

AKTUALIZACE 18. 10. 2019

|   |   |                     |                            |   |                  |             |
|---|---|---------------------|----------------------------|---|------------------|-------------|
| ODPOV.PROJEKTANT ZAKÁZKY  |   | ING. MIROSLAV PÖSEL |                            | <div><div><b>JANÁČKOVA 1194/12</b><br/><b>702 00 OSTRAVA, MORAVSKÁ OSTRAVA</b></div></div> |                  |             |
| ODPOV.PROJEKTANT SO, PS   |   | ING. MIROSLAV PÖSEL |                            |   |                  |             |
| NAVRHL, VYPRACOVAL  |   | ING. MIROSLAV PÖSEL |                            |   |                  |             |
| KRESLIL, PSAL   |   | ING. MIROSLAV PÖSEL |                            |   |                  |             |
| KONTROLOVAL   |   | ING. MICHAL KROUPA  |                            |   |                  |             |
| KRAJ  | MORAVSKOSLEZSKÝ                                     | OBEC                | STUDÉNKA, SEDLNICE, MOŠNOV |   | STUPEŇ           | STUDIE      |
| INVESTOR  | MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, 28. ŘÍJNA 117, 702 18 OSTRAVA |                     |                            |   | DATUM            | 2/2019      |
| <div>AKCE</div> <div>ZVÝŠENÍ KAPACITY INFRASTRUKTURY SŽDC<br/>V NÁVAZNOSTI NA VÝSTAVBU A ROZVOJ<br/>KONTEJNEROVÉHO TERMINÁLU MOŠNOV</div> |   |                     |                            |   | MĚŘÍTKO          |             |
|   |   |                     |                            |   | FORMÁT           |             |
|   |   |                     |                            |   | ZAK.ČÍSLO        | 18078       |
|   |   |                     |                            |   | ČÁST DOKUMENTACE |             |
| NÁZEV   |   |                     |                            |   | ČÍS.SOUPRAVY     | ČÍS.PŘÍLOHY |
| ZÁPISY Z PRACOVNÍCH JEDNÁNÍ   |   |                     |                            |   |                  |             |

## **„Zvýšení kapacity infrastruktury SŽDC v návaznosti na výstavbu a rozvoj kontejnerového terminálu Mošnov“**

### **Zápis ze vstupní koordinační porady**

Společnost Dopravní projektování spol. s r. o. svolala vstupní koordinační poradu ke zpracování územně-technické studie.

Jednání se uskutečnilo dne **31. 8. 2018 /pátek/ v 8:00 hod.** v Ostravě, v zasedací místnosti Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Program jednání – obecné informace k rozsahu stavby a rekapitulace výchozích podmínek zadání, základní organizační principy, představení hrubé koncepce technického řešení.

#### **Přítomni:**

Dle přiložené prezenční listiny.

#### **Zápis z programu jednání:**

### **1. Obecné informace k rozsahu dokumentace a zadání**

Na úvod byli seznámeni přítomní s umístěním a rozsahem stavby. Dále bylo prezentováno zadání dokumentace a struktura jejího řešení.

Jako vstup pro hodnocení varianty bez projektu byla projektantem předložena výhledová dle dostupných dokumentů a projektových dokumentací a dosavadních vyjádření MSK. Výhledová doprava bude odůvodněním pro návrh jednotlivých projektových variant.

V rámci diskuze bylo dojednáno následující:

- Předmětem studie bude situace širších dopravních vztahů s komentářem a dosavadního vývoje Průmyslové zóny Mošnov. Podklady dodá ze své prezentace Ing. arch. Schnirch (textová část + obrázky vizualizace).
- Vlečka OAMP bude od počátku elektrizována (přímý vjezd vlaků s elektrickými lokomotivami bude možný), vlečka MCM nebude elektrizována (zátěž bude nutné předávat ve vhodné přípojové stanici – nejlépe Sedlnice, obvod Bartošovice, resp. obvod koleje 1-6).
- Ve věci směřování zátěže z průmyslové zóny se předpokládá převažující směr na Olomouc (k severomořským přístavům – Antverpy, Hamburg), což je v souladu s dříve zpracovanými dokumenty k trati Studénka – Mošnov, které uvažují poměr

zátěže sever (80 %) : jih (20 %). Uvedený poměr se předpokládá dodržet i v této dokumentaci.

- Došlo k drobným upřesněním výhledové dopravy ze strany MSK, zejména výhledová možnost vedení vybraných spojů regionální dopravy ze směru Suchdol nad Odrou ve směru Mošnov (mimo ŽST Studénka) v případě vhodné infrastruktury. Cílový stav výhledové dopravy je uveden v příloze č. 1.

## **2. Variantní řešení**

V rámci posouzení budou zkoumány následující varianty, které vychází ze zadání, případně doporučení projektanta:

Varianta předpokládající zachování stávajícího stavu železniční dopravní cesty:

- Varianta 0 – bez projektu

Varianty zahrnující návrhy úprav železniční dopravní cesty:

- Varianta 1 – nová bezúvratová spojka Přerov – Sedlnice (tmavě modrá)
- Varianta 2 – úpravy ŽST Studénka bude zpracována v podvariantách:
  - o 2A (hnědá)
  - o 2B (zelená)
  - o 2C (růžová)
- Varianta 3 – úpravy ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice (oranžová)
- Varianta 4 – úpravy ŽST Sedlnice, obvod Sedlnice (světle modrá)

Hrubý technický návrh kolejového řešení jednotlivých variant byl prezentován a okomentován z pohledu technického a přínosu pro dopravní technologii.

V rámci diskuze bylo dojednáno následující:

- Varianta 1 bude navržena v takových parametrech, aby vlaky přecházející z koridoru ve směru Mošnov (a naopak), koridorovou trať minimálně zatěžovaly, tj. je třeba navrhnout dostatečnou traťovou rychlost ve spojení a výhybkách (optimálně 80 km/h).
- Návrh varianty 1 musí umožnit i odlehčení koridoru v tom smyslu, že se na spojkou vejde celý nákladní vlak bez omezení provozu na koridoru i trati Studénka – Mošnov (spojka tak výrazně přispěje ke zkapacitnění trati).
- Na další jednání se doporučuje přizvat zástupce CHKO Poodří (pro představení dopadů na chráněnou oblast).
- Bylo konstatováno, že varianta 2 s podvariantami úprav ŽST Studénka je technicky i územně náročná, vzhledem k předpokládanému směřování zátěže (směr Olomouc) je řešení ve formě spojky ideově správným směrem řešení, neboť je méně náročné, zkracují přepravní časy vlaků o nutnou úvrať, ke které by muselo nadále docházet v ŽST Studénka (řádově desítky minut).
- Varianta 3 je přínosem z hlediska obsluhy obou terminálů (OAMP i MCM), kdy bude sloužit k navýšení kapacit pro křižování vlaků a zároveň pro odstavování zátěže (vyčkávání vlaků) v případech jejího nerovnoměrného nakupení (nemožnost vjezdu vlaků na vlečku OAMP) a rovněž pro předávání zátěže od elektrických lokomotiv na neelektrizovanou vlečku MCM.

- V rámci varianty 3 se doporučuje zřídit na obou stranách sudé skupiny výtažné koleje (pro minimalizaci osobní dopravy při posunu), které budou sloužit i jako odstavné pro elektrické lokomotivy.
- Varianta 4 bude na popud SŽDC rozšířena o další elektrizovanou kolej v ŽST Sedlnice, obvod koleje 1-6, pro potřeby vjezdu přímých vlaků pro vlečku Čepro v závislé trakci. Předpokládá se tak elektrizace a prodloužení 4 kolejí (2x kolej jako předávkové kolejiště pro vlečku OAMP a objíždění, případně manipulaci zátěže, jednu kolej jako předávkovou pro MCM a 1x kolej jako předávkové kolejiště pro vlečku Čepro.
- Varianta 4 bude dále upravena pro možnost přímých jízd ze sudé skupiny na vlečku Čepro (posun odbočné výhybky vlečky).
- V rámci varianty 4 se doporučuje zřídit na obou stranách sudé skupiny výtažné koleje (pro minimalizaci osobní dopravy při posunu), které budou sloužit i jako odstavné pro elektrické lokomotivy.
- Pro další jednání se doporučuje přizvat zástupce Čepro (pro seznámení s návrhy s dopadem na vlečku Čepro Sedlnice a možnou podporu záměru – jízda vlaků v závislé trakci až do předávkové stanice).

Další jednání se uskuteční cca v polovině září.

Zaznamenal: Ing. Miroslav Pösel a kolektiv

## **PŘÍLOHA Č. 1 – Výhledová doprava její parametry**

### **1.1 Osobní doprava**

#### **1.1.1 Osobní doprava směr letiště Mošnov**

Parametry výhledové osobní dopravy na úseku Studénka – Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport byly převzaty ze studie proveditelnosti (SP) „Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“ (dále jen SP Beskydy), část Dopravně-technologické řešení, kterou zpracovalo SUDOP Brno, spol. s r. o., v listopadu 2015.

Výhledová doprava byla upřesněna projednáním s objednatelem regionální osobní dopravy, Moravskoslezským krajem, a pro potřeby této studie schválena na pracovním jednání dne 31. 8. 2018.

#### **Dálková osobní doprava**

Nebude ve výhledovém stavu provozována.

#### **Regionální osobní doprava**

*Rozsah dopravy, relace a interval vlaků regionální dopravy:*

- Do doby elektrizace traťového úseku Sedlnice – Štramberk (– Veřovice) se předpokládá zachování stávajícího konceptu osobní dopravy:
  - Linka S4 bude zajišťovat relaci Ostrava – Studénka – Mošnov, Ostrava Airport ve stávající podobě a rozsahu, celkový rozsah dopravy 12 párů spojů denně.
- Po provedení elektrizace traťového úseku Sedlnice – Štramberk (– Veřovice) v souladu s návrhy SP Beskydy se předpokládají změny konceptu osobní dopravy:
  - Linka S4 bude zajišťovat pouze relaci Studénka – Mošnov, Ostrava Airport s tím, že pouze vybrané spoje budou pokračovat až do Ostravy ideálně tak, aby zajistily proklad se spoji linky S2. Rozsah 12 párů spojů denně bude na úseku Studénka – Sedlnice zachován.

- V případě technického řešení trati, které by umožňovalo vedení vlaků ve směru od Přerova (Suchdola nad Odrou) ve směru Mošnov, Ostrava Airport, Moravskoslezský kraj předpokládá možnost vedení vybraných jednotlivých spojů v této relaci (tj. přímo, mimo ŽST Studénka) pro návoz zaměstnanců do průmyslové zóny Mošnov, případně na Letiště Leoše Janáčka.

*Zastavovací politika vlaků regionální dopravy:*

- Linka S4 bude zajišťovat obsluhu všech tarifních bodů na dotčeném úseku.

*Předpokládaná vozidla na jednotlivých linkách:*

- Linka S4 bude obsluhována stávajícími vozidly (elektrické jednotky řady 650).

### **1.1.2 Osobní doprava směr Štramberk**

Parametry výhledové osobní dopravy na úseku Studénka – Sedlnice – Štramberk (– Veřovice) byly převzaty ze studie proveditelnosti (SP) „Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Trinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“ (dále jen SP Beskydy), část Dopravně-technologické řešení, kterou zpracovalo SUDOP Brno, spol. s r. o., v listopadu 2015.

Výhledová doprava byla upřesněna projednáním s objednatelem regionální osobní dopravy, Moravskoslezským krajem, a pro potřeby této studie schválena na pracovním jednání dne 31. 8. 2018.

#### **Dálková osobní doprava**

Nebude ve výhledovém stavu provozována.

#### **Regionální osobní doprava**

*Rozsah dopravy, relace a interval vlaků regionální dopravy:*

- Do doby elektrizace traťového úseku Sedlnice – Štramberk (– Veřovice) se předpokládá zachování stávajícího konceptu osobní dopravy:
  - Linka S8 bude zajišťovat relaci Studénka – Štramberk (– Veřovice) ve stávající podobě a rozsahu, celková rozsah dopravy 17 párů spojů denně.

- Po provedení elektrizace traťového úseku Sedlnice – Štramberk (– Veřovice) v souladu s návrhy SP Beskydy se předpokládají změny konceptu osobní dopravy:
  - Linka S2 bude zajišťovat relaci Mosty u Jablunkova – Ostrava-Svinov – Studénka – Štramberk, je předpokládána celodenní periodická doprava v intervalu 60 minut, ve špičkách zesílena v úseku Bohumín – Ostrava-Svinov – Studénka – Štramberk na interval 30 minut, celkový rozsah dopravy 22 párů spojů denně.
  - Linka S8 bude zajišťovat relaci Kopřivnice – Štramberk – Veřovice, je předpokládána celodenní periodická doprava v intervalu 60 minut, celkový rozsah dopravy 14 párů spojů denně.

*Zastavovací politika vlaků regionální dopravy:*

- Linka S8 (po elektrizaci kombinace linek S2/S8) bude zajišťovat obsluhu všech tarifních bodů na dotčeném úseku.

*Předpokládaná vozidla na jednotlivých linkách:*

- Do doby elektrizace traťového úseku Sedlnice – Štramberk (– Veřovice):
  - Linka S8 bude obsluhována stávajícími vozidly.
- Po provedení elektrizace traťového úseku Sedlnice – Štramberk (– Veřovice):
  - Linka S2 bude obsluhována blíže nespecifikovanými elektrickými jednotkami s kapacitou 240 až 310 sedících cestujících.
  - Linka S8 bude v případě elektrizace úseku Štramberk – Veřovice obsluhována blíže nespecifikovanými elektrickými jednotkami s kapacitou do 160 sedících cestujících. V případě zachování provozu nezávislé trakce v úseku Štramberk – Veřovice bude obsluhována blíže nespecifikovanými motorovými jednotkami s kapacitou do 120 sedících cestujících.

## 1.2 Nákladní doprava

### 1.2.1 Nákladní doprava na vlečku OAMP a MCM

Parametry výhledové dopravy pro potřeby terminálu a vlečky „Ostrava Airport Multimodal Park“ (dále jen OAMP) byly převzaty z dokumentace pro provádění stavby (DPS), „Ostrava Airport Multimodal Park“, část IO 22.2 – Technologie obsluhy drážní dopravou, kterou zpracovalo Dopravní projektování, spol. s r. o., v září 2018.

Parametry výhledové dopravy pro potřeby terminálu a vlečky „Multimodální cargo Mošnov“ (dále jen MCM) byly převzaty z dokumentace pro stavební povolení (DSP), „Letiště Leoše Janáčka Ostrava, kolejové napojení“, část B.2 Provozní a dopravní technologie, kterou zpracovalo Dopravní projektování, spol. s r. o., v lednu 2011.

Výhledový rozsah dopravy na tomto úseku lze dlouhodobě považovat za stabilizovaný.

Výhledová doprava byla upřesněna projednáním s objednatelem dokumentace, Moravskoslezským krajem, a pro potřeby této studie schválena na pracovním jednání dne 31. 8. 2018.

#### Nákladní doprava

*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.
  - Jízda na vlečku a z vlečky formou posunu z přípojové stanice (s vlakovými hnacími vozidly převážně závislé trakce).
- Pro potřeby vlečky MCM:
  - Předpoklad 2 párů vlaků/den kategorie Nex/Pn.



- Jízda na vlečku a z vlečky formou posunu z vhodné přípojové stanice (kde bude možné uskutečnit přepřah z elektrické trakce na vozidlo nezávislé trakce).
- Prognóza směrování zátěže – předpokládané směrování je 80% směr jih (Přerov) a 20% směr sever (Ostrava).
- Zátěž se bude z cca 10% shromažďovat ve vhodné stanici, odkud bude dopravována manipulačními vlaky a z cca 90% bude vedena v ucelených vlcích přímo do obvodu vleček.

*Délky a hmotnosti nákladních vlaků, hnací vozidla:*

- Pro potřeby vlečky OAMP:
  - Pro kontejnerový terminál (KT) předpoklad vlaků s normativy délky 610 m a normativy hmotnosti až 1 600 tun.
  - Pro logistické centrum (LC) předpoklad vlaků s normativy délky 510 m a normativy hmotnosti až 1 600 tun.
- Pro potřeby vlečky MCM:
  - Předpoklad vlaků s normativy délky 510 m a normativy hmotnosti až 1 600 tun.
- Na všechny výkony závislé trakce ve vztahu k vlečkám OAMP (až do obvodu vlečky) a MCM (do vhodné přípojové stanice) je nutno od počátku uvažovat nasazení moderních elektrických lokomotiv s výkonem 6–7 MW.

### 1.2.2 Nákladní doprava směr Štramberk

Parametry výhledové nákladní dopravy na úseku Studénka – Sedlnice – Štramberk (– Veřovice) byly převzaty ze studie proveditelnosti (SP) „Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice“ (dále jen SP Beskydy), část Dopravně-technologické řešení, kterou zpracovalo SUDOP Brno, spol. s r. o., v listopadu 2015.

Výhledový rozsah dopravy na tomto úseku lze dlouhodobě považovat za stabilizovaný.

#### Nákladní doprava

*Rozsah dopravy:*

- 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 koleje 1-6 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.
- 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 Štramberka normativ 500 metrů, S 500 tun. Ve směru do Studénky 500 metrů a S 1 100 tun. V případě přepravy vápence normativ 450 metrů a T4 2000 tun.
- Zátěž pro vlečku Čepro je předpokládána ve formě ucelených vlaků s normativem 500 m a T4 1750 t pro ložený směr a s normativem 500 m a U 800 t pro odvoz prázdné soupravy.

- V případě možnosti jízdy v závislé trakci až do ŽST Sedlnice, obvod koleje 1-6, lze u vlaků pro vlečku Čepro předpokládat vedení v závislé trakci, v opačném případě bude přepřah s elektrické lokomotivy na motorovou uskutečněn v nejbližší vhodné stanici s trakčním vedením.
- V případě elektrizace traťového úseku Studénka – Štramberk 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 uvažována stávající hnací vozidla řady 742, resp. 2x 742 na všech nákladních vlacích.

### 1.3 Shrnutí výhledové dopravy

#### Výhledový rozsah vlakové dopravy na řešených úsecích trati – trať 306A

| Mezistaniční úsek                             | kolej | směr | jede | Počty vlaků zakreslených v GVD |   |    |    |    |     |    |    |    |        | Podle směrů |    |    |                    |            | Oba směry |    |    |                    |
|---|-------|------|------|--------------------------------|---|----|----|----|-----|----|----|----|--------|-------------|----|----|--------------------|------------|-----------|----|----|--------------------|
|   |       |      |      | Ex                             | R | Sp | Os | Sv | Nex | Pn | Mn | Lv | celkem | NO          | NN | NL | Nprav<br>Npp<br>Ng | Celke<br>m | NO        | NN | NL | Nprav<br>Npp<br>Ng |
| Studénka<br>Sedlnice-Bartošovice              | 1     | T    | prav |                                |   |    | 34 |    | 12  | 4  | 2  |    | 52     | 34          | 18 | 0  | 52                 | 52         | 68        | 36 | 0  | 104                |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    | 0  | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            | 0         | 0  |    |                    |
|   |       | Z    | prav |                                |   |    | 34 |    | 12  | 4  | 2  |    | 52     | 34          | 18 | 0  | 52                 | 52         |           |    |    | 104                |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    |    | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            |           |    |    |                    |
| Sedlnice-Bartošovice<br>Sedlnice výhybka č. 1 | 1     | T    | prav |                                |   |    | 34 |    | 12  | 4  | 2  |    | 52     | 34          | 18 | 0  | 52                 | 52         | 68        | 36 | 0  | 104                |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    | 0  | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            | 0         | 0  |    |                    |
|   |       | Z    | prav |                                |   |    | 34 |    | 12  | 4  | 2  |    | 52     | 34          | 18 | 0  | 52                 | 52         |           |    |    | 104                |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    |    | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            |           |    |    |                    |
| Sedlnice výhybka č. 1<br>Sedlnice kol. 1-6    | 1     | T    | prav |                                |   |    | 22 |    |     | 4  | 2  |    | 28     | 22          | 6  | 0  | 28                 | 28         | 44        | 12 | 0  | 56                 |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    | 0  | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            | 0         | 0  |    |                    |
|   |       | Z    | prav |                                |   |    | 22 |    |     | 4  | 2  |    | 28     | 22          | 6  | 0  | 28                 | 28         |           |    |    | 56                 |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    |    | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            |           |    |    |                    |
| Sedlnice kol. 1-6<br>Příbor                   | 1     | T    | prav |                                |   |    | 22 |    |     | 3  | 2  |    | 27     | 22          | 5  | 0  | 27                 | 27         | 44        | 10 | 0  | 54                 |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    | 0  | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            | 0         | 0  |    |                    |
|   |       | Z    | prav |                                |   |    | 22 |    |     | 3  | 2  |    | 27     | 22          | 5  | 0  | 27                 | 27         |           |    |    | 54                 |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    |    | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            |           |    |    |                    |

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je ve Studénce, konec trati je ve Veřovicích.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

### Výhledový rozsah vlakové dopravy na řešených úsecích trati – trať 305H

| Mezistaniční úsek                         | kolej | směr | jede | Počty vlaků zakreslených v GVD |   |    |    |    |     |    |    |    |        | Podle směrů |    |    |                    |            | Oba směry |    |    |                    |
|---|-------|------|------|--------------------------------|---|----|----|----|-----|----|----|----|--------|-------------|----|----|--------------------|------------|-----------|----|----|--------------------|
|   |       |      |      | Ex                             | R | Sp | Os | Sv | Nex | Pn | Mn | Lv | celkem | NO          | NN | NL | Nprav<br>Npp<br>Ng | Celke<br>m | NO        | NN | NL | Nprav<br>Npp<br>Ng |
| Sedlnice výhybka č. 1<br>Výhybka č. 201   | 93    | T    | prav |                                |   |    | 12 |    | 12  |    |    |    | 24     | 12          | 12 | 0  | 24                 | 24         | 24        | 24 | 0  | 48                 |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    | 0  | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            | 0         | 0  |    |                    |
|   |       | Z    | prav |                                |   |    | 12 |    | 12  |    |    |    | 24     | 12          | 12 | 0  | 24                 | 24         |           |    |    | 48                 |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    |    | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            |           |    |    |                    |
| Výhybka č. 201<br>Mošnov, Ostrava Airport | 1     | T    | prav |                                |   |    | 12 |    |     |    |    |    | 12     | 12          | 0  | 0  | 12                 | 12         | 24        | 0  | 0  | 24                 |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    | 0  | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            | 0         |    |    |                    |
|   |       | Z    | prav |                                |   |    | 12 |    |     |    |    |    | 12     | 12          | 0  | 0  | 12                 | 12         |           |    |    | 24                 |
|   |       |      | pp   |                                |   |    |    |    |     |    |    |    | 0      | 0           | 0  | 0  | 0                  |            |           |    |    |                    |

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

Začátek trati je v Sedlnici, konec trati je v Mošnově, Ostrava Airport.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby