



---

# **„Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“**

Dokumentace pro územní řízení

## **B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

### **Technická zpráva**

## OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>STÁVAJÍCÍ STAV .....</b>	<b>3</b>
2.1	Umístění stavby .....	3
2.2	Popis tratě .....	3
2.3	Popis přejezdu P6496 .....	3
2.4	Popis ŽST Suchdol nad Odrou .....	3
2.5	Stávající rozsah dopravy.....	5
2.6	Koordinace s jinými stavbami .....	6
<b>3</b>	<b>CÍLOVÝ STAV .....</b>	<b>6</b>
3.1	Zamýšlený stav po realizaci stavby .....	6
3.2	Výhledový rozsah dopravy .....	6
3.3	Přínosy mimoúrovňového křížení .....	7
<b>4</b>	<b>PRŮBĚH VÝSTAVBY .....</b>	<b>8</b>
4.1	Vliv na drážní dopravu .....	8
4.2	Výluková propustnost.....	9
4.3	Návrh dopravních opatření .....	10
4.4	Stavební postupy.....	11
<b>5</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>14</b>

## 1 ÚVOD

Křížení pozemní komunikace s dráhou vytváří potenciálně nebezpečné místo, kde může dojít k vzájemnému ohrožení drážních a silničních vozidel. Přejezdové zabezpečovací zařízení upozorňuje účastníky silničního provozu na jízdu drážních vozidel. Vyšší stupeň zabezpečení vytváří i fyzickou bariéru (břevno závory) aby tak zamezilo vstupu silničního vozidla na těleso dráhy, po němž má být uskutečněna jízda drážního vozidla.

I tato fyzická bariéra se ovšem dá obejít (objet, prorazit). Toto nezodpovědné chování pak může mít fatální následky. Úrovňové křížení může taktéž narušit plynulost železniční i silniční dopravy. V případě silného provozu na železniční trati může být přejezd uzavřen po dlouhou dobu a účastníci silničního provozu tak musí vyčkat jeho otevření. Když je přejezd v poruše, může to znamenat snížení rychlosti drážního vozidla na 10 km/h, tedy v některých případech snížení rychlosti až o 150 km/h oproti traťové rychlosti.

Naproti tomu mimoúrovňová křížení tato nebezpečí odstraňují a drážní a silniční provoz se vzájemně téměř vůbec neovlivňují. Jsou tedy bezpečnější, zamezují vzájemnému střetu drážního a silničního vozidla a zvyšují plynulost jak silniční, tak i železniční dopravy. Nevýhodou jsou pak vysoké náklady na vybudování mimoúrovňového křížení, náročnost technického řešení a prostorové nároky.

Mimoúrovňové křížení je nepochybně nejbezpečnější způsob křížení pozemní komunikace a železnice.

## 2 STÁVAJÍCÍ STAV

### 2.1 Umístění stavby

Přejezd P6496 se nachází v km 231,244 celostátní dráhy Bohumín – Přerov mezi ŽST Suchdol nad Odrou a ŽST Polom v úseku mezi ŽST Suchdol nad Odrou a zastávkou Jeseník nad Odrou a v km 1,481 regionální dráhy D3 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou, mezi ŽST Suchdol nad Odrou a dopravnou D3 Odry, v úseku mezi ŽST Suchdol nad Odrou a zastávkou Mankovice.

### 2.2 Popis tratě

*Trat'ový úsek Suchdol nad Odrou – Polom*

Jedná se o část dráhy celostátní Bohumín – Přerov. Podle knižního jízdního řádu se jedná o trať č. 271, pro dálkovou dopravu také jako trať č. 001. Trať je součástí 2. a 3. tranzitního koridoru a součástí Evropských nákladních koridorů RFC 5 a RFC 9. Dle pomůcek GVD se jedná o trať č. 305, dle TTP o trať č. 305B. Trať je dvukolejná a vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – tříznakový automatický blok. Trať je napájena stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV DC. Provoz je pravostranný. Nejvyšší traťová rychlost je 160 km/h. Třída zatížení je D4 pro rychlosti do 120 km/h, C3 pro rychlosti do 160 km/h.

*Trat'ový úsek Suchdol nad Odrou – Odry*

Jedná se o část dráhy regionální Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. Podle knižního jízdního řádu se jedná o trať č. 276, dle pomůcek GVD se jedná o trať č. 306, dle TTP o trať č. 306C. Trať je jednokolejná se zjednodušením řízením provozu dle předpisu D3. Trať není elektrifikována. Nejvyšší traťová rychlost je 60 km/h. Třída zatížení je C3.

### 2.3 Popis přejezdu P6496

Přejezd P6496 se nachází v km 231,244 celostátní dráhy Bohumín – Přerov mezi ŽST Suchdol nad Odrou a ŽST Polom a v km 1,481 regionální dráhy D3 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou, mezi ŽST Suchdol nad Odrou a dopravnou D3 Odry. Přejezdové zabezpečovací zařízení kryje křížení s komunikací III. třídy/04734. Jedná se o elektronické přejezdové zabezpečovací zařízení PZZ-EA. Odjezdová návěstidla jsou závislá na stavu PZZ, přejezd je ovládán závěrem jízdní cesty.

### 2.4 Popis ŽST Suchdol nad Odrou

*Umístění a určení stanice:*

Železniční stanice Suchdol nad Odrou leží v km 232,700 celostátní dráhy dvukolejné elektrizované trati Bohumín – Přerov.

Je stanicí:

- přilehlou pro trať D3:
  - Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou;
  - Suchdol nad Odrou – Fulnek;
  - Suchdol nad Odrou - Nový Jičín město;
- se sídlem dirigujícího dispečera pro trať D3 Studénka – Bílovec.

Sídlem přednosti PO Ostrava je OŘ Ostrava.

Stanice je obsazena dirigujícím dispečerem pro tratě D3.

SZZ je ovládáno dálkově řídicím dispečerem 1B CDP (dále jen ŘD 1B) a úsekovým dispečerem 1B CDP (dále jen ŮD 1B), s možností dálkového ovládání z PPV v ŽST Ostrava-Svinov pohotovostním výpravčím nebo místní obsluhy SZZ výpravčím pro MO.

ŽST je rozdělena na tři obvody:

- obvod „hlavní nádraží“ – mezi vjezdovými návěstidly 1L, 2L až 1S, 2S; po úroveň námezníků výhybek číslo 13, 42, 22a ; koleje číslo 1, 2, 3, 4, 5, 5a, 5b, 6a, 6b, 7, 7a, 7b, 9, 9a, 11a, 13a, 15a.
- obvod „místní nádraží“ – mezi vjezdovými návěstidly FL, BS po úroveň námezníků výhybek číslo 13, 42; koleje číslo 6, 8, 10, 12, 12b, 14, 14a, 14b, 16, 16a, 16b. Hrot výhybky číslo 34 tvoří hranici mezi kolejištěm stanice „místního nádraží“ a kolejištěm „demontážní základny“ Správy tratí.
- obvod „jičínské nádraží“ – začíná u vjezdového návěstidla NL až po úroveň námezníku výhybky číslo 22a ; koleje číslo 15, 17, 17a, 19, 90.

*Vlečky a účelová kolejiště:*

Do stanice jsou zaústěny 2 vlečky a 2 účelová kolejiště.

*Nástupiště:*

Ve stanici se nachází 5 nástupišť typu SUDOP:

- 1. nástupiště – u koleje č. 4, vnější, v délce 280 m, výška nad temenem kolejnice je 200 mm,
- 2. nástupiště – u koleje č. 2, jednostranné, v délce 400 m, výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm,
- 3. nástupiště – ostrovní mezi kolejemi č. 1 a 3, v délce 400 m, z toho 100 m zastřešeno, výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm,
- 4. nástupiště – na „jičínském nádraží“ u koleje č. 17, vnější, v délce 60m, výstup z podchodu je krytý zaskleným přístřeškem, výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 250 mm,
- 5. nástupiště – na „místním nádraží“ s nástupišti:
  - u koleje č. 8, vnější, v délce 330 m (rozděleno úrovňovým přechodem – 300+30 m), výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm,
  - u koleje č. 10, jednostranné, v délce 95 m, výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm,
  - u koleje č. 12, jednostranné, v délce 95 m, výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 250 mm,

Příchod na nástupiště č. 1 je přes nástupiště č. 5 kolem výpravní budovy, na nástupiště č. 2 je přes úrovňové přechody u jižního rohu výpravní budovy, u dopravní kanceláře, naproti východu z vestibulu a v úrovni severního rohu výpravní budovy, tyto přístupy nejsou bezbariérové. Přístup na nástupiště č. 3 je z vestibulu podchodem, s využitím výtahů je bezbariérový, na nástupiště č. 4 je z vestibulu podchodem, s využitím výtahů bezbariérový, nebo z veřejné

komunikace chodníkem podél koleje č. 17a – bezbariérový. Přístup na nástupiště č. 5 je přes úrovněvé přechody v koleji č. 8 a 10 naproti výpravní budovy.

### Zabezpečovací zařízení

Ve stanici Suchdol nad Odrou je SZZ 3. kategorie, typ ESA 11 ovládáno dálkově z JOP CDP Přerov traťovým dispečerem CDP nebo pohotovostním výpravčím z PPV v ŽST Ostrava-Svinov, s možností místní obsluhy z JOP (DNO) výpravčím pro MO. SZZ ESA 11 a Remote 98 je doplněno o prvky pro udělení souhlasu k odjezdu vlaku na trať D3.

Přenos kódů vlakového zabezpečovače (VZ) je v dopravních kolejích číslo 1, 2, 3, 4. Výhybkové úseky jsou kódovány pouze při jízdě v přímém směru.

Ve stanici jsou vybudována 4 pomocná stavědla:

- PSt1 – „jičínské nádraží“ u výhybky č. 24,
- PSt2 – „místní nádraží“ u výhybky č. 30,
- PSt3 – „hlavní nádraží“ u výhybky č. 45,
- PSt4 – „hlavní nádraží“ u výhybky č. 45.

Na tratích D3 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou, Suchdol nad Odrou – Fulnek a Suchdol nad Odrou – Nový Jičín měst se organizuje doprava podle předpisu SŽ D3 a PND3.

Mezistaniční úseky Studénka – Suchdol nad Odrou a Suchdol nad Odrou - Polom jsou zabezpečeny trojznakovým obousměrným automatickým blokem typu ABE-1 s přenosem kódu vlakového zabezpečovače.

### Staniční technologie

V ŽST Suchdol nad Odrou probíhá běžný provoz odbočné stanice se třemi zaústěnými tratěmi D3. Ve stanici končí a vycházejí některé vlaky Os ve směru od/do Ostrava hl.n. a Hranice na Moravě. Dále pak provoz na tratích D3 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou, Suchdol nad Odrou – Fulnek a Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město. V ŽST probíhají práce s končícími a výchozími vlaky, nástupy a odstupy hnacích vozidel z/na kolejiště ČD a.s. V nákladní dopravě pak obsluha ŽST Suchdol nad Odrou a trati D3 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou probíhá v pracovní dny jedním párem Mn vlaků.

Uspořádání ŽST bude důležité pro organizaci výluk.

## 2.5 Stávající rozsah dopravy

Současný rozsah dopravy vychází z GVD 2021/2022. Rozsah dopravy dle daného GVD je uveden v následující tabulce. Současný rozsah dopravy na obou tratích křížících přejezd P6496 je 325 vlaků za den.

Úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů				Oba směry			
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem	NO	NN	N prav N pp N g	Celkem	NO	NN	N prav N pp N g	
Suchdol nad Odrou Polom	2	T	prav	49	20		10		53	14			146	79	67	146	146	160	135	295	
			pp									0	0	0	0	0		0			
	1	Z	prav	49	20		12		53	15			149	81	68	149	149			295	
			pp									0	0	0	0						

Úsek	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD										Podle směrů				Oba směry		
				Ex	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	Celkem	NO	NN	N prav N pp N g	Celkem	NO	NN	N prav N pp N g
Suchdol nad Odrou Odry	1	T	prav			1	12				1		14	13	1	14	15	26	2	28
			pp									1	1	0	1	1		0	2	2
		Z	prav			1	12				1		14	13	1	14	15			30
			pp									1	1	0	1	1				

Přes ŽST Suchdol nad Odrou jsou vedené linky dálkové dopravy Ex1, Ex4 a R8. Z regionální dopravy vedou přes (nebo jsou končící, nebo výchozí) linky ODIS S3, S32, S33, S34.

Denní průměr počtu vlaků v období 01/2019 – 04/2022 na traťovém úseku Polom – Suchdol nad Odrou byl 214,83 vlaků/den.

## 2.6 Koordinace s jinými stavbami

Stavba musí probíhat v koordinaci zejména se stavbami:

- Polom – Suchdol nad Odrou (investor SŽ, s.o.), předpokládaná realizace 06/2022-05/2026
- VTL Plynovod Moravia – Úsek 1 (Investor Net4gas), předpokládaná realizace 2021/2022-2030

## 3 CÍLOVÝ STAV

### 3.1 Zamýšlený stav po realizaci stavby

Realizací stavby dojde k náhradě přejezdu P6496 v úseku Suchdol nad Odrou – Polom mimoúrovňovým křížením, pozemní komunikace bude vedená silničním nadjezdem. Dojde tak k odstranění nebezpečnějšího úrovněvého křížení s celostátní dráhou s traťovou rychlostí až 160 km/h.

Náhradou přejezdu dojde ke zvýšení plynulosti silniční dopravy, odstraní se dlouhé čekací časy při uzavření přejezdu, který v současnosti činí až 15 hodin a 40 minut denně. Jde však o nejméně příznivý provozní stav, kdy je přejezd uzavřen pro každý vlak uzavřený samostatně. V reálném provozu ovšem dochází k míjení vlaků opačných směrů i v blízkosti přejezdu, proto je skutečná denní doba uzavření přejezdu kratší.

Jelikož se přejezd nachází v traťovém úseku, dopad na provozní intervaly ovlivňující jízdy vlaků bude minimální. Podstatně se však zvýší bezpečnost provozu, jelikož dojde k odstranění nebezpečného úrovněvého křížení dráhy s pozemní komunikací.

### 3.2 Výhledový rozsah dopravy

Pro stanovení výhledového rozsahu dopravy byli osloveni objednatelé dopravy (MD ČR, Moravskoslezský kraj – KODIS), dopravci provozující drážní dopravu na komerční riziko (České dráhy, RegioJet a Leo Express) a sdružení ŽESNAD ohledně rozsahu nákladní dopravy. Dle jejich vyjádření lze očekávat výhledový rozsah dopravy pro horizont 2030 – 2035 dle následující tabulky.



Linka	Úsek	Počet vlaků	Typ soupravy
Ex1	Suchdol nad Odrou - Polom	39	193 + vozy
RJ	Suchdol nad Odrou - Polom	24	193 + vozy
LE	Suchdol nad Odrou - Polom	16	480
EN, NJ	Suchdol nad Odrou - Polom	4	193 + vozy
Ex4	Suchdol nad Odrou - Polom	16	193 + vozy
R8	Suchdol nad Odrou - Polom	30	193 + vozy, EMU
S3	Suchdol nad Odrou - Polom	20	650
S33	Suchdol nad Odrou - Odry	29	811+BDtax / BEMU 140
Σ	Celkem	178	

Druh	Úsek	Maximální variace	Typ soupravy
Nex	Suchdol nad Odrou - Polom	122	383 + 2100t, 740 m; 383 + 1600 t, 610 m
Pn	Suchdol nad Odrou - Polom	40	383 + 2100t, 590 m
Pn	Suchdol nad Odrou - Odry	2	2 x 740 + 1600t, 290 m,
Mn	Suchdol nad Odrou - Odry	2	742 + 500t, 160 m
Σ	Celkem	166	

Dle výhledového rozsahu dopravy by tedy byl přejezd P6496 v případě zachování v roce 2030 zatížen rozsahem až 344 vlaků za den.

### 3.3 Přínosy mimoúrovňového křížení

Největším přínosem mimoúrovňového křížení je zásadní zvýšení bezpečnosti provozu silniční i železniční dopravy, jakož i bezpečnost chodců. Dráha se nekříží s pozemní komunikací v jedné úrovni, tedy je vyloučena možnost střetu drážního vozidla se silničním.

V roce 2021 došlo na přejezdech k celkem 160 mimořádným událostem, při kterých zahynulo 28 osob a 69 bylo zraněno. Oproti roku 2020 se počet MU zvýšil o 14, v roce 2021 však při nich zahynulo o 11 osob méně.

Z těchto počtů vyplývá nutnost pokračovat v systematickém zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech zvýšením stupně zabezpečení, nebo náhradou přejezdu mimoúrovňovým křížením (nadjezd, podjezd).

## Střetnutí na železničních přejezdech

	2021			2020		
	počet MU	usmrceno	zraněno	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	17	5	2	11	1	6
únor	17	0	10	8	1	14
březen	12	7	4	7	2	4
duben	9	3	2	9	6	4
květen	11	1	9	11	4	5
červen	13	0	3	13	4	19
červenec	19	2	11	26	7	10
srpen	14	0	10	12	4	3
září	10	5	2	15	4	13
říjen	16	3	7	8	3	4
listopad	9	1	3	12	0	6
prosinec	13	1	6	14	3	5
<b>Počet MU 1.1. - 31.12.</b>	<b>160</b>	<b>28</b>	<b>69</b>	<b>146</b>	<b>39</b>	<b>93</b>

Údaje vychází z tiskové zprávy Drážní inspekce.

Na přejezdovém zabezpečovacím zařízení může dojít k poruše. V takovém případě je pak potřeba o této skutečnosti zpravit strojvedoucího písemným rozkazem. V případě poruchy delší než 72 hodin, nebo když je zřejmé, že porucha, nebo výluka přejezdu bude trvat déle než 72 hodin, musí být přes přejezd zřízená pomalá jízda rychlostí 10 km/h. To výrazně ovlivňuje plynulost železniční dopravy.

Náhrada přejezdu mimoúrovňovým křížením přinese v tomto případě taktéž zrušení doby zpoždění přepnutí návěstidla do polohy dovolující jízdu (u návěstidla L1 a L2 až 75 s), čímž se zkrátí staniční provozní intervaly. V reálném provozu by měl dispečer začít s přípravou vlakové cesty v dostatečném časovém předstihu, aby vlak na uzavření přejezdu nemusel čekat a nedocházelo tak k časovým prodlevám a zpožděním. Výhledově může mimoúrovňové křížení umožnit i zvýšení traťové rychlosti.

Dalším významným přínosem zejména pro účastníky silničního provozu je dramatické zvýšení plynulosti silničního provozu. V případě mimoúrovňového křížení jízda drážního vozidla neovlivňuje jízdu silničního vozidla, silniční vozidlo tak může pokračovat v jízdě přes místo křížení dráhy a pozemní komunikace mimoúrovňově. Čekací čas se tak pro účastníky silničního provozu sníží na 0.

Dle údajů drážní inspekce došlo na přejezdu P6496 k poslední mimořádné události dne 28. 11. 2009, kdy došlo ke střetu vlaku Nex 54051 s osobou, která byla následky střetu usmrcena.

## 4 PRŮBĚH VÝSTAVBY

### 4.1 Vliv na drážní dopravu

Během výstavby bude kolem pracovního místa snižená traťová rychlost na 50 km/h. Z důvodu zvýšení bezpečnosti bude v okolí pracovního místa zřízeno neutrální pole v km 231,167 – 231,312. Pro směr Polom – Suchdol nad Odrou bude zřízena návěst „Stáhněte sběrač“ v km 231,150; návěst „Zdvihněte sběrač“ v km 231,325 (pro opačný směr jízdy jsou návěsti prohozené).

Pro toto neutrální pole byl prověřen dynamický průběh rychlosti. Byl prověřen průjezd nákladního vlaku vedeného lokomotivou ř. 1216 se zátěží 2 100 t. Ve směru Suchdol nad Odrou – Polom vede trať do stoupání. Při rozjezdu od odjezdového návěstidla L2 v Suchdole nad Odrou dojde při průjezdu neutrálním polem k poklesu rychlosti z cca 35 km/h na 31 km/h.

V okamžiku zřízení neutrálního pole již nesmí být přejezd P6496 v provozu. V případě nutnosti jízdy se zvýšenou opatrností přes přejezd (rychlost 10 km/h) by došlo k uvíznutí vlaku na trati v neutrálním poli. Harmonogram výstavby neuvažuje se současnou existencí přejezdu a neutrálního pole. Pokud by takový z nějakého důvodu nastal, musí být vlak přes přejezd při jízdě se zvýšenou opatrností veden hnacím vozidlem nezávislé trakce.

V opačném směru byl prověřen průjezd neutrálním polem při rozjezdu od oddílového návěstidla 1-2304, které je neutrálnímu poli nejbližší. V tomto směru vede trať ve spádu, rychlost těžkého nákladního vlaku se bude při průjezdu neutrálním polem udržovat v rozmezí 42-43 km/h.

Ostatní typové soupravy osobní dopravy včetně elektrických jednotek zvládnou překonat neutrální pole v obou směrech. V případě existence neutrálního pole a nutnosti jízdy se zvýšenou opatrností opět dojde k uvíznutí vlaku na trati ve směru Suchdol nad Odrou – Polom. Grafy rychlostí jsou v příloze č. 2.

## 4.2 Výluková propustnost

Nároky na výluky z důvodu realizace stavby budou mít dopad na propustnost dráhy v místě stavby a přilehlém úseku. Výluky nárokuje vyloučení jedné traťové koleje včetně trakčního vedení v úseku Suchdol nad Odrou – odb. Vražné v délce 2 dny pro každou TK a výluky 2 x 8 hodin traťové koleje v úseku Suchdol nad Odrou – Odry. Tyto nároky na výluky se dotknou pravidelného provozu.

Na trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou dojde k výluce jedné traťové koleje a k vyloučení železničního provozu mezi ŽST Suchdol nad Odrou a dopravnou D3 Odry.

Na traťovém úseku Suchdol nad Odrou – Polom, resp. Suchdol nad Odrou – Vražné byla prověřena výluková propustnost tratě při provozu po jedné TK. Výpočet vychází ze současného GVD. Výluková propustnost se zálohou dle D7/2 dosahuje 219 vlaků za 24 hodin. Rozsah vlakové dopravy dle GVD je 293 vlaků.

Pravidelné vlaky (GVD 2011/2012)	
Osobní vlaky	159
Nákladní vlaky	134
Celkem vlaková doprava (bez Lv)	293
Výluková propustnost denní (T=1440 min)	
T (min)	1440
Provázení $T_{obs}$ (min)	1758,5
Počet vlaků v periodě (vlak)	293
Průměrná doba obsazení jedním vlakem $t_{obs}$ (min)	6,00
Maximální propustnost $n_m$ ve vlacích za den	239
Záloha podle D7/2 (min)	120
Výluková propustnost $n$ ve vlacích za den se zálohou dle D7/2	219
Celkem pravidelná vlaková doprava bez Lv (GVD 2011/2012)	293
Návrh opatření z celodenního hlediska	nutná opatření!

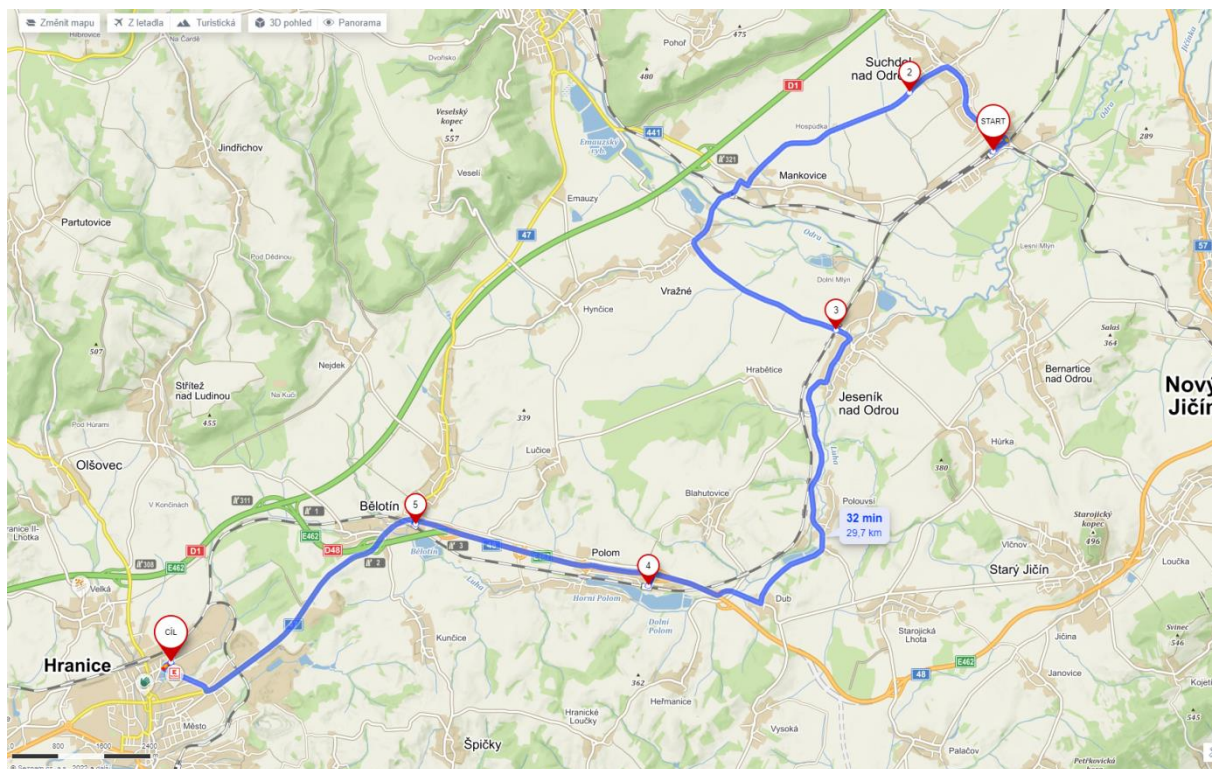
Dle údajů Správy železnic byl 9. decil počtu skutečně jedoucích vlaků v období 1.1.2020 – 15.3.2020 v tomto úseku 250 vlaků za den. Výluková propustná výkonnost tak neumožňuje provést rozsah skutečně jedoucích vlaků a je potřebné zavést dopravní opatření.

V případě neexistence odbočky Vražné v době výstavby by byla výluková propustnost v úseku Suchdol nad Odrou – Polom pouze 146 vlaků, tedy o 33% nižší než v případě existence odbočky Vražné. Odbočka Vražné tedy musí být v době realizace výluk v provozu.

### 4.3 Návrh dopravních opatření

V rámci dopravních opatření se navrhuje zavedení NAD za osobní vlaky regionální dopravy v úseku Suchdol nad Odrou – Hranice na Moravě v rozsahu 4 a 4 dny. V ŽST Polom se nachází pouze 2 předjízdny koleje, proto není ukončení NAD navrhováno v ŽST Polom. V případě nahrazení 23 osobních vlaků NAD chybí ve výlukové propustnosti celkem 8 tras. Navrhuje se vézt část nákladní dopravy po objízdny trase a také vézt zátěž ve stejných relacích, které jsou vedeny po jiných trasách. Skutečná propustná výkonnost bude vyšší, protože výpočet neuvažuje se svazkovostí při provázení vlaků mezistaničním úsekem jedním směrem a obsazením mezistaničního úseku více vlaky současně.

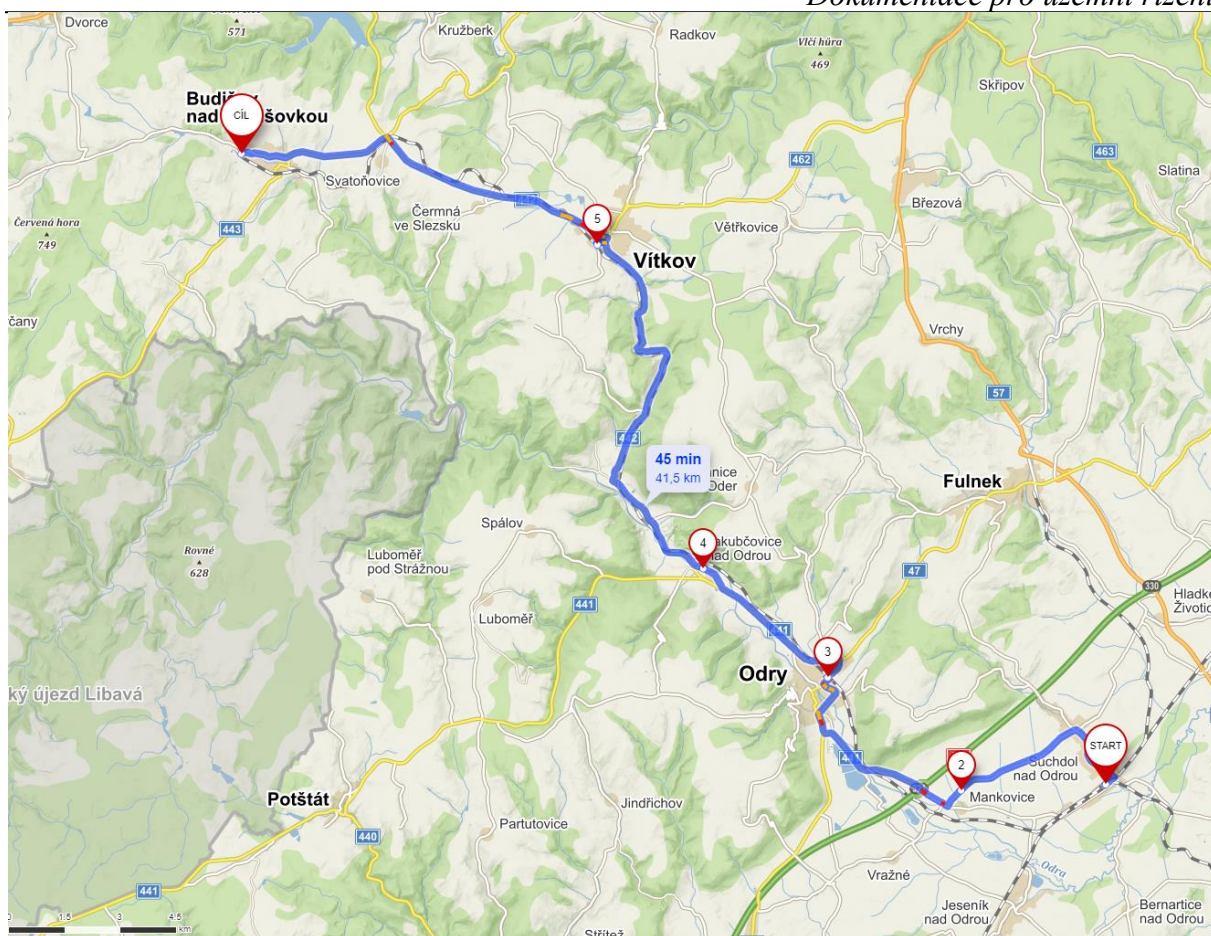
Navrhovaná trasa NAD v úseku Suchdol nad Odrou – Hranice na Moravě je na následujícím obrázku.



V případě úseku Suchdol nad Odrou – Odry je po projednání s objednatelem a dopravcem (KODIS a ČD) preferovaná realizace výluky v nočních hodinách z pátku na sobotu a v nočních hodinách ze soboty na neděli v čase 22:00 – 6:00. Jelikož dojde ke změně koncepce jízdního řádu, nutnost zavedení NAD prozatím není jasná, realizace výluky v navrhovaném termínu by ovšem měla dopady na provoz zmenšit v maximální možné míře.

V případě nutnosti zavedení NAD je navrhovaná trasa v úseku Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou na následujícím obrázku. NAD může být vedena pouze do Oder, nebo do Vítkova, toto bude upřesněno v rámci plánování výluk před realizací stavby.





V rámci zavedení NAD je potřebné v ŽST Suchdol nad Odrou zabezpečit dostatečný prostor pro otáčení vozidel NAD.

#### 4.4 Stavební postupy

##### Stavební postup č.0 (04.02.2026-08.12.2026)

Přípravné práce, HTÚ, piloty, základové konstrukce, opěry a podpěry.

##### 1. Rozsah prací

- Provádění přípravných prací, rekognoskace předmětné lokality, zajištění zázemí stavby, předzásobení stavby materiálem, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, provedení potřebných přeložek inženýrských sítí, zřízení zařízení staveniště a přístupů na staveniště, provedení ochrany stávajících kabelů proti poškození, zahájení prací na realizační a dílenské dokumentaci.
- Zahájení výroby komponentů nových ocelových konstrukcí a technologických zařízení a jejich sestavování (NK mostu, technologie silnoproudých zařízení, zabezpečovacího zařízení, ...).
- Provedení přeložky plynovodního vedení.
- Zřízení provizorní přeložky silnice III/04734 s dočasným přemístěním železničního přejezdu P6496 tratě Suchdol nad Odrou-Odry.
- Zřízení provizorní komunikace ze silnice III/04734 pro zajištění příjezdu do areálu Českomoravský štěrk, a.s., provozovny Mankovice na pozemcích parc.č.3064 a 3069 v k.ú. Suchdol nad Odrou; panelová s dostatečnou únosností. Zajištění příjezdu do areálu

TNS Suchdol nad Odrou po pozemku parc.č.2183/1 k.ú. Suchdol nad Odrou z účelové komunikace.

- f) Práce na novém náspu včetně konsolidačního nadnásypu; cca 3 měsíce; následně po 2 měsících odtěžení nadnásypu. V souběhu piloty a založení podpěr P2, P5, P6.
- g) Po odtěžení konsolidačního nadnásypu hlubinné založení opěr OP1, OP7.
- h) Zrušení přeložky silnice III/04734 dle bodu b), od 14.10.2026 aktivace objízdných tras.
- i) Zřízení neutrálního pole na koridorové trati.
- j) Následně piloty a založení podpěr P3, P4.
- k) Od 7.10.2026 **objízdná trasa** ze silnice III/04737 po účelové komunikaci do Suchdolu nad Odrou na silnici III/04738; pro IZS a vozidla o okamžité hmotnosti do 3,5 t; tato je součástí stavby „Polom – Suchdol n. O., BC“.
- l) Od 7.10.2026 **objízdná trasa** ze silnice III/04737 v Mankovicích po silnici III/04736 do Suchdolu nad Odrou na silnici III/04738; pro VLD a vozidla o okamžité hmotnosti nad 3,5 t; otáčení vozidel VLD po obslužení zastávky Mankovice, rest.
- m) Výstavba dříků a úložných prahů podpěr a opěr, výstavba křídel nadjezdu.

## 2. Délka stavebního postupu

308 dnů.

## 3. Vyloučené koleje

- a) TK Suchdol nad Odrou-Odry na 2x8 hod, provizorní úprava železničního přejezdu P6496 – preferováno pátek – sobota 22:00 – 6:00 a sobota – neděle 22:00 – 6:00.
- b) TK1+TV Vražné-Suchdol nad Odrou na 2 dny nepřetržitě, pro zřízení neutrálního pole.
- c) TK2+TV Vražné-Suchdol nad Odrou na 2 dny nepřetržitě, pro zřízení neutrálního pole.

## 4. Vypnutí TV

- a) Viz. bod 3. výše.

## 5. Odstavení mechanismů a rušení provozu

-

## 6. Přístup ke staveništi

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po silnici III/04737 a ostatních přístupových cestách.

## 7. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst  $V = \max 50 \text{ km/hod}$ , pokud nebude dle TŽN 342620 stanoveno jinak.

## 8. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti stávající zabezpečovací zařízení s následujícím omezením: budou probíhat přeložky kabelů v celém obvodu stanice. Během těchto prací budou jízdy uskutečňovány na přivolávací návěst.

## 9. Dopravní opatření

Zavedení NAD v úseku Suchdol nad Odrou – Hranice na Moravě místo osobních vlaků regionální dopravy v rozsahu 4 dny.

V případě nutnosti zavedení NAD v úseku Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou.

## **Stavební postup č.1 (11.03.2027-15.12.2027)**

NK nadjezdu, nové komunikace, zprovoznění.

### **1. Rozsah prací**

- a) Dokončení budování náspu v místě III/04734 směr Mankovice.
- b) Práce na ochranné skruži a NK nadjezdu.
- c) Dokončení nadjezdu, zřízení nové silnice III/04737 směr Mankovice a směr ÚK do Suchdola nad Odrou.
- d) Umožnění obsluhy areálu Českomoravský šterk, a.s., provozovny Mankovice od Mankovic s užitím nového nadjezdu.
- e) Dokončení budování náspu v místě III/04734 směr Suchdol n.O., zrušení provizorní komunikace ze silnice III/04734 pro zajištění příjezdu do areálu Českomoravský šterk, a.s., provozovny Mankovice na pozemcích parc.č.3064 a 3069 v k.ú. Suchdol nad Odrou, viz. rok 2026 bod c).
- f) Zrušení neutrálního pole.
- g) Zřízení nové silnice III/04737 směr Suchdol nad Odrou.
- h) Ostatní dokončovací práce.

### **2. Délka stavebního postupu**

280 dnů.

### **3. Vyloučené koleje**

- a) ZP Vražné-Suchdol nad Odrou na 2x4 hod noční.
- b) ZP Vražné-Suchdol nad Odrou na 5x4 hod noční.
- c) TK Suchdol nad Odrou-Odry na 28 dnů nepřetržitě.
- d) ZP Vražné-Suchdol nad Odrou na 2x4 hod noční.
- e) TK1+TV Vražné-Suchdol nad Odrou na 2 dny nepřetržitě, rušení neutrálního pole.
- f) TK2+TV Vražné-Suchdol nad Odrou na 2 dny nepřetržitě, rušení neutrálního pole.

### **4. Vypnutí TV**

- a) Viz. bod 3. výše.

### **5. Odstavení mechanismů a rušení provozu**

V ŽST Suchdol nad Odrou.

### **6. Přístup ke staveništi**

Kolejovými vozidly po stávající koleji a kolovými vozidly po silnici III/04737 a ostatních přístupových cestách.

### **7. Omezení rychlosti**

Kolem pracovních míst  $V=\max 50$  km/hod, pokud nebude dle TŽN 342620 stanoveno jinak.

### **8. Činnost zabezpečovacího zařízení**

Činnost stávajícího zabezpečovacího zařízení.

### **9. Dopravní opatření**

Zavedení NAD v úseku Suchdol nad Odrou – Hranice na Moravě místo osobních vlaků regionální dopravy v rozsahu 4 dny. Zavedení NAD v úseku Suchdol nad Odrou – Odry místo osobních vlaků regionální dopravy v rozsahu 28 dnů.

Zastavení provozu v úseku Suchdol nad Odrou – Vražné je navrhované v čase 23:00 – 3:00. Dotčené vlaky budou vyčkávat obnovení provozu v nejbližší vhodné ŽST, nebo využijí objízdnu Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Veřovice (– Studénka) – Frýdek Místek – Ostrava.

## 5 PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Schéma ŽST Suchdol nad Odrou

Příloha č. 2: Grafy rychlostí pro úsek Suchdol nad Odrou – Polom a Polom – Suchdol nad Odrou pro průjezd neutrálním polem

Příloha č. 3: Vyjádření MD ČR k výhledovému rozsahu dopravy

Příloha č. 4: Vyjádření ČD, a.s. k výhledovému rozsahu dopravy

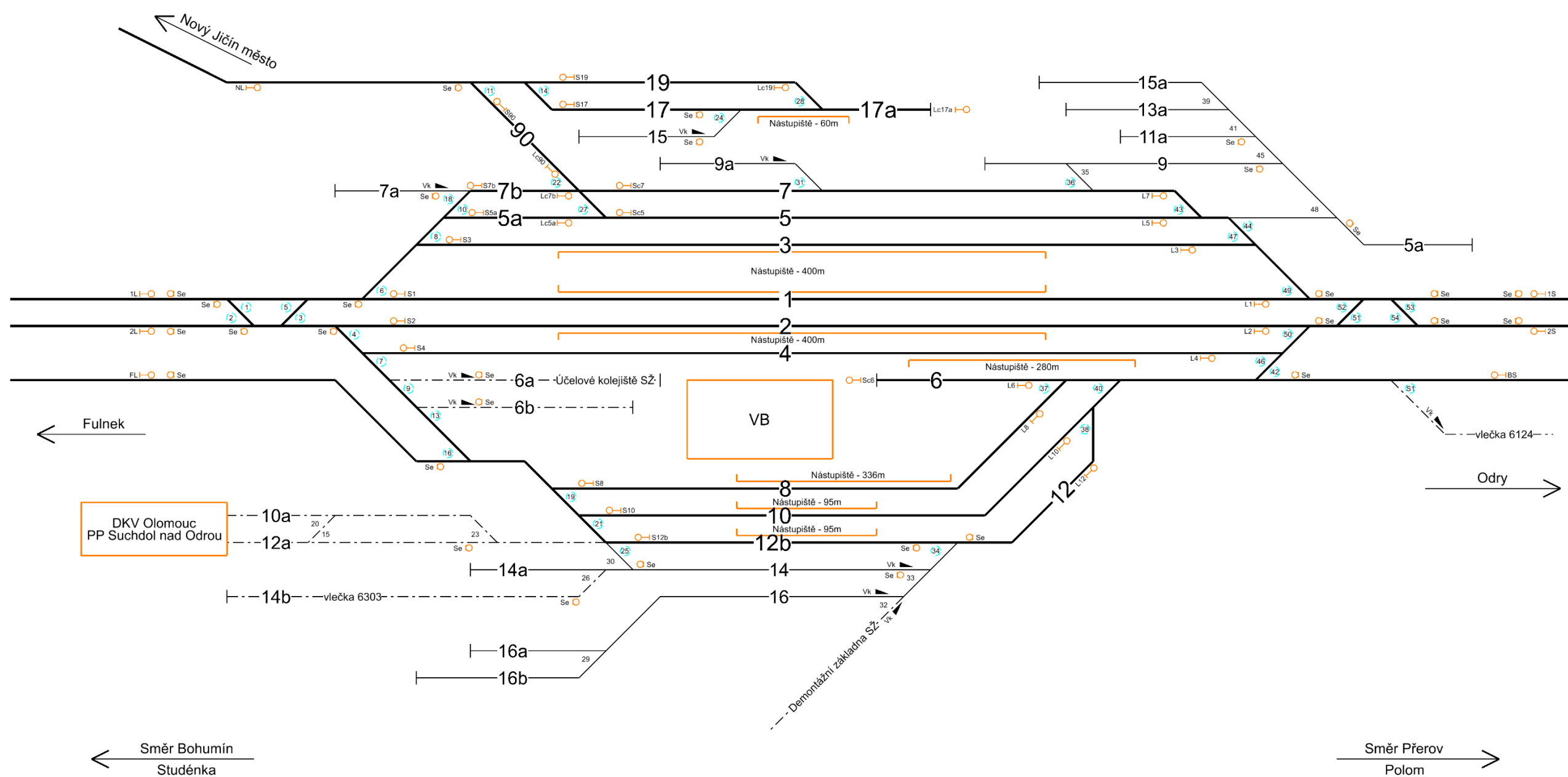
Příloha č. 5: Vyjádření KODIS s.r.o. k výhledovému rozsahu dopravy

Příloha č. 6: Vyjádření Leo Express, a.s. k výhledovému rozsahu dopravy

Příloha č. 7: Vyjádření ŽESNAD.CZ a SŽ O6 k výhledovému rozsahu dopravy



## ŽST Suchdol nad Odrou



Směr Suchdol nad Odrou - Polom

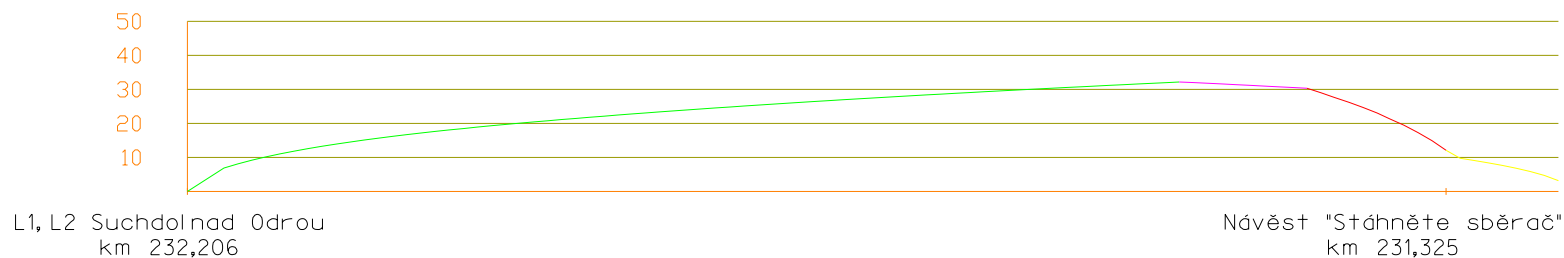
0s, jednotka ř. 640



Ex 550 t, 264 m, loko 6 400 kW



Nex 2100 t, 700 m, loko 6 400 kW

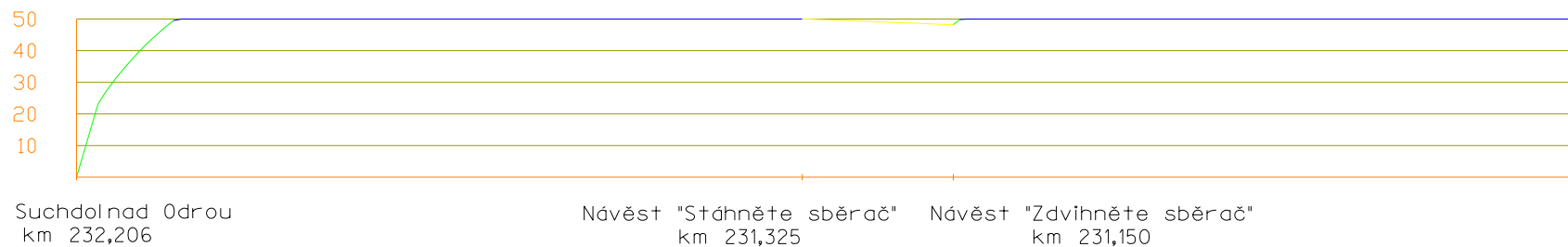


Při pomalé jízdě 10 km/h přes přejezd ve směru Suchdol nad Odrou - Polom  
uvázly všechny vlakové soupravy na trati v neutrálním poli.

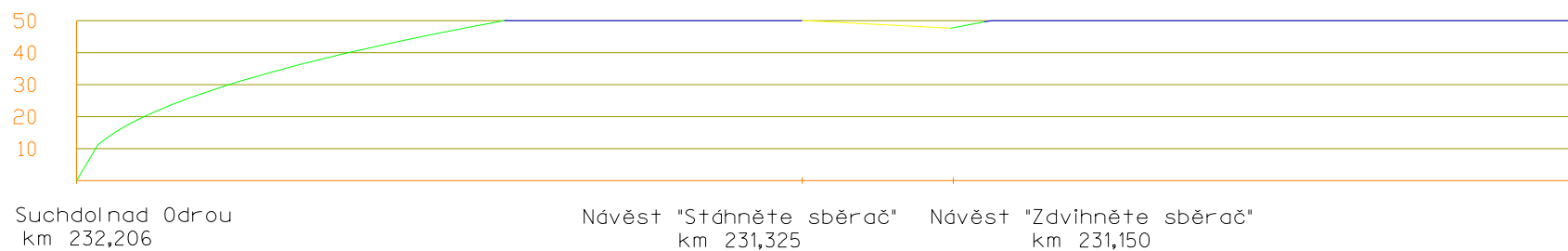
Trat' ve směru na Polom stoupá cca 3 ‰

Směr Suchdolnad Odrou - Polom

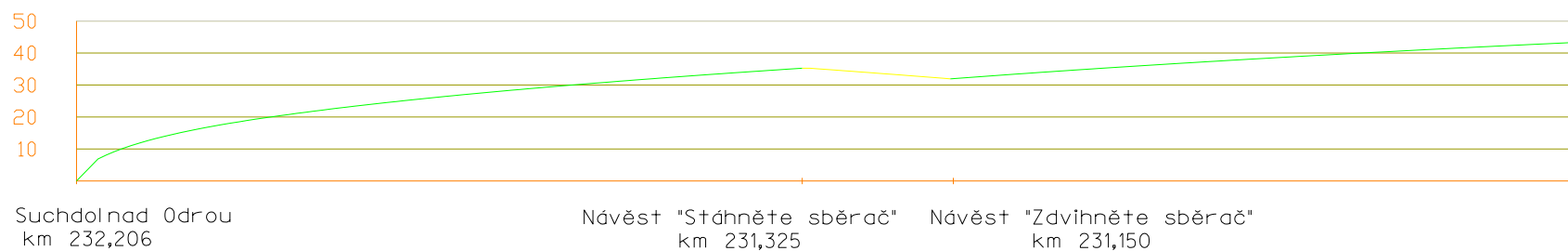
Os, jednotka ř. 640



Ex 550 t, 264 m, loko 6 400 kW

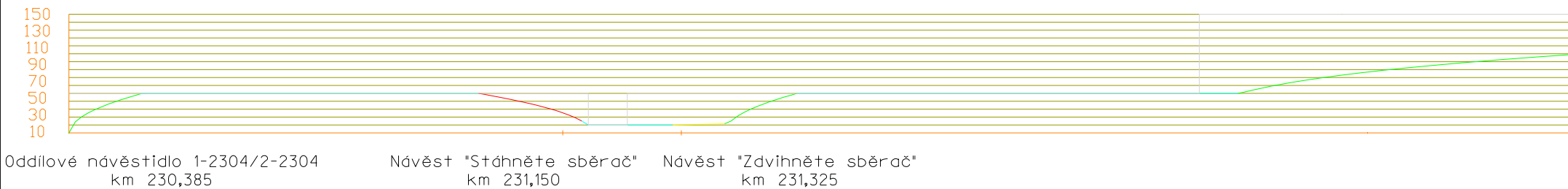


Nex 2100 t, 700 m, loko 6 400 kW

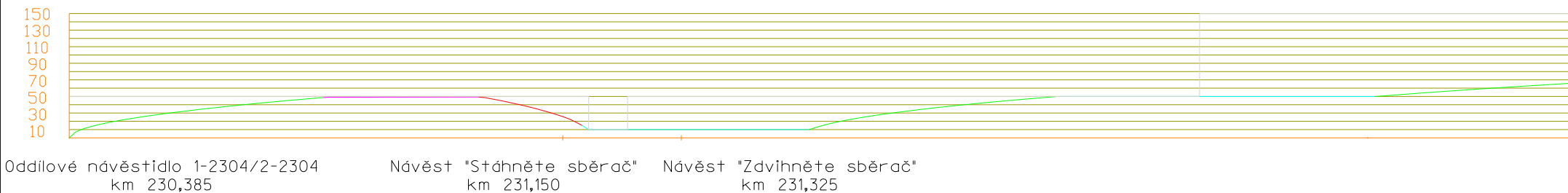


Směr Polom - Suchdol nad Odrou

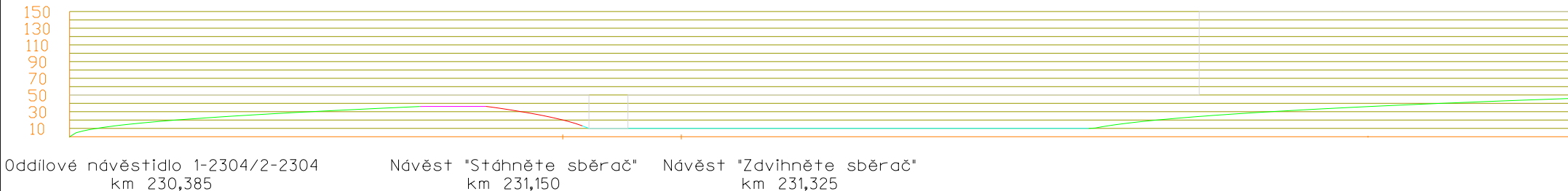
Os, jednotka ř. 640



Ex 550 t, 264 m, loko 6 400 kW



Nex 2100 t, 700 m, loko 6 400 kW



Při pomalé jízdě přes přejezd rychlostí 10 km/h ve směru Polom - Suchdol nad Odrou  
pomáhá vlakům při jízdě přes neutrální pole klesání tratí cca 3 ‰

Směr Polom - Suchdol nad Odrou

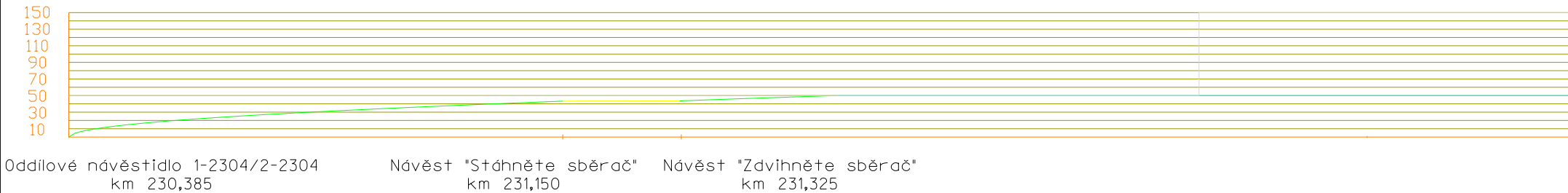
Os, jednotka ř. 640



Ex 550 t, 264 m, loko 6 400 kW



Nex 2100 t, 700 m, loko 6 400 kW



# Výhledový rozsah dopravy, ŽST Suchdol nad Odrou, 2030

Od: Snopek Jan Mgr. <[jan.snopek@mdcr.cz](mailto:jan.snopek@mdcr.cz)>

Komu: [vaclavik@moravia.cz](mailto:vaclavik@moravia.cz) <[vaclavik@moravia.cz](mailto:vaclavik@moravia.cz)>

Datum: 6.4.2022 16:26

---

Dobrý den,

dne 15. března jsme obdrželi Váš dopis týkající se výhledového rozsahu dálkové dopravy v roce 2030 pro úsek Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov. V souvislosti s Vaším dopisem lze uvést, že rozsah dopravy před dokončením sítě VRT a modernizace trati Brno – Přerov (tedy v horizontu 2030) bude v úseku Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov odpovídat současnému rozsahu dopravy. Konkrétně lze k jednotlivých linkám uvést následující informace:

Linka Ex1 Praha – Ostrava – Žilina: vlaky jsou objednávány Ministerstvem dopravy pouze v úseku Ostrava – Mosty u Jablunkova, v úseku Praha – Ostrava je vedena na komerční riziko dopravce České dráhy. Lze nicméně předpokládat zachování stávající obsluhy v intervalu 120 minut. Další informace lze obdržet u dopravce České dráhy.

Linka Ex4 Warszawa – Ostrava – Břeclav – Budapest/Wien: linka má výrazně tranzitní charakter a je závislá na mezinárodní spolupráci, vzhledem k čemuž lze předpokládat zachování stávajícího vozového parku, který sestává z elektrických lokomotiv a vozů klasické stavby. Vlaky jsou vedeny v intervalu 120 minut s výjimkou sedlových období, v perspektivě roku 2030 lze předpokládat zavedení intervalu 120 minut v celém období občanského dne (tj. cca od 06 do 22 hod). Konstrukce linky bude i nadále vycházet z uzlu Břeclav v poloze L:00.

Linka R8 Brno – Ostrava – Bohumín: linka R8 bude provozována dopravcem RegioJet do konce platnosti jízdního řádu 2026/2027, avšak ani poté nelze v případě linky R8 očekávat výrazné změny. Linka R8 bude vedena v intervalu 60 minut v přibližně stávajících minutových polohách v průběhu občanského dne. Vozový park není prozatím možné určit. Stávající model využívající hnací vozidla závislé trakce a vozy klasické stavby bude nahrazen elektrickými jednotkami, není ale prozatím jasné, zda k této změně dojde už před rokem 2030.

V případě potřeby jsme Vám k dispozici.

S pozdravem

Jan Snopek  
Odbor veřejné dopravy  
Ministerstvo dopravy  
Tel. 225 131 173

---

**From:** Václavík Martin Ing. <[vaclavik@moravia.cz](mailto:vaclavik@moravia.cz)>

**Sent:** Tuesday, March 15, 2022 3:27 PM

**To:** [posta@mdcr.cz](mailto:posta@mdcr.cz)

**Subject:** Výhledový rozsah dopravy, ŽST Suchdol nad Odrou, 2030

Dobrý den,

V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení pro zakázku "Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou" bych Vás chtěl požádat o následující údaje pro výhledový stav v roce 2030 pro úsek Hranice na Moravě - Ostrava Svinov, resp. projíždějících přes úsek Polom - Suchdol nad

Odrou:

- rozsah provozu na lince Ex1 (v případě, že se počítá i s objednávanými spoji)
- rozsah provozu na lince Ex4,
- rozsah provozu na lince R8,

včetně typových souprav, které lze ve výhledu očekávat nasazené na těchto linkách.

Děkuji a přeji hezký den,  
s pozdravem,

**Ing. Martin Václavík**

**Dopravní technolog**

-----

MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.

středisko Ostrava

28.října 150, 702 00 Ostrava

tel.: 736 768 802

e-mail: [vaclavik@moravia.cz](mailto:vaclavik@moravia.cz)

<http://www.moravia.cz>

-----

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. upozorňuje, že nedílnou součástí této zprávy je emailové doložka, která upravuje vznik závazku, pravidla nezákonného jednání a ochranu osobních údajů a jejíž plné znění je dostupné na adrese <http://www.moravia.cz/cz/o-spolecnosti/compliance-program/emailova-dolozka.html>.

# Odpověď na podání ze dne 15.03.2022

Od: České dráhy, a.s. <EM@cd.cz>

Komu: vaclavik@moravia.cz

Datum: 29.3.2022 9:06

---

TOTO JE AUTOMATICKY GENEROVANÁ ZPRÁVA , PROSÍME NEODPOVÍDEJTE NA NI

Pokud budete reagovat na tento e-mail, nepoužívejte prosím tlačítko odpovědět. Využít můžete Kontaktní formulář na stránce <https://www.cd.cz/kontaktni-formular/>. Děkujeme za pochopení.

INFORMATION FOR THE RECEIVER: The e-mail address EM@cd.cz IS NOT ACTIVE and serves only as a directional address to the ČD server. For communication with us please use the following link: <https://www.cd.cz/kontaktni-formular/>

---

Odpověď na podání č.: 3C4W-CIAA

Generální ředitelství ČD, a.s.  
Odbor obchodu osobní dopravy  
náb. L. Svobody 1222  
Praha 1  
110 15

Dobrý den,

v roce 2030 předpokládáme na lince Ex1 stávající rozsah dopravy.

S pozdravem

**Ing. Markéta Vaňurová**

specialista infrastrukturních projektů

**České dráhy, a.s., Generální ředitelství**

Odbor obchodu osobní dopravy | Oddělení koncepce osobní dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

M: +420 725 224 943

E: vanurova@gr.cd.cz, www.cd.cz

---

Kopie původní zprávy:

Výhledový rozsah dopravy ŽST Suchdol nad Odrou, 2030dnes, 15:35:58

Dobrý den,

V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení pro zakázku "Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou" bych Vás chtěl požádat o následující údaje pro výhledový stav v roce 2030:

rozsah provozu na lince Ex1 v úseku Hranice na Moravě - Ostrava-Svinov, resp. spoje projíždějící přes úsek Polom - Suchdol nad Odrou,

případně vlaky jiných linek, kterých provoz v tomto úseku očekáváte, včetně typových souprav jejichž nasazení se očekává na těchto linkách.

Děkuji a přeji příjemný den,

s pozdravem,

Ing. Martin Václavík  
Dopravní technolog

---



MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.  
středisko Ostrava  
28.října 150, 702 00 Ostrava  
tel.: 736 768 802  
e-mail: [vaclavik@moravia.cz](mailto:vaclavik@moravia.cz)  
<http://www.moravia.cz>



## Koordinátor ODIS s.r.o.

28. října 3388/111

702 00 Ostrava-Moravská Ostrava

**Ing. Martin Václavík**  
**vaclavik@moravia.cz**  
**MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.**

**značka**  
I-2.06/654/22

**vyřizuje**  
Ing. Fridrišek

**Ostrava**  
2022-04-06

### **Stanovisko k žádosti týkající se výhledového rozsahu dopravy**

Vážený pane inženýre,

společnost Koordinátor ODIS s.r.o. k Vaší Žádosti ze dne 15. 3. 2022 k parametrům výhledového rozsahu dopravy řešeného naší organizací Vám sděluje, že v příloze naleznete tabulky s předpokládaným rozsahem regionální dopravy týkající se stanice Suchdol nad Odrou. Co se týče linky R8, tato spadá plně do kompetence Ministerstva dopravy.

#### **Stávající dopravní koncepce**

Stávající rozsah dopravy je možno vyčíst z jízdního řádu vydávaného Správou železnic. Z hlediska vozby jsou linky S32 a S33 zajišťovány motorovými vozy řady 811 (v případě linky S33 vč. přívěsného vozu BDtax). Linka S34 je zajišťována motorovou jednotkou řady 814. Na lince S3 jsou provozována vozidla řad 460, 650 a lokomotiva řady 163 s 3 osobními vozy.

Od prosince 2022 dochází k změnám v provozním konceptu linek S3 a S33, tyto jsou aktuálně v přípravě. V případě potřeby upřesnění rozsahu dopravy od GVD 2022/23 do začátku platnosti GVD 2025/26 se na nás neváhejte obrátit s dodatečnými dotazy.

#### **Horizont pro období cca 2025-2035**

V tabulce v prvním listu přiloženého dokumentu naleznete souhrnné počty vlaků jedoucích předmětnými úseky rozdělené dle linek a také na pracovní dny a víkendy. Linkové vedení je následující:

S3 Bohumín – Ostrava – Hranice na Moravě

S32 Suchdol nad Odrou – Fulnek

S33 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou (o víkendu přímé vlaky z Ostravy)

S34 Nový Jičín město – Suchdol nad Odrou – Ostrava

U linky S3 jsou počty v pracovní a nepracovní dny shodné, vozidla na této lince budou typově odpovídat řadě 650.

Linka S32 bude provozována motorovým vozem řady 811.



Linka S33 bude v pracovní dny provozována vozidly řady 811, vybrané vlaky i s přívěsným vozem BDtax. O víkendu budou okrajové spoje zajišťovány vozidlem řady 811, během dne pak jednotkou typového označení BEMU 140 (elektrická jednotka s kapacitou cca 140 míst s využitím akumulátorů v neelektrizovaných úsecích).

Linka S34 bude provozována vozidly typu BEMU 140. U linky S34 dojde ke změně provozního konceptu, kdy se předpokládá prodloužení stávající linky až do Ostravy. Očekáváme v roce 2025 výstavbu nového nástupiště ve stanici Suchdol nad Odrou, které umožní provedení úvratě u hrany nástupiště a následný odjezd do Ostravy / Nového Jičína. Předpokládá se jedna hrana o délce 60 metrů, konstrukční poloha vlaků je taková, že k jejich letmému křížování dochází v mezistaničním úseku Suchdol nad Odrou – Studénka.

V dalších listech naleznete konkrétní časové polohy jednotlivých spojů podle linek. Klíčové v tomto ohledu nejsou až tak minutové polohy, ale obecný princip síťovosti. Většina vlaků je navázána na linku R8, která tvoří páteřní obsluhu oblasti v okolí Suchdolu nad Odrou. V návrhovém horizontu je rovněž klíčová vazba mezi linkami S3 a S34. Při zpracování modelového grafikonu jsou stěžejní výše uvedené přestupní vazby, přehled spojů v příloze slouží pro bližší seznámení o rozsahu dopravních špiček a sedlových časů, stejně tak o podobě víkendového provozu.

S pozdravem

Ing. Aleš Stejskal  
Jednatel společnosti

Ing. Martin Dutko  
Jednatel společnosti

Kontaktní osoba ve věci Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou:

Ing. Petr Fridrišek, [petr.fridrisek@kodis.cz](mailto:petr.fridrisek@kodis.cz), +420 602 467 761

# Info Leo Express s.r.o

Od: Hynek Richter <hynek.richter@le.cz>

Komu: vaclavik@moravia.cz <vaclavik@moravia.cz>

Kopie: Martin Bala <martin.bala@le.cz>, Jiří Nekuža <jiri.nekuza@le.cz>

Datum: 28.3.2022 10:29

---

Dobrý den pane inženýre,

reaguji na Váš email zasláný k nám do Leo Expressu ohledně údajů pro výhledový stav roku 2030. V tuto chvíli Vás mohu informovat o plánování stálého rozsahu spojů na rok 2030, které máme pro tento grafikon. Tudíž se jedná o 16 spojů projíždějící Polom – Suchdol nad Odrou jednotkou řady 480.

S pozdravem

**Hynek Richter**

vedoucí dispečer

+420 777 490 022



Dobrý den, V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení pro zakázku "Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou" bych Vás chtěl požádat o následující údaje pro výhledový stav v roce 2030: rozsah provozu na lince Ex1 v úseku Hranice na Moravě - Ostrava-Svinov, resp. spoje projíždějící přes úsek Polom - Suchdol nad Odrou, případně vlaky jiných linek, kterých provoz v tomto úseku očekáváte, včetně typových souprav jejichž nasazení se očekává na těchto linkách.

Děkuji a přeji příjemný den,

s pozdravem,

**Ing. Martin Václavík**

**Dopravní technolog**

-----  
MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.

středisko Ostrava

28.října 150, 702 00 Ostrava

tel.: 736 768 802

e-mail: [vaclavik@moravia.cz](mailto:vaclavik@moravia.cz)

<http://www.moravia.cz>

# RE: Výhledový rozsah dopravy, ŽST Suchdol nad Odrou, 2030

Od: Beran Tomáš, Ing. <Beran@spravazeleznic.cz>

Komu: 'Václavík Martin Ing.' <vaclavik@moravia.cz>

Kopie: Fuksa David, Ing. <Fuksa@spravazeleznic.cz>

Datum: 4.5.2022 7:17

Dobrý den,

na základě žádosti přeposlané Ing. Tylem Vám posílám podklady o výhledové železniční nákladní dopravě pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí stavby „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“. Výhledový rozsah nákladní dopravy je vztažen k horizontům 2035 a 2055, které máme k dispozici a jsou standardním výstupem našeho modelu nákladní dopravy. Pokud byste trval na předání dat k roku 2030, bylo by třeba podklady dopracovat.

Tabulka 1: Výhledový rozsah nákladní dopravy [vlaky/den]

		Roční průměrná denní intenzita				Maximální variace			
Traťový úsek	Rok	Nex	Pn	Mn	Σ	Nex	Pn	Mn	Σ
Polom – Suchdol nad Odrou	2035	92	32	0	124	122	40	0	162
	2055	119	32	0	151	156	40	0	196
Odry – Suchdol nad Odrou	2035	0	1	1	2	0	2	2	4
	2055	0	1	1	2	0	2	2	4

Výhledový rozsah dopravy uvedený v tabulce 1 vychází z celosíťového modelu železniční nákladní dopravy, který je zpracováván na odboru přípravy staveb Správy železnic, státní organizace a jehož výstupy jsou průběžně konzultovány se Sdružením železničních nákladních dopravců České republiky (ŽESNAD.CZ). Hodnoty počtu vlaků vyjádřené jako maximální variace představují běžně se vyskytující maximální počty vlaků v daném úseku, nejedná se však o absolutní maximum, které může být způsobeno mimořádnostmi spojenými např. s krátkodobou odklonovou činností, dojezdem vlaků po odstranění mimořádnosti po předchozím útlumu apod. Maximální variace počtu vlaků je vstupem pro dopravně-technologické (kapacitní) a trakční výpočty. Roční průměrná denní intenzita je určena pro přepravní/ekonomické posouzení a hlukové výpočty.

Parametry vlaků nákladní dopravy pro zpracování **hlukové studie** ve výhledovém období na úseku **Polom – Suchdol nad Odrou**:

- Nex 550 m, 1 475 t, lokomotiva řady 383;
- Pn 390 m, 1 200 t, lokomotiva řady 383;
- Mn 120 m, 330 t, lokomotiva řady 742.

Parametry vlaků nákladní dopravy pro zpracování **dopravní technologie** ve výhledovém období na úseku **Polom – Suchdol nad Odrou**:

- Nex 740 m, 2 100 t, lokomotiva řady 383;
- Nex 610 m, 1 600 t, lokomotiva řady 383;
- Pn 590 m, 2 100 t, lokomotiva řady 383;
- Mn 280 m, 740 t, lokomotiva řady 742.

Ohledně předpokládaného provozu vlaků dlouhých 740 m je možné citovat z revize *Nařízení (EU) č. 1315/2013 TEN-T o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T)* ze dne 14. 12. 2021:

*Provoz nákladních vlaků o délce vlaku nejméně 740 m (včetně lokomotivy/lokomotiv):*

- na dvokolejných tratích lze přidělit nejméně 50 % vlakových tras pro nákladní vlaky a

- *nejméně dvě vlakové trasy za hodinu a směr nákladním vlakům o délce nejméně 740 m, na jednokolejných tratích lze přidělit nejméně jednu vlakovou trasu za dvě hodiny a směr nákladním vlakům o délce nejméně 740 m.*

Převážná většina vlaků dlouhých 740 m bude v kategorii Nex. Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 m, která bude podrobněji provoz dlouhých nákladních vlaků hodnotit, je aktuálně v procesu zpracování (probíhají práce na prvním dílčím plnění).

Parametry vlaků nákladní dopravy pro zpracování **hlukové studie** ve výhledovém období na úseku **Odry – Suchdol nad Odrou**:

- Pn 200 m, 770 t, lokomotiva řady 740;
- Mn 80 m, 250 t, lokomotiva řady 742.

Parametry vlaků nákladní dopravy pro zpracování **dopravní technologie** ve výhledovém období na úseku **Odry – Suchdol nad Odrou**:

- Pn 290 m, 1 600 t, 2x lokomotiva řady 740;
- Mn 160 m, 500 t, lokomotiva řady 742.

V případě potřeby výše uvedené podklady dále konzultovat se na mě neváhejte znovu obrátit.  
V případě potřeby doplnit výhled pro rok 2030 mi dejte prosím vědět.

S pozdravem

**Ing. Tomáš Beran**

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství**

systémový specialista  
odbor přípravy staveb, oddělení studií proveditelnosti a územní ochrany

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
T 972 235 685  
M 727 800 110  
E [Beran@spravazeleznic.cz](mailto:Beran@spravazeleznic.cz)  
[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznic.cz/dolozka](http://www.spravazeleznic.cz/dolozka)

---

**From:** Tyle ŽESNAD.CZ <[jaroslav.tyle@zesnad.cz](mailto:jaroslav.tyle@zesnad.cz)>

**Sent:** Wednesday, March 30, 2022 4:00 PM

**To:** 'Václavík Martin Ing.' <[vaclavik@moravia.cz](mailto:vaclavik@moravia.cz)>

**Cc:** Beran Tomáš, Ing. <[Beran@spravazeleznic.cz](mailto:Beran@spravazeleznic.cz)>

**Subject:** RE: Výhledový rozsah dopravy, ŽST Suchdol nad Odrou, 2030

Dobrý den,

Omlouvám se, že reaguji na váš e-mail s prodlením.

Podklady Vám sdělí, dle společně sladěné prognózy vývoje nákladní dopravy mezi ŽESNAD.CZ a SŽ O6, pan ing. Beran (v kopii e-mailu) z O6.

S pozdravem