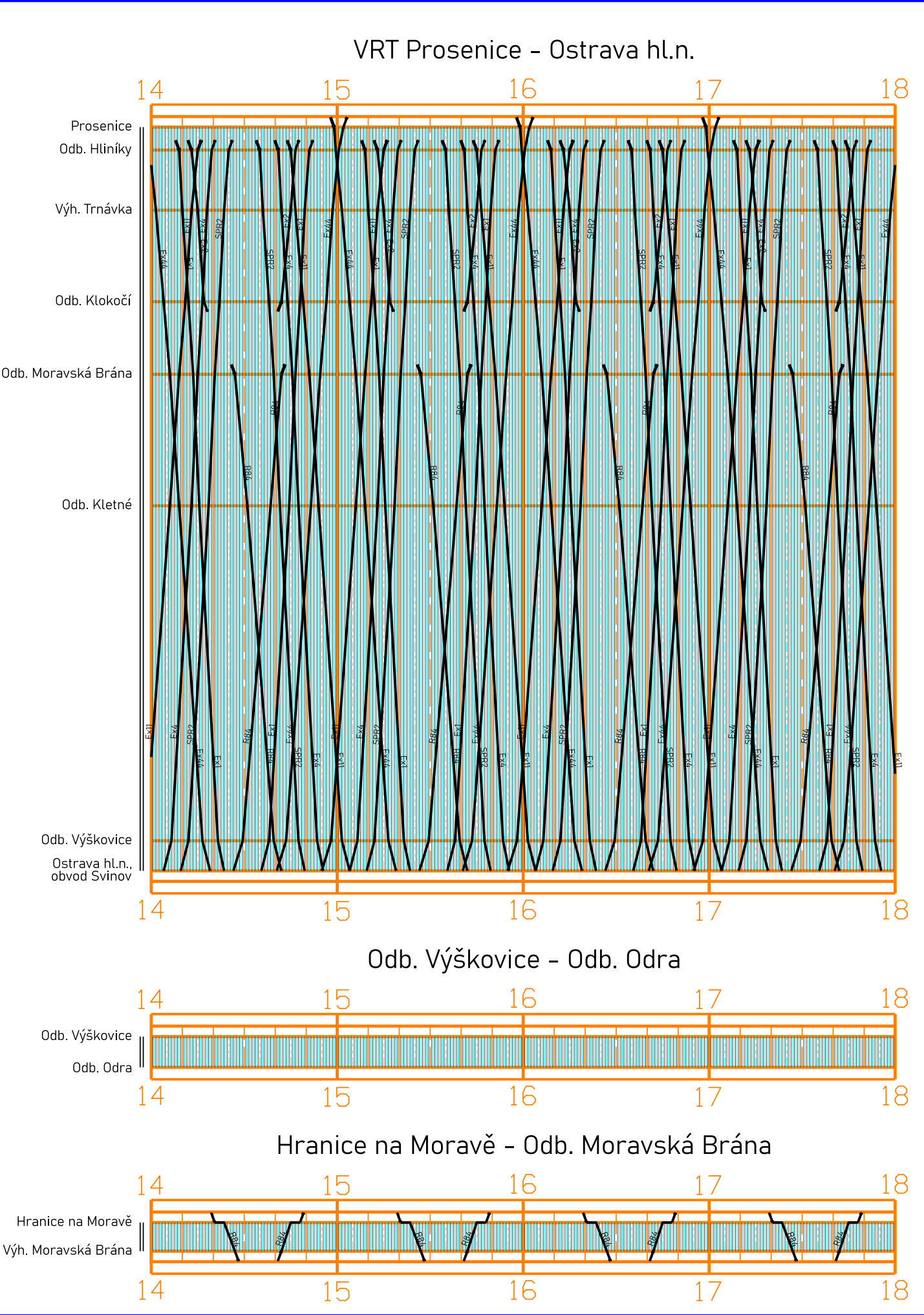
zarážedlo k.č. 201c v km 1,615

Výhybky										
č.	stančení	N	názevzn.	přest.	č.	stančení	N	názevzn.	přest.	poznámka
Obvod dispočera věsky					Obvod posumu					
210	1.504	-30	1.454	em.	213	1.534	-42	1.492	em.	215 roční odlišný zámeč, kč. v. 215 umísle v EZ v kolejší
211	1.505	-49	1.456	em.	214	1.565	-51	1.514	em.	
212	1.508	-51	1.457	em.						

Příloha č. 2-5: Fragment GVD v dopravní špičce – Horizont 2045, konvenční trať

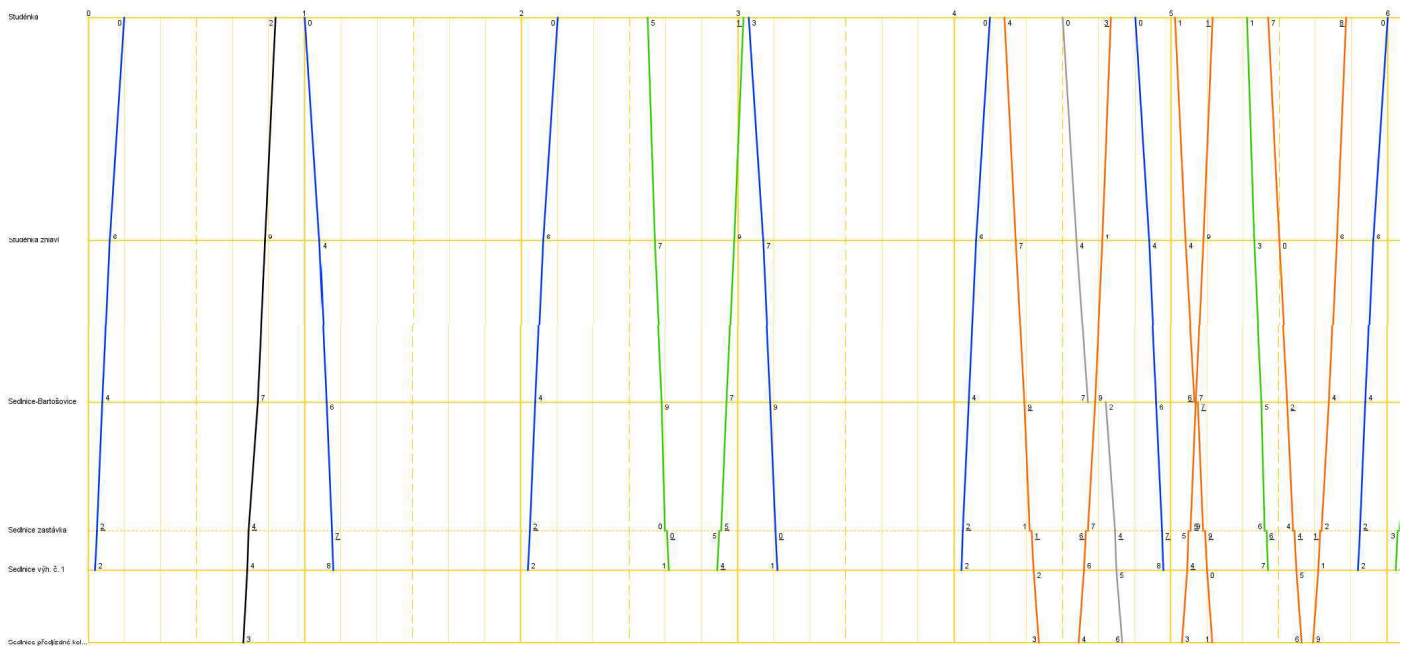


Příloha č. 2-6: Fragment GVD v dopravní špičce – horizont 2045, VRT



01. List grafikonu pro časový horizont roku 2025

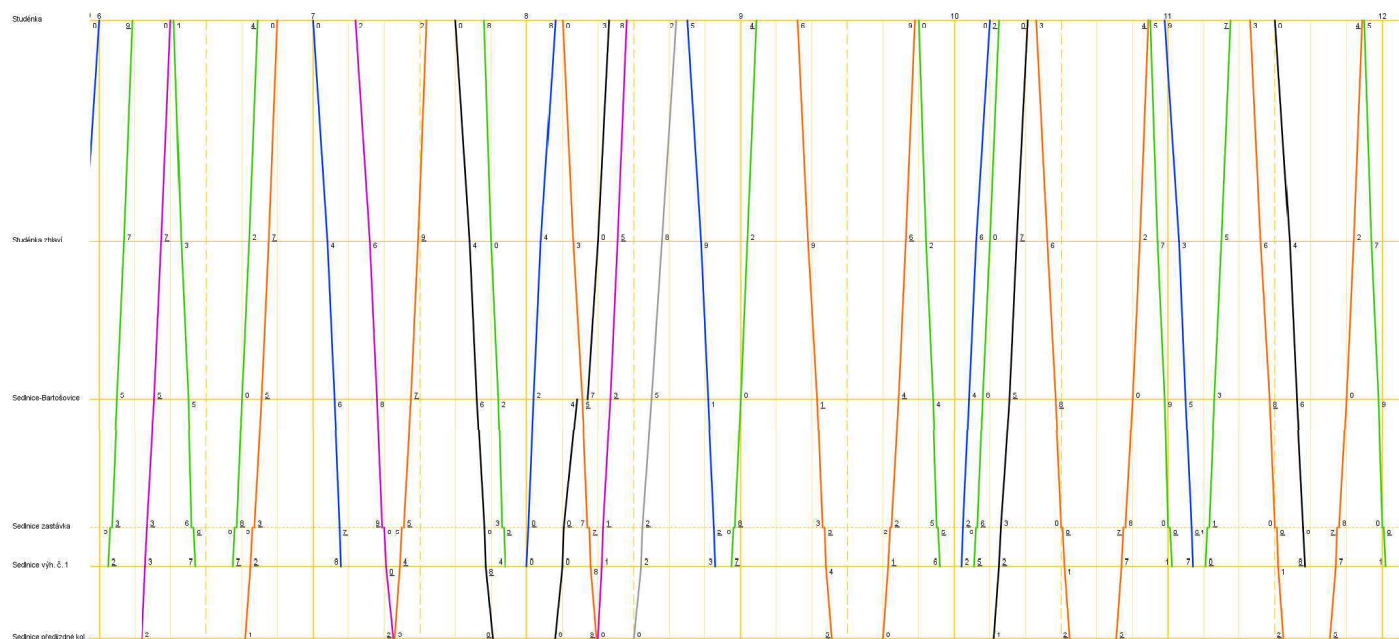
Období 00:00 až 06:00



Legenda:

- Trasy osobních vlaků linky S4 Studénka – Mošnov, Ostrava Airport – 15 párů vlaků denně
- Trasy spěšných vlaků linky S8 Ostrava – Studénka – Štřamberk – 4 páry vlaků denně
- Trasy osobních vlaků linky S8 Studénka – Veřovice – 16 párů vlaků denně
- Trasy nákladních vlaků (Pn a Mn směr Sedlnice a Štřamberk) – 6 párů vlaků denně
- Doplňené trasy nákladních vlaků (Nex/Pn pro potřeby RZÚM) – 12 párů vlaků denně
- Doplňené trasy nákladních vlaků (Nex/Pn pro potřeby RZÚM) – 2 páry vlaků denně

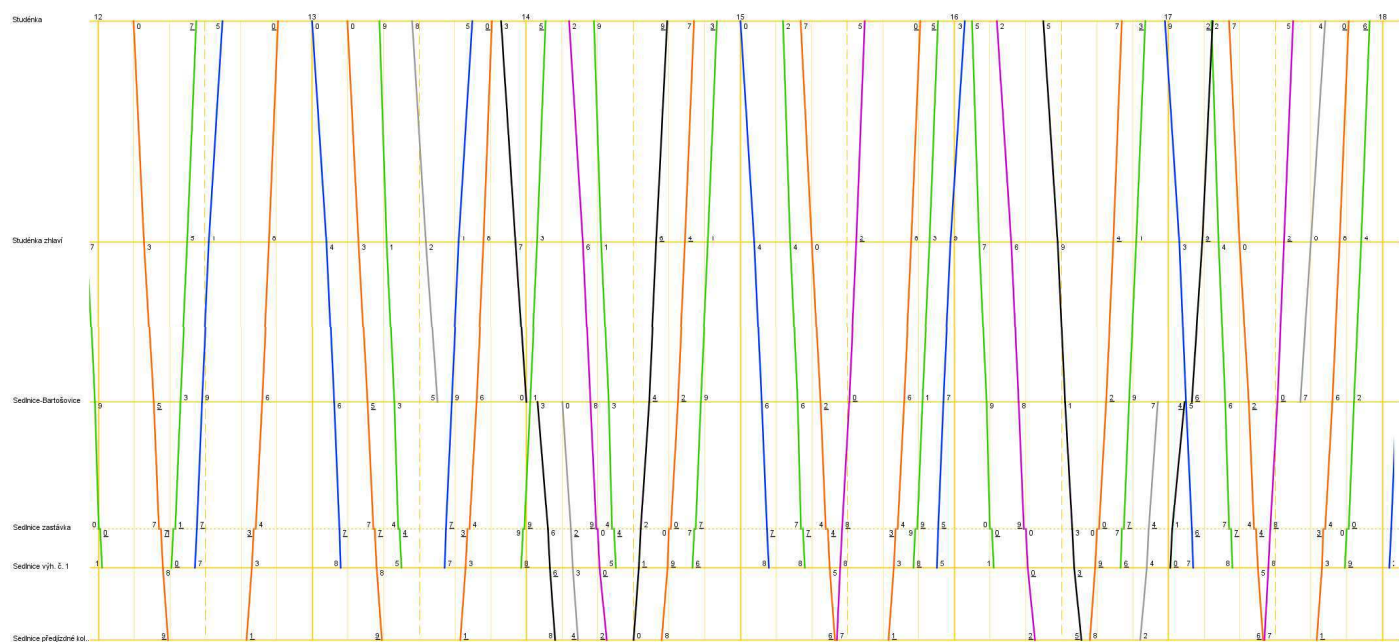
Období 06:00 až 12:00



Legenda:

- Trasy osobních vlaků linky S4 Studénka – Mošnov, Ostrava Airport – 15 párů vlaků denně
- Trasy spěšných vlaků linky S8 Ostrava – Studénka – Štřamberk – 4 páry vlaků denně
- Trasy osobních vlaků linky S8 Studénka – Veřovice – 16 párů vlaků denně
- Trasy nákladních vlaků (Pn a Mn směr Sedlnice a Štřamberk) – 6 párů vlaků denně
- Doplněné trasy nákladních vlaků (Nex/Pn pro potřeby RZÚM) – 12 párů vlaků denně
- Doplněné trasy nákladních vlaků (Nex/Pn pro potřeby RZÚM) – 2 páry vlaků denně

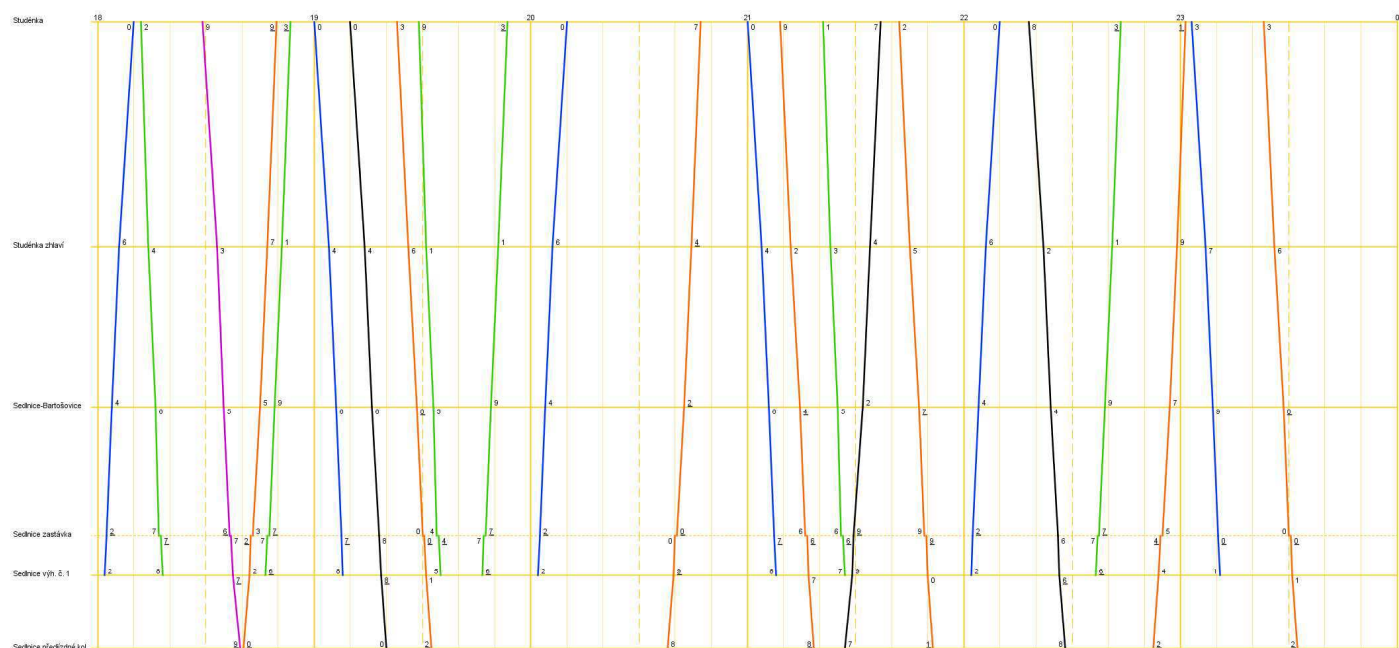
Období 12:00 až 18:00



Legenda:

- Trasy osobních vlaků linky S4 Studénka – Mošnov, Ostrava Airport – 15 párů vlaků denně
- Trasy spěšných vlaků linky S8 Ostrava – Studénka – Štramberk – 4 páry vlaků denně
- Trasy osobních vlaků linky S8 Studénka – Veřovice – 16 párů vlaků denně
- Trasy nákladních vlaků (Pn a Mn směr Sedlnice a Štramberk) – 6 párů vlaků denně
- Doplněné trasy nákladních vlaků (Nex/Pn pro potřeby RZÚM) – 12 párů vlaků denně
- Doplněné trasy nákladních vlaků (Nex/Pn pro potřeby RZÚM) – 2 páry vlaků denně

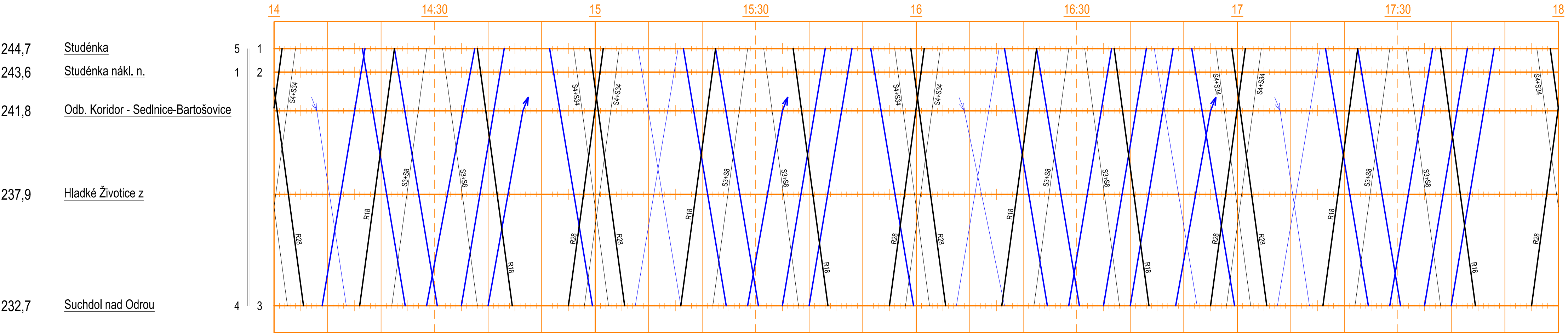
Období 18:00 až 24:00



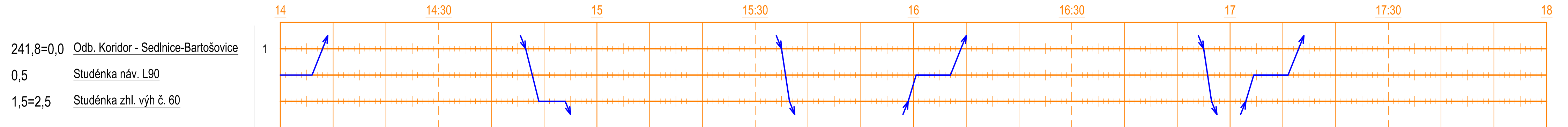
Legenda:

- Trasy osobních vlaků linky S4 Studénka – Mošnov, Ostrava Airport – 15 párů vlaků denně
- Trasy spěšných vlaků linky S8 Ostrava – Studénka – Štramperk – 4 páry vlaků denně
- Trasy osobních vlaků linky S8 Studénka – Veřovice – 16 párů vlaků denně
- Trasy nákladních vlaků (Pn a Mn směr Sednice a Štramperk) – 6 párů vlaků denně
- Doplňené trasy nákladních vlaků (Nex/Pn pro potřeby RZÚM) – 12 párů vlaků denně
- Doplňené trasy nákladních vlaků (Nex/Pn pro potřeby RZÚM) – 2 páry vlaků denně

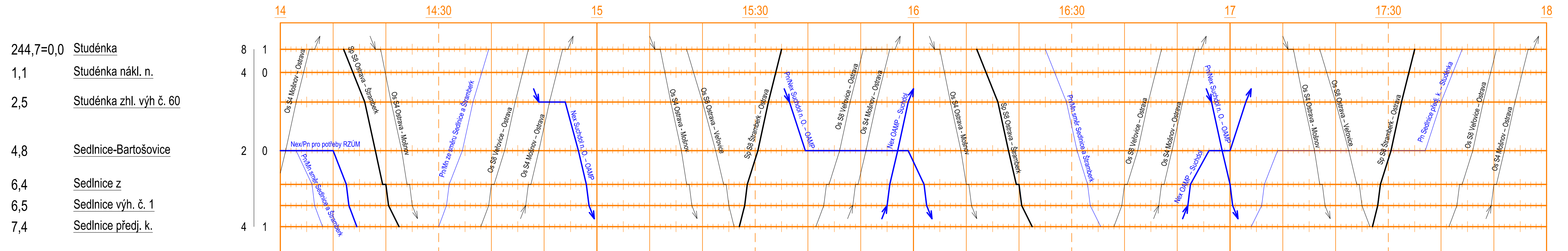
Studénka - Suchdol nad Odrou



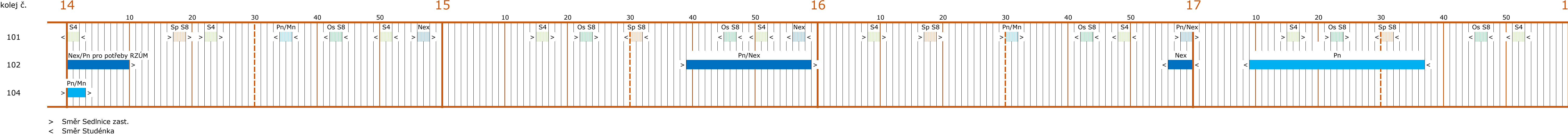
Odb. Koridor - Sedlnice-Bartošovice



Studénka - Sedlnice předj. k.



Plán obsazení kolejí ŽST Sedlnice obvod Bartošovice



Doba obsluhy vlaku v terminálu Mošnov

Datum konání 14. listopadu 2023
Čas 13:00 – 14:15
Místo konání TEAMS
Zapsal Aleš Zeman

Přes TEAMS Ing. Martin Monsport (ČD Cargo)
Ing. David Kostelník (BUDAMAR LOGISTICS)
Ing. Tomáš Pilch (ČD Cargo)
Ing. David Fuksa (SŽ GR O6)
Ing. Kugler Jan (SŽ GR O9)
Ing. Milan Stehlík (SŽ GR O11)
Ing. Josef Buriánek (SŽ GR O9)
Ing. Jaroslav Tyle (ŽESNAD.CZ)
Ing. Aleš Martinásek (Innofreight)
Ing. Martin Bednár (SŽ GR O11)
Ing. Aleš Zeman (SŽ GR O6)

Omluveni x

Účel jednání

Jednání se uskutečnilo za účelem upřesnění činností při zpracování a odbavení vlaku kombinované dopravy v terminálu kombinované dopravy na vlečce č. 6316, a dále získání obecných informací k rozsahu stávající a výhledové nákladní dopravy v oblasti Mošnova pro potřeby dalšího zpracování v rámci přípravy stavby „Zapojení terminálu kombinované dopravy Mošnov“.

Multimodální terminál OAMP (Ostrava Airport Multimodal Park)

Zástupce provozovatele terminálu informoval o vlastním terminálu (schéma uvedeno v příloze), dále o stávající praxi při zpracování a počtu vlaků, které jsou aktuálně zpracovávány.

Při stávajícím vybavení terminálu kolovými nakladači jsou pro nakládku a vykládku využívány zejména koleje č. 204 (kontejnery) a č. 206 (silniční návěsy). V terminálu jsou tři koleje vybaveny trakčním vedením a další jsou vybaveny na začátku a konci, aby bylo možné na tyto koleje vjet s vlakem vedeným lokomotivou závislé trakce, byť se staženým sběračem. Délky kolejí se pohybují mezi 650 a 720 m, přičemž jsou aktuálně provozovány vlaky v délkách cca 550 m od jihu, cca 620 m od severu a cca 650 m od západu. Tyto délky jsou určené nejen vlastní dopravní cestou, ale také možnostmi zdrojů a cílů těchto vlaků. Terminál je schopný zpracovávat i vlaky délek až 740 m, které by byly buď děleny nebo zpracovávány při využití posunu se soupravou (s využitím koleje délky 720 m a případným vytažením soupravy).

Aktuálně je v úseku Studénka – Terminál OAMP omezen provoz v elektrické trakci na jeden nákladní vlak z důvodu napájení.

Vzhledem k převážnému směřování zátěže směrem od a do ŽST Suchdol nad Odrou dochází k úvrati soupravy v ŽST Studénka, kde je využívána kolej č. 103, která je nejen předjízdna pro stávající koridor, ale také jako jediná vyjma hlavních kolejí umožňuje dostatečnou délku pro úvrať soupravy. Tato situace znamená významné omezení kapacity.

Vlaky z a do terminálu vyjíždějí a přijíždějí bez nutnosti zastavení v ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice. Za jízdy se mění posun na vlak a obráceně. Veškeré dopravní a přepravní prohlídky jsou uskutečňovány v areálu terminálu. Pro potřeby manipulace s vozy v oblasti terminálu se zde nachází záloha nezávislé trakce, která provádí i případné přesuny vozů do ŽST Sedlnice.

V ŽST Sedlnice jsou deponovány vozy, které vyčkávají na svojí zátěž nebo pokud nastanou mimořádné situace.

Průměrná doba zpracování jedné soupravy kontejnerového vlaku, tedy vyložení a naložení, je 4 – 8 hodin dle délky soupravy a dostupnosti/rozsahu zátěže, alokovaných strojů a personálu. U soupravy pro přepravu silničních návěsů je doba kratší a činí 3 – 3,5 hodin, přičemž doba vyložení trvá nejméně 1 hodinu.

V současné době přijíždějí vlaky k OAMP v raních hodinách, odjezd je uskutečňován ve večerních hodinách. Pracovní doba terminálu je 6 – 22 hod, avšak přijmutí vlaku do terminálu je v režimu 24/7. Terminál není omezen žádným hlukovým ani jiným omezením a v případě dosažení plného vytížení může být v provozu i v nočních hodinách.

Aktuálně je v terminálu zpracováváno cca 16 párů vlaků za týden, přičemž předpokládaný cíl je 28 párů vlaků za týden při zpracování 2 – 6 párů denně. Na tyto počty jsou navázány další investice např. ve formě zřízení portálových jeřábů pro rychlejší nakládku a vykládku na více jak převážně dvou dnes k tomuto účelu využívaných kolejí.

Směrování zátěže pro potřeby zpracování výše uvedené stavby bylo doporučeno 80% jih (směr Suchdol nad Odrou) a 20% sever (směr Jistebník). Bylo upozorněno, že stávající podíl je až 95% jih. Odhad možného vývoje se však vzhledem aktuální evropské situaci může radikálně měnit.

Doplňující informace od provozovatele terminálu (vyjma těch, které se již v textu nacházejí):

- 1) *V současné době je dispozice kolejí v úseku Studénka – Sedlnice – OAMP – Mošnov Airport postavena tak, aby efektivně odpovídala současným provozním potřebám. Je však důležité zdůraznit, že jakákoli omezení v liché staniční skupině nebo na samotné koleji 103 v ŽST Studénka znemožňuje odbavování vlaků na úvrať ve směru od OAMP přes Studénku do Suchdolu n. O. Při navýšení počtu vlaků je nutné přihlídnout k situaci, kdy v časovém okně cca 2 hodin bude nutno vyměnit 2- 4 párů vlaků, které bude nutné zpracovat na úseku Studénka – Sedlnice za plného provozu osobních a ostatních vlaků, a to i s přihlédnutím na osobní dopravu ve směru na letiště v letní sezóně, nezbytných lokomotivních vlaků a případných manipulačních jízd. Tato situace se bude opakovat v průběhu celého dne několikrát.*
- 2) *Při každém navýšení počtu vlaků (ale i u stávajících vlaků) se stává klíčovým faktorem jejich zpoždění. V případě, že není možné vlak odbavit a dochází k výraznému zpoždění přesahující např. 120 minut, může být toto zpoždění výrazně ovlivněno provozní situací na síti SŽ. Toto zpoždění může být ještě komplikovanější, pokud přesáhne povolenou toleranci zahraničních železnic (infrastruktur), což může vyústit v dominový efekt. Když se vlak zastaví na území České republiky, není schopen vykonat plánovaný výkon, což má následky nejen na ztrátě výkonu pro samotného dopravce (odřeknutý obrát), ale také na ztrátě výkonu pro samotnou SŽ. Tyto ztráty mohou být také značným břemenem pro jakýkoliv terminál. Je nutné těmto případům předcházet a připravovat takové podmínky, aby vlaky mohly být efektivně odbavovány a včas dopravovány do předávacích míst.*
- 3) *Je v zájmu nás všech připravit podmínky pro vedení co největšího počtu vlaků přes území ČR co nejdelším kilometrickým nájezdem. Toto opatření by mělo být zájmem jak dopravců, tak i infrastruktury SŽ. Diskutované možnosti zvětšit podíl jízdy vlaků směr Ostrava a následně přes Polsko nedávají ekonomický, ale ani provozní smysl. Pro každého dopravce, logistika je snížení počtu hraničních přejezdů směrodatným cílem. Každý hraniční přechod přináší svá specifika a bohužel i problémy.*

- 4) *Zcela podporujeme vytvoření kolejové spojky od Suchdolu n. O. směrem k Bartošovicím. Vytvořením této spojky se výrazně posílí dopravní program samotné železniční stanice Studénka. Pro oblast rozvoje zóny a pro samotné provozní řešení jde o klíčovou strategickou spojku.*
- 5) *Napájení úseku by nemělo omezovat jak samotný počet vlaků, tak i přípustnou hmotnost vlaku na činné hnací vozidlo.*

Rozvoj kolejových kapacit u letiště Ostrava – Mošnov

V rámci areálu OAMP se předpokládá zřízení 1 – 2 vlečků, které budou navazovat na „výtažnou“ kolej kontejnerového překladiště.

V oblasti dnešní dopravní Mošnov, Ostrava Airport se předpokládá napojení 1 – 2 vlečků za předávacím kolejištěm, přičemž na toto předávací kolejiště bude napojeno i logistické centrum AČR.

Rozsah dopravy ve výhledovém stavu se dá předpokládat v počtech uvedených ve stávajícím Záměru projektu výše uvedené stavby, kdy se předpokládají jednotky párů vlaků za den na tyto vlečky.

Ostatní

V rámci jednání byla diskutována elektrizace a rozvoj kapacit v ŽST Sedlnice, což by mělo význam i pro stávajícího nejvýznamnějšího uživatele kolejiště v této ŽST a to společnost Čepro. Navýšení kapacit bylo uvažováno v rámci původního Záměru projektu výše uvedené stavby. O zřízení těchto kapacit rozhodne Centrální komise Ministerstva dopravy. Elektrizace bude připravována v rámci stavby Modernizace a elektrizace trati Sedlnice – Štramberk.

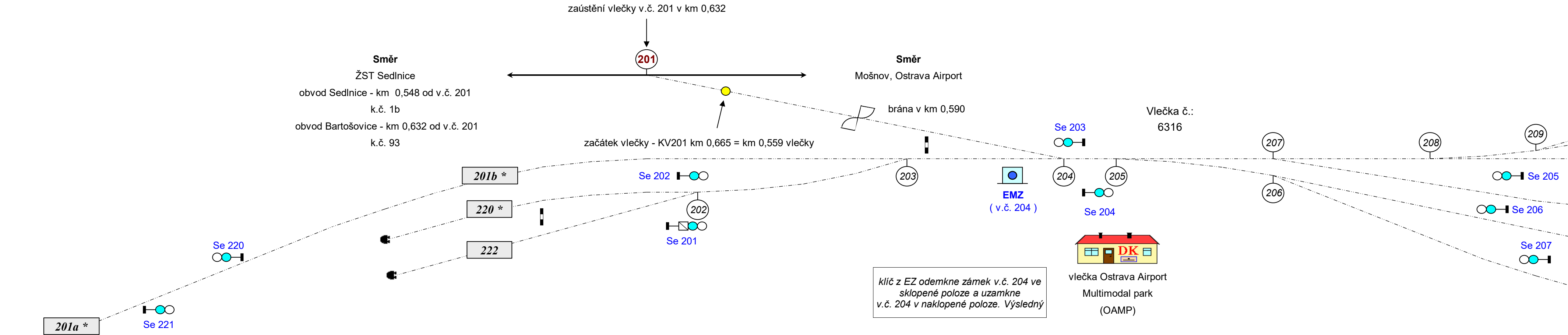
Dále byla diskutováno navýšení trakčního výkonu tak, aby nebyl úsek Studénka – terminál omezován na jeden vlak nákladní dopravy závislé trakce. Navýšení výkonu pro tento úsek není uvažováno pro stejnosměrnou trakci. Zvýšení výkonu a zároveň přepnutí na střídavou trakci proběhne v rámci stavby „Konverze na 25 kV, 50 Hz v úseku Hranice na Moravě - Polanka nad Odrou“, jejíž realizace se aktuálně předpokládá do roku 2030.

Všichni přítomní se shodli, že realizace kolejového propojení mezi ŽST Suchdol nad Odrou a ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice je již dnes potřebné a pro další provoz, zejména při navýšení rozsahu dopravy do celého zájmového území v okolí letiště Ostrava-Mošnov, nutností. Jednou z hlavních výhod je uvolnění předjízdňých kapacit v ŽST Studénka.

Příloha

Schéma terminálu OAMP

Návěstidla - vlečka						
Seřadovací						
Obvod dispečera vlečky						
Se 221	0,433	Se 202	0,549	Se 205	0,740	
Se 220	0,458	Se 203	0,646	Se 206	0,734	
		=	7,259		Se 209	0,790
Se 201	0,547	Se 204	0,646	Se 207	0,743	
				Se 210	0,803	



Výhybky																
č.	staničení	N	námezník	přest.		č.	staničení	N	námezník	přest.		č.	staničení	N	námezník	přest.
Obvod dispečera vlečky																
201	7,161	51	7,212	elm.		204	0,643	-42	0,601	elm.		207	0,681	51	0,732	elm.
	=	0,632	51	0,683	k.č. 93	=	7,256	-42	7,214	306A						
	=	0,548	51	0,599	k.č. 1b											
						205	0,651	40	0,691	elm.		208	0,712	42	0,754	elm.
202	0,559	-42	0,517	elm.												
203	0,597	-42	0,555	elm.		206	0,681	51	0,732	elm.		209	0,742	48	0,790	elm.

vlečka Ostrava Airport

Km 0,647

KANGO

VI. / 2022

Se 209



Se 210



Se 208



205 *

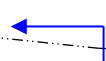
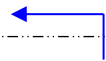
203 *

201 *

202

204

206



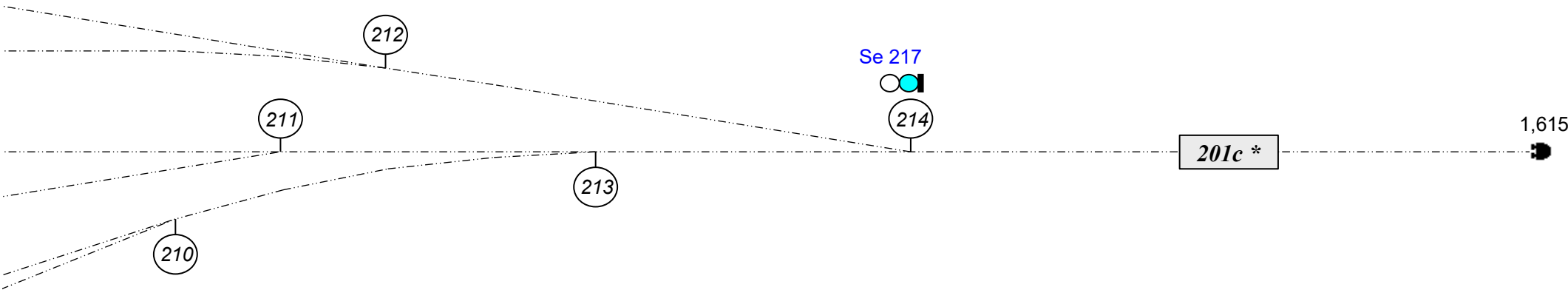
NTV do km 0,778



Návěstidla - vlečka							
Seřadovací							
Obvod dispečera vlečky							
Se 211	1,439	Se 213	1,449	Se 215	1,454	Se 217 1,566	
Se 212	1,436	Se 214	1,454	Se 216	1,456		

Konec vlečky

zarážedlo k.č. 201c v km 1,615



Výhybky																	
č.	staničení	N	námezník	přest.		č.	staničení	N	námezník	přest.		č.	staničení	N	námezník	přest.	poznámka
Obvod dispečera vlečky												Obvod posunu					
210	1,504	-50	1,454	elm.		213	1,534	-42	1,492	elm.		odtlačný zámek, klíč v.č. 215 umístěn v EZ v kolejišti					
211	1,505	-49	1,456	elm.		214	1,565	-51	1,514	elm.							
212	1,508	-51	1,457	elm.													