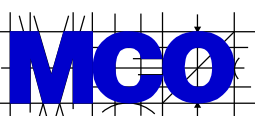





HIGH SPEED RAILWAY



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 8 , 772 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
fax: +420 585 570 412
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 OLOMOUC	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. ONDŘEJ POKORNÝ 	ŘEDITEL MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. ING. VÁCLAV KRATOCHVÍL	
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
ING. JOSEF ZAPLETAL 	ING. JOSEF ZAPLETAL 	ING. ONDŘEJ POKORNÝ 	
KRAJ: MORAVSKOSLEZSKÝ, OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: -	OBEC: -	
"VRT Bohumín - Přerov"		ZAK. ČÍSLO MCO	13 - 024 - 233 - ST
		ÚČEL	TECHNICKÁ STUDIE
		DATUM	LISTOPAD 2013
		FORMÁT	
		MĚŘÍTKO	
PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE		ČÁST B.2	POŘ.Č.

VRT Bohumín - Přerov

Územně technická studie

B.2 Provozní a dopravní technologie

Obsah

1.	Úvod	strana č. 2
2.	Provozně technologické vyhodnocení současného stavu	strana č. 2
2.1.	ŽST Prosenice	strana č. 3
2.2.	ŽST Hranice na Moravě	strana č. 4
2.3.	Výhybna Polanka nad Odrou	strana č. 5
2.4.	ŽST Ostrava-Svinov	strana č. 6
2.5.	ŽST Ostrava hl.n.	strana č. 7
2.6.	ŽST Bohumín	strana č.14
3.	Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy	strana č.16
4.	Výhledový rozsah dopravy	strana č.18
5.	Navrhovaný stav	strana č.23
5.1.	Přerov (Chropyně – Polanka nad Odrou	strana č.24
5.2.	Polanka n.O. - Bohumín	strana č.27
5.3.	Hranice na Moravě	strana č. 29
5.4.	Výhybna Polanka n.O.	strana č. 29
5.5.	ŽST Ostrava-Svinov	strana č. 29
5.6.	ŽST Ostrava hl.n	strana č. 33
5.7.	ŽST Bohumín	strana č. 37
5.8.	Propustnost zhlaví ŽST Ostrava-Svinov	strana č. 37
5.9.	Tachogramy	strana č. 38
5.10.	Jízdní doby	strana č. 39
5.11.	Nákresný jízdní řád	strana č. 40
6.	Závěr	strana č.41

Přílohy

C.8.1	Přehled linek osobní dopravy
C.8.2	Dopravní schéma
C.8.3	Schéma k propustnosti zhlaví
C.8.4	Plán obsazení dopravních kolejí ŽST Ostrava hl.n.
C.8.5	Plán obsazení dopravních kolejí ŽST Ostrava-Svinov
C.8.6	Tachogram jízdy Přerov - Bohumín
C.8.7	Tachogram jízdy Ostrava Frýdlantské nástupiště-Ostrava-Svinov, jízda V=100
C.8.8	Tachogram jízdy Ostrava Frýdlantské nástupiště-Ostrava-Svinov přes přesmyk
C.8.9	Tachogram jízdy Ostrava-Svinov- Ostrava Frýdlantské nástupiště
C.8.10	Tachogram jízdy Ostrava hl.n. - Ostrava-Svinov pro regionální vlaky
C.8.11	Tachogram jízdy Ostrava-Svinov- Ostrava hl.n. pro regionální vlaky
C.8.12	Tachogram jízdy Ostrava-Svinov, kolej č.14- Ostrava Frýdl.nást, přes přesmyk
C.8.13	Tachogram jízdy Brodek u Př.-Prosenice-nájezd na VRT

VRT Bohumín - Přerov

Územně technická studie

B.2 Provozní a dopravní technologie

1. Úvod

Úvod vychází ze zadání územně technické studie a návrhu nové podoby sítě TEN-T v ČR a plánované sítě rychlých spojení (RS) jejíž součástí je i rameno RS1: Praha – Brno – Ostrava – Polsko/Slovensko. Na území ČR je rameno RS1 děleno na pět dílčích úseků z nichž jeden je právě nyní předkládaný úsek Bohumín – Přerov, který navazuje na úsek Brno – Přerov v prostoru stanice Chropyně, kde je i nultý kilometr úseku Přerov - Bohumín. Nové rychlé spojení Přerov – Bohumín vytváří novou samostatnou dvoukolejnou stopu paralelní ke stávající modernizované a značně dopravním provozem zatížené koridorové trati Přerov – Bohumín, která zůstává v prostoru železniční stanice Ostrava hl.n. zatím bez modernizace. Od nového rychlého spojení se očekává i odlehčení koridorové trati, která nemá na tomto úseku žádnou odpovídající odklonovou trať.

K nyní předkládané územně technické studii „VRT Bohumín – Přerov“ objednatel uvádí: Z pohledu aktuálně zpracovávaných strategických dokumentů Ministerstva dopravy v oblasti dopravní infrastruktury a zpracovávaných dokumentů souvisejících s přípravou nového operačního programu pro oblast dopravy pro roky 2014-2020 je realizace záměru "Průjezd železničním uzlem Ostrava" jedním z hlavních priorit v daném období. Po dokončení modernizace zbývajících částí II. a III. TŽK bude železniční uzel Ostrava poslední zbývajících částí na těchto koridorech, která doposud neprošla modernizací. Po budoucí realizaci i této zbývajících částí II. a III. TŽK tak bude možné dosáhnout plně funkčních ramen vyhovujících současným i střednědobým potřebám v dálkové, regionální i nákladní dopravě. Modernizace průjezdu železničním uzlem se předpokládá ve střednědobém horizontu, tj. okolo roku 2020 a jeho řešení musí být přizpůsobeno primárně plnění požadavků daných k tomuto datu. Zároveň je však nutné hledat takové řešení, které bude umožňovat v budoucnu zaústění vysokorychlostní trati Přerov – Ostrava a to bez zásadních úprav uzlu, které by znamenaly velký rozsah zmařených investic do již realizovaných částí infrastruktury.

2. Provozně technologické vyhodnocení současného stavu

Mezi železničními stanicemi Přerov – Bohumín v současnosti žádné rychlé železniční spojení typu VRT neexistuje. Zůstává jen již vzpomínaná dvoukolejná koridorová železniční trať se stanicemi Přerov, Prosenice, Lipník nad Bečvou, Drahotuše, Hranice na Moravě, Polom, Suchdol nad Odrou, Studénka, Jistebník, výhybna Polanka nad Odrou, Ostrava-Svinov, Ostrava hl.n., Bohumín. Ze jmenovaných dopraven se nové rychlé spojení dotýká nebo přímo prochází stanicemi Prosenice, Hranice na Moravě, výhybna Polanka nad Odrou, Ostrava-Svinov, Ostrava hl.n. a Bohumín. K těmto dopravním budou dále uvedeny stručné informace.

Základní informace ke koridorové trati Bohumín - Přerov

Začátek trati: Bohumín - km 275,908, konec trati: Přerov km 180,400

Zábrzdňá vzdálenost: **1000 m**

Největší délka vlaku osobní dopravy: **100** náprav

Největší délka vlaku nákladní dopravy: **700 / 140** metry / nápravy

Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):

Od začátku ke konci trati 4 ‰ Od konce k začátku trati 4 ‰

Provoz: **pravostranný**

Rozchod kolejí: **1435 mm**

Trakční soustava: **3 kV ss**

Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1 s dálkovým řízením z CDP Přerov úseku Přerov – Polanka n.O.

Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:

Bohumín - Ostrava hl. n. 140 km.h-1

Ostrava hl. n. - Prosenice 160 km.h-1

Prosenice - Přerov 130 km.h-1

2.1. Železniční stanice Prosenice

Železniční stanice Prosenice leží v km 191,376 dvoukolejně elektrizované trati Bohumín – Přerov. Je stanicí odbočnou pro dvoukolejnou elektrizovanou trať Prosenice – Dluhonice, srovnávací km 8,798 = 191,376. Stanice není obsazena výpravčím, SZZ (staniční zabezpečovací zařízení) je dálkově ovládáno z CDP Přerov (centrální dispečerské pracoviště), s možností místní obsluhy SZZ pohotovostním výpravčím ŽST Hranice na Moravě.

Ve stanici jsou dvě nástupiště:

číslo 1 u koleje číslo 6 - jednostranné v délce 190 m,

číslo 2 - ostrovní, mezi kolejemi číslo 2 a 1, v délce 190 m, zastřešené v délce 50 m.

Koleje, jejich určení a užitečná délka

Kolej číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla a pod.)	Účel použití a jiné poznámky (trakční vedení, snížená rychlost, správce zařízení není-li jím SDC, a pod.)
1	2	3	4
dopravní koleje			
1	959	S1 – L1	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná,kolej, TV v celé délce,
2	957	S2 – L2	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	958	S3 – L3	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
4	914	S4 – L4	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6	399	S6 – Lc6	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
6a	292	Sc6a – L6a	vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce

3a	272	Se20 – Se16	spojuje kolej čí.3 s traťovou kolejí čí.2S, TV v celé délce,
4a	155	Se19 – Se17	spojuje kolej čí.4 s traťovou kolejí čí.1DS, TV v celé délce

Zabezpečovací zařízení ve stanici

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) ESA 11 (elektronické stavědlo) obsluhované z JOP (jednotné obslužné pracoviště) DOZ (dálkově ovládané zařízení CDP Přerov) je zařízení 3. kategorie s možností předání obsluhy na místní ovládání.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničních úsecích Lipník nad Bečvou - Prosenice – Přerov, Prosenice - Dluhonice je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) trojznakový automatický blok 3. kategorie, typu ABE-1 pro obousměrný provoz.

2.2. Železniční stanice Hranice na Moravě

Železniční stanice Hranice na Moravě leží v km 211,845 dvoukolejně elektrizované trati Bohumín – Přerov. Je stanicí odbočnou pro trať Horní Lideč - Hranice na Moravě.

Nástupiště

1. nástupiště u 13 koleje je jednostranné mimoúrovňové 300 metrů dlouhé, zastřešené v délce 21 metrů.

2. nástupiště mezi staničními kolejemi čí. 7 a 9 je oboustranné mimoúrovňové ostrovní 440 metrů dlouhé, zastřešené v délce 200 metrů.

3. nástupiště mezi staničními kolejemi čí. 1 a 2 je oboustranné mimoúrovňové ostrovní 440 metrů dlouhé, zastřešené v délce 200 metrů.

Na 1. nástupiště je příchod z odjezdové haly, všechna nástupiště jsou vzájemně propojena podchodem.

Koleje

Kolej číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou (námezníků, výh.č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	Účel použití a jiné poznámky (trakční vedení, snížená rychlost, správce zařízení není-li jím SDC, apod.)
1	2	3	4
Dopravní koleje			
1	733	náv. L1 – náv. S1	hlavní staniční kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná , TV v celé délce
2	737	náv. L2 – náv. S2	hlavní staniční kolej vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
3	744	náv. L3 – náv. S3	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej , TV v celé délce
4	676	náv. L4 – náv. S4	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
5	687	náv. L5 – náv. S5	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
6	669	náv. L6 – náv.S6	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
7	687	náv. L7 – náv. S7	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolejTV v celé délce
9	645	náv. L9 – náv. S9	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
11	607	náv. L11 – náv.S11	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce

13	412	náv. L13 – náv. S13	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej, TV v celé délce
21	568	náv. L21 – náv. S21	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej do a z Hranic na Moravě města a Drahotuš, TV v celé délce
23	494	náv. L23 – náv. S23	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej do a z Hranic na Moravě města a Drahotuš, TV v celé délce
25	427	náv. L25 – náv. S25	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej do a z Hranic na Moravě města a Drahotuš, TV v celé délce

Zabezpečovací zařízení ve stanici

Staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 ovládané z CDP Přerov je zařízení 3. kategorie s možností předání obsluhy na místní ovládání.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

mezistaničních úsecích Drahotuše – Hranice na Moravě – Polom je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) trojznakový automatický blok 3. kategorie, typu ABE-1 pro obousměrný provoz.

2.3. Výhybna Polanka nad Odrou

Výhybna Polanka nad Odrou leží v km 257,915 dvoukolejně trati Bohumín - Přerov, která je odbočnou pro trať Český Těšín – Odbočka Odry - Polanka nad Odrou.

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje			
1	842	S1 – L1	hlavní staniční, TV
2	813	S2 – L2	hlavní staniční, TV
3	815	S3 – L3	dopravní kolej, TV
4	760	S4 – L4	dopravní kolej, TV
5	751	S5 – L5	dopravní kolej, TV
6	755	S6 – L6	dopravní kolej, TV
7	660	S7 – L7	dopravní kolej, TV
8	825	S8 – L8	omezený dopravní program, TV
9	665	S9 – L9	dopravní kolej, bez TV

Dále jsou ve výhybně vlečkové koleje č.112 až 120, které jsou částečně dopravní, TV jen u kolejí č.112,114.

Zabezpečovací zařízení ve výhybně

Staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 ovládané z CDP Přerov je zařízení 3. kategorie s možností předání obsluhy na místní ovládání.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

mezistaničních úsecích Jistebník – Polanka n.O. – Ostrava-Svinov i směr Odbočka Odry je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) trojznakový automatický blok 3. kategorie, typu ABE-1 pro obousměrný provoz.

2.4. Železniční stanice Ostrava-Svinov

Železniční stanice Ostrava-Svinov leží v km 261,869 dvoukolejné elektrizované trati Bohumín – Přerov. Je stanicí:

odbočnou - v km 261,869 pro jednokolejnou trať Ostrava-Svinov – Opava východ.

- v km 3,871=261,869 pro jednokolejnou trať Odbočka Odry – Ostrava-Svinov.

Z Odbočky Odry pokračuje dvoukolejná trať směr Český Těšín.

Nástupiště

Ve stanici jsou 4 úroňová, otevřená, ostrovní, nástupiště:

číslo 1 mezi kolejí číslo 14 a 12. Nástupištní hrana u koleje číslo 14 v délce 160 m, u koleje číslo 12 v délce 158 m, zastřešení v délce 120 m.

číslo 2 mezi kolejí číslo 8 + 8a a 6. Nástupištní hrana u koleje číslo 8 v délce 170 m, u koleje číslo 8a v délce 130 m, u koleje číslo 6 v délce 310 m, zastřešení v délce 190 m.

číslo 3 mezi kolejí číslo 4, 4a a 2. Nástupištní hrana u kolejí číslo 4 + 4a v délce 450m, u koleje číslo 2 v délce 450 m. Nástupištní hrana u koleje číslo 4 v délce 200 m, u koleje číslo 4a v délce 220 m, zastřešení v délce 190 m.

číslo 4 mezi kolejí číslo 1 a 3. Nástupištní hrana u koleje číslo 1 v délce 430 m, u koleje číslo 3 v délce 430 m, zastřešení v délce 190 m.

Přístupy na nástupiště jsou z městské komunikace bezbariérové pomocí samoobslužných výtahů u „severního podchodu“.

Podchody - navazují na vstupy / výstupy z nádražní odbavovací haly:

- **severním podchodem** - v km 261,941 (délka 72 m / šířka 6 m) propojuje nástupiště číslo 1, 2, 3, 4 s přednádražními prostory prostřednictvím pevných schodišť a výtahů.

- **jižní podchod** - v km 261,798 (délka 65 m / šířka 5 m), propojuje nástupiště číslo 1, 2, 3, 4 s přednádražními prostory prostřednictvím pevných a pohyblivých schodišť

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje			
1	741	S1 – L1	hlavní staniční, TV
2	782	S2 – L2	hlavní staniční, TV
3	694	S3 – L3	dopravní kolej, TV
4	228	S4 – Lc4	dopravní kolej, TV
4a	553	Sc4a – L4a	dopravní kolej, TV
5	651	S5 – L5	dopravní kolej, TV
6	587	S6 – L6	dopravní kolej, TV
7	651	S7 – L7	dopravní kolej, TV
8	174	S8 – Lc8	dopravní kolej, TV
8a	372	Sc8a – L8a	dopravní kolej, TV
9	640	S9 – L9	dopravní kolej, TV
10	789	S10-L10	dopravní kolej, TV
11	591	S11- L11	dopravní kolej, TV
12	175	S12 – Lc12	kol,směr Ostrava-Třebovice,TV
13	602	zarážedlo - L13	Odjezdová kolej do Polanky n.O. a na OdbočkuOdry, bez TV
14	211	S14 – Lc14	Vjezdová a odjezdová kolej směr Ostrava-Třebovice, kolej bez TV

15	457	zarážedlo – L5	L15 Odjezdová kolej do Polanky nad Odrou a na Odbočku Odra, bez TV
----	-----	----------------	--

Zabezpečovací zařízení ve stanici

V ŽST Ostrava-Svinov je staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie, typ ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) v dopravní kanceláři ústředního stavědla, které ovládá dispoziční výpravčí.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničním úseku Ostrava-Svinov - Ostrava hlavní nádraží je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový obousměrný elektronický automatický blok ABE-1. Odjezdová návěstidla jsou předvěstmi vjezdového návěstidla ŽST Ostrava hlavní nádraží.

V mezistaničním úseku Ostrava-Svinov - Odbočka Odra je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový obousměrný elektronický automatický blok ABE-1

V mezistaničním úseku Ostrava-Svinov – Ostrava-Třebovice je zabezpečovací zařízení 3. kategorie - automatické hradlo AH 83 bez oddílových návěstidel.

Dopravní technologie

Ve stanici na směně pracují tři výpravčí a operátor, společné stanoviště mají v 1. patře ústředního stavědla. Zajišťují dopravu ve vlastní stanici a dálkově řídí mezilehlé stanice na odbočné trati Opava východ – Ostrava-Svinov. Odbočka Odra je řízena z CDP Přerov. Koleje č.1,3 a nástupiště č.4 jsou určeny pro vlaky na směr jízdy Přerov – Bohumín, koleje č.2 a 4+4a u nástupiště č.3 využívají vlaky na směr Bohumín – Přerov. U nástupiště č.2 a kolejí č.6, 8,8a jsou odbavovány regionální vlaky osobní dopravy na odbočné tratě, především směr Ostrava-Vítkovice a tranzitní osobní vlaky Opava východ – Ostrava-Vítkovice - Český Těšín. Nástupiště č.1 a koleje č.12,14 jsou určeny pro končící a výchozí vlaky osobní dopravy směr Opava východ. Nákladní vlaky jsou odbavovány na kolejích č.5,7,9,10,11. Většinou se jedná o tranzitní nákladní vlaky hlavní trati a úvratě jízdy nákladních vlaků na rameni Ostrava hl.n. – Opava východ – Krnov a na vlečku elektrárny zapojenou do opavského zhlaví. Proti minulosti, kdy byly ve stanici až 3 posunující lokomotivy jsou posunovací práce s nákladním vozem zcela minimalizovány. Vlakotvorbu zajišťuje stanice Ostrava hl.n.

2.5 Železniční stanice Ostrava hlavní nádraží

Následně jsou pro stanici uváděny větší podrobnosti, neboť nové rychlé spojení bude znamenat značný zásah do stávající železniční infrastruktury uzlu.

Železniční stanice Ostrava hlavní nádraží - osobní nádraží leží v km 267,249 celostátní dráhy dvoukolejné elektrifikované železniční trati Bohumín - Přerov, je stanicí odbočnou pro trať Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, odbočuje v km 0,000 = km 267,029 tratě Bohumín – Přerov.

Železniční stanice Ostrava hlavní nádraží - báňské nádraží (ÚS OB) leží v km 0,550 trati Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava uhelné nádraží – Ostrava-Kunčice elektrifikována.

Ostrava hlavní nádraží - báňské nádraží je stanicí odbočnou pro trať Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, odbočuje v km 0,000 = km 267,029 tratě Bohumín – Přerov

Železniční stanice Ostrava hlavní nádraží se člení po provozní stránce na:

Ostrava hl. n. - osobní nádraží (OH),

Ostrava hl.n. - pravé nádraží (OP)

Ostrava hl.n. - levé nádraží (OL)

Ostrava hl.n. - báňské nádraží (OB)

Ostrava střed (OS)

Ostrava hl. n. - osobní nádraží (OH) tvoří :

hlavní staniční koleje číslo 1, 2, 101, 102, 101a, 102a, 101b, 102b, dopravní koleje číslo 2b, 3, 3c, 4, 5, 6, 7, 7b, 8, 10, 10a, manipulační koleje číslo 9, 9a, 21, 3h, 5h, 7h, seřaďovací koleje číslo 12 - 26 (Balkán), kolejiště nákladového nádraží – komerčního obvodu (dále jen komerčního obvodu) a příslušné spojovací a kusé koleje.

Ostrava hl. n. - pravé nádraží (OP) tvoří:

skupina vjezdových a odjezdových kolejí číslo 204 - 222, skupina směrových kolejí číslo 224 - 262, koleje číslo 264 – 276, skupina vjezdových kolejí OMH číslo 304 – 312 a příslušné spojovací a kusé koleje.

Ostrava hl. n. - levé nádraží (OL) tvoří:

vjezdová a odjezdová kolej číslo 403, skupina odjezdových kolejí číslo 405 - 411, odjezdové koleje číslo 523 a 525, skupina vjezdových a odjezdových kolejí ONV číslo 509- 521, skupina manipulačních kolejí číslo 413 až 417, skupina směrových kolejí číslo 419 - 457, objížděcí koleje číslo 459 a 461 a příslušné spojovací a kusé koleje.

Ostrava hl. n. - báňské nádraží (OB) tvoří obvody:

uhelné nádraží (Uhn) se skupinou dopravních kolejí číslo 801 – 804 (s nástupišti č. 4 a 5), skupinou manipulačních kolejí číslo 814 – 831 a kolejovými spojkami vjezdové a odjezdové koleje (dále jen VOK) č. 601, 603, 602, 604, 606, 608, manipulační koleje číslo 610, 612, 616, 621 – 632, koleje TO Báňská č. 618, 620, spojovací koleje č. 92, 95, příslušné kolejové spojky a kusé koleje.

Vlečky – jen ty, které souvisí s rychlým spojením

Na osobním nádraží odbočují tyto vlečky:

Vlečková síť OKD, Doprava a.s., Vlečka ODRA, část základní závod, odbočuje z mateční koleje kolejiště Balkán výhybkou číslo 40, druhé napojení je pokračováním výtažné koleje číslo 4v

Vlečková síť OKD, Doprava a.s., Vlečka ODRA, část uhelná služba, odbočuje výhybkou číslo 013 z koleje č. 101b a výhybkou č. 21 z výtažné koleje č. 9v

Vlečková síť OKD, Doprava a.s., Vlečka ODRA - Hrušov, odbočuje v místní části Hrušov výhybkou číslo 012 z pokračování koleje č. 102b

Vlečková síť OKD, Doprava a.s., Vlečka Báňská (mk Heřmanice) odbočuje v místní části Hrušov z koleje číslo 3hb výhybkou číslo 001

Pošta Ostrava 02 odbočuje z koleje číslo 21 výhybkami číslo 51 a 56 **SOKV Ostrava** (SOKV = Středisko oprav kolejových vozidel) odbočuje na severním zhlaví z mateční koleje kolejiště Balkán výhybkou číslo 55 a na jižním zhlaví z koleje číslo 4a výhybkami číslo 110 a 112.

Zastávky

Zastávka Ostrava-Mariánské hory je situována v km 264,726 mezi stanicemi Ostrava hlavní nádraží - Ostrava-Svinov u hlavních staničních kolejí číslo 101a a 102a a není bezbariérově přístupná. Je vybavena panelovým nástupištěm typu SUDOP v délce 252 m u koleje číslo 101a a 140 m u koleje číslo 102a. Nástupiště u koleje číslo 101a je určeno zpravidla pro směr Ostrava hl. n., nástupiště u koleje číslo 102a je určeno zpravidla pro směr

Ostrava-Svinov. Příchod a odchod z obou nástupišť je po schodištích na severním okraji nástupišť, která vyúsťují v podjezdu pod tratí do veřejné komunikace.

Zastávka Ostrava – Stodolní leží v km 2,311 mezi báňským nádražím a nádražím Ostrava střed v obvodu ŽST Ostrava hl.n. Zastávka je obsazená s časovým omezením, je vybavena rozhlasem a vizuálním systémem. Zastávka je vybavena ostrovním nástupištěm s podchodem a osobním výtahem. Délka nástupišť je 200 m.

Nástupiště

V obvodu osobního nádraží jsou vybudována tato nástupiště:

1. nástupiště, zpravidla pro směr Bohumín, situované mezi 1. a 3. kolejí
2. nástupiště, zpravidla pro směr Ostrava-Svinov, situované mezi 2. a 4. kolejí

Obě nástupiště jsou ostrovní, v celé délce zastřešená, délka nástupišť mezi 1. a 3. je 353 m a délka nástupišť mezi 2. a 4. kolejí je 350 m.

Pro příchod a odchod cestujících k vlakům a od vlaků slouží nadchodová lávka mezi výpravní budovou a oběma nástupišti s oboustrannými schodišti ke každému nástupišti. Schodiště ze strany od Bohumína mají zabudované eskalátory.

Na uhelném nádraží jsou vybudována krytá ostrovní nástupiště č. 4 a 5

- nástupiště č. 4 je situováno mezi kolejemi č. 801 a 802, délka nástupišť je 302 m. Je zastřešeno v délce 240m.

- nástupiště č. 5 je situováno mezi kolejemi č. 803 a 804, délka nástupišť je 305 m. Je zastřešeno v délce 240m.

Příchod na obě nástupiště je z výpravní budovy nadchodovou lávkou, která ústí k oběma nástupištním schodištím, přičemž obě schodiště ze strany od Ostravy střed mají zabudovány eskalátory.

Charakteristika kolejí ŽST Ostrava hl. n.			
Kolej číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěštidel, výkolejek, zarážedla a pod.)	Účel, použití a jiné poznámky (trakční vedení, snížená rychlost, správce zařízení není-li jím SDC, a pod.)
OSOBNÍ NÁDRAŽÍ			
Dopravní			
101b	222	Lc 101b – S 101b	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
102b	222	Lc 101b – S 101b	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
101	739	Sc 101 – Lc 101	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
102	760	Sc 101 – Lc 101	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
101a	786	Sc 101a – L 101a	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
102a	822	Sc 102a – L 102a	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1	832	Lc 1 – Sc 1	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2	887	Lc 2 – Sc 2	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
2b	210	Zarážedlo – Sc 2b	Odjezdová kolej směr Bohumín, kusá, TV v celé délce
3	610	Lc 3 – Sc 3	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
3c	79	Se 74 – Lc 3c	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
4	763	Lc 4 – Sc 4	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
5	744	Lc 5 – Sc 5	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
6	714	Lc 6 – Sc 6	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce

7	355	Sc 7 – Se 58	Vjezdová a odjezdová směr Bohumín, vjezdová kolej od O.Svinova, TV v celé délce
7b	218	Se 60 – Lc 7b	Vjezdová a odjezdová směr O.Svinov, vjezdová kolej od Bohumína, TV v celé délce
8	703	Lc 8 – Sc 8	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
10	582	Výh. 88 – Sc 10	Odjezdová kolej směr Bohumín, TV v celé délce
10a	55	Výh. 88 – Lc 10a	Odjezdová kolej směr O.Svinov, spojovací mezi skupinou kolejí č. 10 – 26 a kolejí č. 10b, TV v celé délce
Manipulační			
3h	477	Se 15 – Se 7	Seřadovací kolej pro roztřídění a sestavu zátěže, bez TV
5h	401	Se 13 – Se 8	Seřadovací kolej pro roztřídění a sestavu zátěže, bez TV
7h	365	Se 11 – Se 9	Seřadovací kolej pro roztřídění a sestavu zátěže, bez TV
3ha	150	Zarážedlo – Se 3	Kusá kolej, bez TV
3hc	60	Zarážedlo – Se18	Kusá kolej, bez TV
12	701	výh. 48 – výh.87	Seřadovací kolej, bez TV
14	640	výh. 48 – výh.86	Seřadovací kolej, bez TV
16	575	výh. 50 – výh.83	Seřadovací kolej, bez TV
18	507	výh. 53 – výh.83	Seřadovací kolej, bez TV
20	528	výh. 53 – výh.84	Seřadovací kolej, bez TV
22	415	výh. 60 – výh.81	Seřadovací kolej, bez TV
24	392	výh. 60 – výh.81	Seřadovací kolej, bez TV
26	469	výh.58 – výh. 82	Seřadovací kolej, bez TV
9	503	Se 51 – Se 59	Odstavná kolej, bez TV
Koleje komerčního obvodu			
1KO	394	KO 5 – KO 32	Seřadovací, shromažďování zátěže pro OL
2KO	367	KO 5 – KO 32	Odstavná
3KO	372	KO 11 – KO 34	Odstavná pro vozy k čištění, SDC ST a pod.
4KO	299	KO 14 – KO 31	Odstavná pro vozy k čištění, SDC ST a pod.
5KO	254	KO 16 – KO 31	Odstavná pro vozy k čištění, SDC ST a pod.
6KO	165	KO 16 – KO 27	Průjezdová, kolej pro výměnu zátěže s OB
6KOa	84	KO 27 – KO 30	objízdová
7KO	305	KO 6 – KO 28	Záložní všeobecně nakládková a vykládková kolej, clo, reklamace
7KOa	90	KO 29 – zarážedlo	Kusá odstavná kolej pro ubytovací vozy a pod.
8KO	457	KO 7 – zarážedlo	Kusá pro skladiště, sběrné zboží
9KO	457	KO 7 – zarážedlo	Kusá odstavná pro prázdné vozy
10KO	233	KO 8 – zarážedlo	Kusá vážná kolej, vybavena obrýsnicí
11KO	443	KO 12 – zarážedlo	Kusá pro spěšninové vozy a sběrné zboží
12KO	443	KO 12 – zarážedlo	Kusá pro sběrné zboží, otevřená boční rampa, skladiště
13KO	346	KO 18 – zarážedlo	Kusá všeobecně nakládková a vykládková kolej, čelní rampa
14KO	346	KO 18 – zarážedlo	Kusá s čelní rampou pro nakládku a vykládku silničních vozidel
15KO	377	KO 17 – zarážedlo	Kusá všeobecně nakládková a vykládková kolej, čelní rampa
16KO	424	KO 15 – zarážedlo	Kusá pro nakládku a vykládku portálovým jeřábem s dráhou 200 m, úprava nákladů, čištění vozů od zbytků nákladu
LEVÉ NÁDRAŽÍ			
Dopravní			
403	830	Lc403 – Sc 403	vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova i Bohumína, TV v celé délce
405	808	Lc405 – Se 405	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
407	802	Lc407 – Se 406	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
409	772	Lc409 – Se 408	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
411	753	Lc411– Se 411	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
509	623	L 509 – Se 509	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
511	693	L 511 – Se 511	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
513	749	L 513 – Se 513	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
515	701	L 515 – Se 515	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
517	647	L 517 – Se 517	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
519	601	L 519 – Se 519	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce

521	572	L 521 – Se 521	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
523	542	L 523 – Se 523	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
525	721	L 525 – Se 525	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
Manipulační			
413	818	Se 457 – Se 412	Seřadovací kolej pro sestavu vlaků, ze strany ONV, TV v délce 200 m
415	765	Se 443 – Se 414	Seřadovací kolej pro sestavu vlaků, ze strany ONV, TV v délce 200 m
417	746	Se 442 – Se 415	Seřadovací kolej pro sestavu vlaků, ze strany ONV, TV v délce 200 m
419	781	Se 452 – Se 416	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
421	780	Se 451 – Se 417	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
423	628	Se 456 – Se 421	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
425	628	Se 455 – Se 422	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
427	667	Nám.výh.464 – Se 424	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
429	667	Nám.výh.464 – Se 425	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
431	705	Nám.výh.462 – Se 418	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
433	705	Nám.výh.462 – Se 419	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
435	678	Nám.výh.463 – Se 428	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
437	678	Nám.výh.463 – Se 429	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
439	706	Nám.výh.465 – Se 423	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
441	660	Nám.výh.465 – Se 430	Směrová, ze strany ONV, TV v délce 180 m
443	619	Se 445 – Se 431	směrová, ze strany ONV, TV v délce 170 m
445	619	Se 444 – Se 432	směrová, ze strany ONV, TV v délce 170 m
447	608	Se 454 – Se 433	směrová, ze strany ONV, TV v délce 170 m
449	560	Se 453 – Se 435	směrová, ze strany ONV, TV v délce 170 m
451	555	Se 449 – Se 436	směrová, ze strany ONV, TV v délce 170 m
453	556	Se 448 – Se 434	směrová, ze strany ONV, TV v délce 170 m
455	563	Se 447 – Se 426	směrová, ze strany ONV, TV v délce 170 m
457	563	Se 446 – Se 427	směrová, ze strany ONV, TV v délce 170 m
459	857	Se 465 – Se 420	Pro jízdy lokomotiv a přetahů z OH, UHN na ONV a zpět, dočasně pro sestavu vlaků, TV v celé délce
461	960	Se 446 – Se 413	Pro jízdy lokomotiv a přetahů z OH, UHN na ONV a zpět, TV v celé délce
PRAVÉ NÁDRAŽÍ			
Dopravní			
304	696	Se 323 – Se 304	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
306	686	Se 321 – Se 306	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
308	771	Se 322 – Se 308	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
310	838	Se 324 – Se 310	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
312	830	Se 325 – Se 312	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
204	881	Lc 204 – Se 204	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova a osobního nádraží, TV v celé délce
206	720	Lc 206 – Se 206	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
208	660	Lc 208 – Se 208	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
210	675	Lc 210 – Se 210	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
212	688	Lc 212 – Se 212	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
214	975	Se 303 – Se 214	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
216	957	Se 304 – Se 216	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
218	934	Se 302 – Se 218	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
220	904	Se 301 – Se 220	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
222	772	Se 254 – Se 222	vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
Manipulační			
224	710	Se 252 – Se 210	Směrová, TV v celé délce
226	760	Nám.výh.304 – Se 211	Směrová, TV v celé délce
228	810	Nám.výh.305 – Se 212	Směrová, TV v celé délce
230	830	Nám.výh.305 – Se 214	Směrová, TV v celé délce

232	771	Nám.výh.306 – Se 216	Směrová, TV v celé délce
234	746	Nám.výh.306 – Se 218	Směrová, TV v celé délce
236	720	Nám.výh.307 – Se 219	Směrová, ze strany OMH TV v délce 340 m
238	693	Nám.výh.307 – Se 221	Směrová, ze strany OMH TV v délce 340 m
240	680	Nám.výh.312 – Se 222	Směrová, ze strany OMH TV v délce 350 m
242	626	Nám.výh.302 – Se 228	Směrová, ze strany OMH TV v délce 350 m
244	628	Nám.výh.302 – Se 229	Směrová, ze strany OMH TV v délce 350 m
246	757	Nám.výh.303 – Se 217	Směrová, ze strany OMH TV v délce 350 m
248	652	Nám.výh.303 – Se 223	Směrová, ze strany OMH TV v délce 350 m
250	676	Nám.výh.313 – Se 225	Směrová, ze strany OMH TV v délce 350 m
252	614	Nám.výh.308 – Se 230	Směrová, ze strany OMH TV v délce 350 m
254	592	Nám.výh.308 – Se 233	Směrová, ze strany OMH TV v délce 350 m
256	537	Nám.výh.309 – Se 235	Směrová, ze strany OMH TV v délce 320 m
258	483	Nám.výh.309 – Se 236	Směrová, ze strany OMH TV v délce 320 m
260	508	Nám.výh.301A – Se237	Směrová, ze strany OMH TV v délce 320 m
262	512	Nám.výh.301A – Se238	Směrová, ze strany OMH TV v délce 320 m
I.výtaž. stará	300	Se 205n - zarážedlo	Výtažná, TV v délce 40 m

BÁŇSKÉ NÁDRAŽÍ, OSTRAVA STŘED

Dopravní			
601	448	Sc 601 – Lc 601	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
601a	118	Se 606 – Se 611	Kolejová spojka mezi Fl vj. odj. kol., TV v celé délce
601b	185	Nám.výh.628 – 644	Kolejová spojka mezi vj. odj. kol. a kol. č. 91, TV v celé délce
602	620	Sc 602 – Lc 602	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
602a	46	Nám.výh.547 – 604	Kolejová spojka mezi Fl a vj. odj. kol., TV v celé délce
603	448	Sc 603 – Lc603	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
604	614	Sc 604 – Lc 604	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
604a	14	Hroty výh. 550 – 600b	Kolejová spojka mezi Uhn a vj. odj. kol., TV v celé délce
606	538	Sc 606 – Lc 606	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
608	302	Sc 608 – nám.výh.626	Vjezdová pro všechny vlaky
608a	185	Hrot jazyka výh. 626 – Lc 608	Odjezdová pro všechny vlaky
701	788	Sc 701 – L 701	Hlavní staniční kolej: vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
702	269	Lc 702 – Sc 702	Hlavní staniční kolej: vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
702a	448	Sc 702a – L 702a	Hlavní staniční kolej: vjezdová, odjezdová do OKu a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
704	269	Lc 704 – Sc 704	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
801	337	Lc 801 – Sc 801	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
802	335	Lc 802 – Sc 802	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
803	336	Lc 803 – Sc 803	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
804	342	Lc 804 – Sc 804	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce

Staniční zabezpečovací zařízení

Ostrava hl. n.-osobní nádraží:

Obvod Hrušov je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) umístěným v dopravní kanceláři na řídícím stavědle ŽST Ostrava hl. n.

Osobní nádraží je mimo obvody stanovišť a stavědel St.II OH, St.3 OH, St.4 OH, St.IX OH vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (RZZ) s číslicovou volbou stavění jízdní cesty. Na toto zařízení navazují zabezpečovací zařízení stejné kategorie na pravém a levém nádraží a v hlavních staničních kolejích 101, 101a, 102, 102a. Na zabezpečovací zařízení osobního nádraží navazuje z báňského nádraží staniční zabezpečovací

zařízení 3. kategorie typu ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) umístěným v dopravní kanceláři výpravčího na St. OB. Pro stavění jízdních cest mezi osobním a báňským nádražím na/z kolejí č. 801 – 804 z/do osobního nádraží je zřízeno nezálohované zadávací pracoviště u výpravčího ŘS – jih. Stavědla St.3 OH a St.4 OH jsou mechanická.

Na stanovištích St.II OH a St.IX OH jsou ručně přestavované výhybky kromě výhybek č. 550S a 551S, které jsou přestavovány ústředně.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničním úseku Bohumín - Ostrava hl.n. je vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie – elektronický autoblok ABE – 1; trojznakový obousměrný automatický blok V mezistaničním úseku Ostrava hl.n. - Ostrava Svinov je vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový obousměrný elektronický blok ABE-1(odjezdová návěstidla jedné stanice jsou zároveň předvěstí vjezdových návěstidel druhé stanice).

V obvodu staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Ostrava hl.n. obvod báňské nádraží a Ostrava střed, jsou pro kontrolu volnosti nebo obsazení kolejových úseků použity elektronické kolejové obvody

Vlakotvorba

Stanice má dva seřaďovací obvody pravé a levé nádraží. Každý obvod má svůj vlastní svážný pahrbek. Pravé nádraží má 15 vjezdových a odjezdových kolejí č.304 až 312 a 204 až 222. K odjezdovým kolejím patří i koleje č.6,8,10 na osobním nádraží. Dále 20 směrových kolejí č.224 až 262.

Levé nádraží disponuje 12 vjezdovými a odjezdovými kolejemi č.509 až 521 a 403 až 411. Směrových kolejí je 23 - č.413 až 457.

V GVD 2013 je vlakotvorba soustředěna jen do levého nádraží. Do posunu je plánováno 28 končících vlaků/24 hod, výchozích nákladních vlaků je 32/24 hod. V končících a výchozích vlacích jsou započítány i tranzitní vlaky s výměnou zátěže. Řazeno je 22 relací + dalších 7 skupin. Pravé nádraží je v GVD 2013 určeno pro práci s prázdným nákladním vozem ve vazbě na místní opravnu vozů situovanou hned vedle směrových kolejí – koleje č.264 až 276. Podle plánu vlakotvorby zde končí pouze 3 vlaky do posunu za 24 hod, Výchozí vlaky jsou jen podle potřeby.

Podle studie „Průjezd uzlem Ostrava hl.n. „, která vychází z provozní a dopravní technologie, dosahovaných výkonů stanice v osobní i nákladní dopravě má stanice nadbytečných 10 kolejí v osobním nádraží, 11 kolejí na komerčním obvodu, 24 kolejí na báňském nádraží, 14 kolejí na pravém a 8 kolejí na levém nádraží. Toto posouzení bylo děláno v době /2012/ kdy byly v provozu pro vlakotvorné práce oba seřaďovací obvody se závěrem, že do budoucna postačí jeden seřaďovací obvod a to pravé nádraží posílené o část kolejiště na úkor levého nádraží. Jak již bylo uvedeno jsou nyní (2013) vlakotvorné práce opravdu provozovány v jednom seřaďovacím obvodu a to na levém nádraží, které je v současnosti lépe technicky vybaveno. Na levém nádraží tak v současnosti nejsou postradatelné žádné koleje, ale o to více je postradatelných kolejí na pravém nádraží. Postradatelné koleje nejsou potřebné pro jízdy vlaků a vlakotvorné práce a jsou buď volné nebo užívané jako skladiště nákladních vozů.

Dopravní technologie

Dopravní službu ve stanici konají:

- 1x dozorčí provozu – vedoucí směny
- 7x výpravčí – 5 x ŘS (řídící stavědlo výpravčí ŘS – dispozice, výpravčí ŘS sever, výpravčí ŘS jih, výpravčí ŘS – OP, výpravčí ŘS – OL), výpravčí OB, výpravčí Ostrava střed
- 9x signalista (stavědlo 2 OL spádoviště, pomocné stavědlo 5 OL, 2x brzdař stavědlo 2 OP spádoviště, 2x signalista stavědlo 2 OP spádoviště, signalista St IX, signalista Oh, signalista 3 Oh).
- 2x dozorce výhybek (DV OB, DV St II)
- 1x operátor(ka) železniční dopravy – na řídícím stavědle (OH) – hlášení

Vlaky osobní dopravy na směr Přerov – Bohumín jsou odbavovány na kolejích č.1,3 u nástupiště č.1, vlaky opačného směru na kolejích č.2,4 u nástupiště č.2. Tyto koleje jsou využívány i pro tranzitní nákladní vlaky. Nákladní vlaky do levého nádraží jedou v osobním nádraží po kolejích č.5,7. Vlaky osobní dopravy na směr Ostrava střed využívají nástupiště č.3 a 4 (Frýdlantská nástupiště) a koleje č.801 až 804. Nákladní vlaky do posunu jsou odbavovány na levém nádraží, kde koleje č.509 až 521 jsou přednostně využívány jako vjezdové a jako odjezdové směr Ostrava-Svinov jsou určeny koleje č.403 až 411. Na sever a východ odjíždějí vlaky přímo ze směrových kolejí. Vlaky jsou rozřazovány přes svážný pahrbek. Stanice obsluhuje velké množství vleček, pro veřejnost slouží koleje komerčního obvodu č.KO8 až KO16.

Pravé nádraží slouží jako zásobník prázdných vozů, které jsou zde tříděny a shromažďovány podle druhu pro obchodní využití a také podle konstrukčních prvků pro opravu vozů.

Další podrobnosti ke stanici Ostrava hl.n. jsou uvedeny ve studii „Průjezd uzlem Ostrava“, na kterou v další části navazuje i tato studie.

2.6. Železniční stanice Bohumín

Železniční stanice Bohumín leží v km 275,908 celostátní dráhy dvoukolejné elektrizované trati (Čadca ŽSR) - Státní hranice CZ/SK - Bohumín – Přerov.

Je stanicí:

- odbočnou pohraniční na PKP:
- trati Bohumín os. nádraží - Státní hranice CZ/PL - (Chaňupki PKP)
- trati Bohumín Vrbice - Státní hranice CZ/PL - (Chaňupki PKP)
- odbočnou na dráhu-vlečku Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. Vlečka Báňská

Rozčlenění stanice z hlediska dopravního provozu

Stanici Bohumín tvoří tyto celky:

- odstavné nádraží, koleje č.203 až 211
- odstavné nádraží DKV, koleje č.204 až 210
- osobní nádraží, koleje č.1 až 27
- MEXIKO, koleje č.347 až 361
- THÚ, koleje č.329 až 345
- levé přednádraží, kolej č.405 až 431

- pravé přednádraží, koleje č.506 až 518
- Bohumín Vrbice, koleje č.604 až 634

Nástupiště

Ve stanici jsou pro nástup a výstup cestujících čtyři vyvýšená z části krytá nástupiště:

1. nástupiště - je umístěné podélně mezi výpravní budovou a koleji číslo 6a. Je 250 m dlouhé, z toho je 160 m zastřešeno. Příchod/odchod na/z nástupiště je z nádražní haly.

1.A nástupiště - je umístěno u kusé koleje číslo 8. Je 58 m dlouhé, z toho je 50 m zastřešeno.

2. nástupiště - ostrovní, umístěné mezi kolejemi 2 a 4. Nástupiště je dlouhé 450 m, z toho je 192 m zastřešeno. Přístup z nádražní haly podchodem.

3. nástupiště - ostrovní, umístěné mezi kolejemi 1 a 3. Nástupiště je dlouhé 450 m, z toho je 192 m zastřešeno. Přístup z nádražní haly podchodem.

4. nástupiště - ostrovní, umístěné mezi kolejemi 5 a 9, 9a. Nástupiště je dlouhé 350 m, z toho je 192 m zastřešeno. Přístup z nádražní haly podchodem. Pro cestující a osoby s omezenou schopností pohybu jsou vybudovány samoobslužné výtahy z nádražní haly do/z podchodu na jednotlivá nástupiště.

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje osobní nádraží			
1	853	S1 – Lc1	hlavní staniční, TV
2	847	S2 – Lc2	hlavní staniční, TV
3	529	S3 – Lc3	dopravní kolej, TV
4	807	S4 – Lc4	dopravní kolej, TV
5	499	S5 – Lc5	dopravní kolej, TV
6	343	S6 – Lc6	dopravní kolej, TV
6a	225	Sc6a-Lc6a	dopravní kolej, TV
7	150	S7 – zarážedlo	odjezdová do Dětm. TV
8	114	Sc8 – Lc8	pro vlaky do Chalupek TV
9	300	S9 – Lc9	dopravní kolej, TV
9a	153	S10-L10	dopravní kolej, TV

Zabezpečovací zařízení ve stanici

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie elektronické stavědlo (ESA) typ ESA-11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) – s integrovanou částí traťového zabezpečovacího zařízení včetně ovládání přejezdových zabezpečovacích zařízení. Toto zařízení umožňuje i dálkové ovládání SZZ v ŽST Dětm. Vrbice s Odbočkou Koukolná a Odbočkou Závada.

V dopravním sále je umístěno po stránce ovládání pět rovnocenných (vzájemně ovladatelných) pracovišť výpravních z toho jedno pracoviště trvale neobsazeno a dále je řízeno pracoviště operátora ŽD.

St 14 (Bohumín Vrbice) je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením 1. stupně, umožňujícím po předání obsluhy z JOP na St 14 provádění rozřaďovacích prací s individuálním ústředním ovládáním výhybek ze St 14.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

v traťovém úseku Bohumín, obvod Bohumín Vrbice - Ostrava hl.n. a Bohumín - Dětm. Vrbice je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, (soustředěný elektronický trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz typu ABE-1).

V traťovém úseku Bohumín - Odb. Rychvald OKD,D je jízda vlaků zabezpečována traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie automatické hradlo AH – 88A bez oddílových návěstidel.

V traťovém úseku (Chalupki PKP) státní hranice CZ/PL - Bohumín Vrbice je jízda vlaků zabezpečována traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie automatické hradlo AH - 88A bez oddílových návěstidel.

V traťovém úseku (**Chalupki PKP**) **státní hranice CZ/PL - Bohumín os. nádraží** je jízda vlaků zabezpečována traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie automatické hradlo AH - 88A bez oddílových návěstidel.

Dopravní technologie

Ve stanici ve směně pracují na ústředním stavědle čtyři výpravčí a operátor. Dispoziční výpravčí, výpravčí sever, výpravčí jih, výpravčí Vrbice, Pátý výpravčí pracuje na nástupištích. Práce stanice spočívá v odbavení vlaků osobní dopravy na osobním nádraží, dále s přistavováním osobních souprav na pracoviště technické a hygienické údržby (THÚ) a odstavování souprav po ukončení údržby. Pro práci s nákladním vozem a vlakotvorbu je určen obvod Bohumín Vrbice se spádovištěm. Stanice také zajišťuje obsluhu zde zaústěných vlečků.

3. Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy (2013)

Uveden je rozsah pravidelné vlakové dopravy na koridorové trati Bohumín – Přerov, neboť železniční provoz na této trati zejména v oblasti Ostravy přímo nebo nepřímo souvisí s novým rychlým spojením, které by mělo být využíváno i pro odlehčení koridorové trati.

Traťový úsek Přerov – Hranice na Moravě

Směr Dluhonice - Prosenice

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
45	0	12	4	6	9	0	76

Směr Prosenice - Dluhonice

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
46	0	11	8	4	6	0	75

Směr Přerov - Prosenice

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
21	21	15	4	19	9	1	90

Směr Prosenice - Přerov

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
21	21	10	20	5	17	1	95

Směr Prosenice – Hranice na Moravě

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
68	21	27	8	25	18	1	168

Směr Hranice na Moravě - Prosenice

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
68	21	21	28	9	23	1	171

Z uvedeného je zřejmé, že úsek Prosenice – Hranice na Moravě je se svými 170 páry vlaků za 24 hod na hranici výkonnosti dvoukolejné trati.

Trat'ový úsek Hranice na Moravě – Polanka nad Odrou

Směr Hranice na Moravě – Polanka nad Odrou

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
60	19	23	8	24	13	0	147

Směr Polanka nad Odrou - Hranice na Moravě

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
60	19	18	27	9	17	0	150

Trat'ový úsek Polanka nad Odrou – Ostrava-Svinov

Směr Polanka nad Odrou – Ostrava-Svinov

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
60	19	19	6	24	9	2	139

Směr Ostrava-Svinov -Polanka nad Odrou

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
60	19	13	25	6	16	1	140

Trat'ový úsek Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n.

Směr Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n.

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
63	29	7	19	6	28	12	2	166

Směr Ostrava hl.n. - Ostrava-Svinov

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
63	31	4	13	25	6	28	1	171

Opět je zřejmé, že úsek Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n. je se svými 170 páry vlaků za 24 hod na hranici výkonnosti dvoukolejné trati.

Trat'ový úsek Ostrava hl.n. – Bohumín Vrbice

Směr Ostrava hl.n. – Bohumín Vrbice

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
47	21	13	14	1	22	14	1	133

Směr Bohumín Vrbice - Ostrava hl.n.

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
48	22	8	10	15	6	25	2	136

Trat'ový úsek Bohumín Vrbice - Bohumín

Směr Bohumín Vrbice - Bohumín

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
47	21	13	11	1	10	10	1	114

Směr Bohumín - Bohumín Vrbice

SC,EC,IC,EN,Ex,R	Sp,Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	celkem
48	22	8	9	3	4	17	1	112

V praxi je zatížení trati menší, neboť všechny nákladní vlaky nejedou každý den. Statistiku o skutečném počtu vlaků projektant nemá k dispozici.

4. Výhledový rozsah dopravy

Výhledový rozsah dopravy byl převzat ze studie proveditelnosti „Průjezd uzlem Ostrava hl.n.“, kde byl projednán s objednateli dálkové i regionální osobní dopravy pro konvenční tratě. Pro nové rychlé spojení byl aktualizován cestou MD (Odbor veřejné dopravy) a KCOD Ostrava. Přehled linek osobní dopravy je v příloze C.8.1.

Dálková osobní doprava

Dálková osobní dopravu sestavilo MD, Odbor veřejné dopravy a předána byla projektantovi prostřednictvím Odboru strategie, oddělení koncepce Generálního ředitelství SŽDC.

První přepravní segment (Ex):

Ex1 (...) Praha – Brno – Ostrava (...) *předpoklad intervalu 30' celodenně, 36 párů/den, 4 páry/2 hod, souprava 400 osob, rychlost dle parametrů RS1, elektrická trakce, příjezd po trati RS. Z pohledu MD se očekává jízda přes Bohumín a pokračování v intervalu 120' směr Žilina. Do Polska dle vývoje jednání s polskou stranou. Zbývající vlaky budou ukončeny v prostoru Moravskoslezské aglomerace, tj.ukončeny v Bohumíně, vedeny do Třince přes Karvinou variantně vedeny přes Ostravu Střed a Havířov do Třince. Polanská spojka musí umožnit průjezd vlaků z trati RS do Ostravy-Kunčic. Dohodnuto bylo s MD následující rozdělení linky podle směrů takto:

9/1 interval 120 minut z Bohumína směr Polsko

9/1 interval 120 minut z Bohumína směr Slovensko

9/1 interval 120 minut s ukončením v Bohumíně

9/1 interval 120 minut ze ŽST Ostrava hl.n. přes Ostrava-Kunčice do Třince

Ex4 Břeclav – Otrokovice – Ostrava* (s možným pokračováním dále do Polska). Obsluhuje současné tarifní body linky Ex4**na území ČR, příjezd do uzlu Ostrava po konvenční dráze, elektrická trakce. Interval 120' se špičkovým vloženými vlaky na 60' 9 párů/den, 2 páry/2hod. Předpokládá se poloha odvozená od Ex4A v Břeclavi. *Ex4A Wien/Bratislava – Břeclav – Brno - Ostrava – Katowice (...) *předpoklad potřebného intervalu 120', souprava 400 míst, elektrická trakce. Příjezd po trati RS. V Břeclavi poloha systémově jako Ex3. Pro dimenzování kolejiště ve stanicích ostravské aglomerace je po dohodě s MD počítáno s oběma linkami ve dvouhodinové dopravní špičce s tím, že jedna bude pokračovat do Polska a jedna ukončí jízdu v Bohumíně.

Druhý přepravní segment (R)

R8 Brno – Ostrava – Bohumín*, interval 60', 18 párů/den 2 páry/2 hod souprava 400 osob, min. 160 km/h (do výstavby nové trati), elektrická trakce, ukončení v Brně (možnost průjezdu do kordónové stanice), časová poloha cca stávající dle konceptu na trati 300, úsilí po provázání Ex2 a R8 v Hranicích na Moravě dle možností infrastruktury, vybrané vlaky zastavují Suchdol+Studénka. Příjezd po konvenční dráze.

R18 Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava *interval 60' (v sedle 120'), 13 párů/den 2 páry/2 hod souprava 250 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce. Poloha vlaku závisí na uspořádání Ex1. Cílová stanice této linky rovněž výrazně závisí na uspořádání Ex1 a dohodě s regionální dopravou. Příjezd po konvenční dráze. Podle pokynů MD linka vedena přes Ostrava střed – Havířov do Třince.

R27 Olomouc – Opava – Ostrava střed – Frýdek Místek, interval 60', 18 párů/den 2 páry/2 hod ve spolupráci s regionální dopravou s vloženými špičkovými vlaky, souprava až 400 osob (výrazné špičkové výkyvy), poloha L:00 v Olomouci, dále dle stavu infrastruktury na předemtných dráhách (nyní x Valšov, Krnov, Ostrava Svinov). Nezávislá trakce.

Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Hranice na Moravě – Vsetín (Žilina), interval 60', 2 páry 2 hod, cca 18 párů vlaků za den. Předemtnou dráhu pojíždí v úseku Prosenice – Hranice na Moravě po konvenční vrstvě.

Noční vlaky - 2 páry nočních R vlaků Cheb – Praha – Ostrava – Žilina – Košice – Humenné, jízda po konvenční dráze, převzato ze studie proveditelnosti „Průjezd uzlem Ostrava hl.n.“

Regionální osobní doprava na úseku Studénka- Ostrava-Svinov - Bohumín

Linka R1 Krnov-Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n – Ostrava-Kunčice – Jablunkov, interval 120 min
Linka R2 Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice – Frýdek-Místek-Valašské Meziříčí, interval 120 min
Linka S2 Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n.- Bohumín- Mosty u J. (Čadca), interval 60/30 min
Linka S4 Havířov – Ostrava střed- Ostrava hl.n. – Mošnov letiště, interval 60 min
Linka S6 Ostrava hl.n –Ostrava-Kunčice – Veřovice (Val.Meziříčí), interval 60 min
Linka S1 Opava východ –Ostrava-Svinov-Ostrava Vítkovice – Český Těšín, interval 60 min
Linka S5 Ostrava-Svinov-Ostrava Vítkovice – Ostravice, interval 60 min
Linka S3 Ostrava-Svinov-Hranice na Moravě , interval 120/60 min

Regionální doprava podle počtu vlaků

Linka R1 (Krnov) Opava-východ-Ostrava-Svinov–Ostrava hl.n – Havířov – (Jablunkov),	9 párů
Linka R2 Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice – Frýdek-Místek-Valašské Meziříčí,	9 párů
Linka S2 Ostrava-Svinov–Ostrava hl.n.-Bohumín- Mosty u J. (Čadca), 22 párů, po Třinec	30 párů
Linka S4 Havířov – Ostrava střed- Ostrava hl.n. – Mošnov letiště,	19 párů
Linka S6 Ostrava hl.n–Ostrava-Kunčice–Frenštát p.R. (Val.Meziříčí),	19 párů
Linka S1 Opava východ –Ostrava-Svinov-Ostrava Vítkovice – Český Těšín	19 párů
Linka S5 Ostrava-Svinov-Ostrava Vítkovice – Ostravice,	19 párů
Linka S3 Ostrava-Svinov-Hranice na Moravě	12 párů

Nákladní doprava v ostravském uzlu

V nákladní dopravě bude stále více narůstat kontejnerová doprava a doprava zásilek v ucelených vlacích. Ve středně a dlouhodobém horizontu předpokládá Ministerstvo dopravy zvýšení dopravní zátěže vyvolané tranzitujícími nákladními vlaky. Uzel Ostrava se nachází na prioritním evropském koridoru nákladní dopravy, definovaném v nařízení EP a Rady č.913/2010. Plný provoz Balticko-adriatického koridoru musí být zahájen již v roce 2015. Předpokládá se, že to povede k dalšímu zvýšení přeprav realizovaných v severojižním směru s dopadem na celkovou kapacitu uzlu. S ohledem na konkurenční větev nákladního koridoru vedenou z Katovic přes Žilinu do Bratislavy a Vídně je podle MD zabezpečení dostatečné kapacity uzlu Ostrava klíčovým požadavkem pro zachování celkové konkurenceschopnosti uzlu ve vazbě na pravostranný provoz.

Kromě záměrů v dálkové nákladní dopravě je třeba respektovat i místní a vlakotvornou práci v uzlu s nákladním vozem.

K tomu ČD Cargo, a.s. poskytlo údaje k současnému stavu, které jsou uvedeny v dopravní technologii stávajícího stavu. Výhled je podle vyjádření ČD Cargo, a.s. závislý na stabilizaci rozsahu požadavků zákazníků za poslední roky a to včetně návratu k výkonům před krizovými roky 2008-2009. Podtržena je přitom důležitost stanice Ostrava hl.n. v systému práce společnosti ČD Cargo, a.s.

Dopravce **Advanced World Transport a.s. (AWT a.s.)** jako nástupnická společnost OKD Doprava a.s. požaduje zachovat napojení kolejiště Uhelné služby z obou stran, tj. od Ostravy-Hrušova tak i od osobního nádraží Ostrava hl.n. Dále požaduje zachovat možnost jízdy nákladních vlaků na směr Ostrava hl.n. - Ostrava střed s pokračováním na vlečkovou síť AWT a.s. směr Zárubek. Vlastní kolejiště Ostrava hl.n. musí i nadále umožnit realizaci dnes prováděných manipulací, tedy přeprahů, čekání, prohlídky a jiných úkonů pro všechny dopravce v uzlu.

Stávající místa napojení AWT a.s. na železniční síť

- Ostrava střed s napojením na vlečku AWT Zárubek a dále na vlečkovou síť AWT
- Ostrava hl.n. koksovna Svoboda dvě napojení na část „Uhelná služba a na část „Hlavní závod“
- Koksovna Šverma s napojením na vlečku BC MCHZ
- Ostrava Hrušov napojení na vlečku AWT Ostrava Heřmanice s dalším pokračováním na vlečkovou síť AWT
- Kolej č.2b na Ostrava levé na obsluhu Laguny Ostramo

Advanced World Transport a.s. počítá v dlouhodobém horizontu se zachováním vlečkové sítě, kolejových napojení a ostatních dopravních konstrukcí a staveb v lokalitě uzlu Ostrava hl.n. ve stávajícím směrovém vedení.

Počty jízd

- Přes Zárubek 3 páry vlaků tranzit směr Ostrava střed – Ostrava-Hrušov, 1 pár vlaků z/do Ostrava pravé v denním průměru, při špičkových výkonech 4 páry směr Ostrava-Hrušov, 2 páry z/do Ostrava pravé. Ve výhledu by se situace na tomto úseku neměla měnit
- Ostrava hl.n. koksovna Svoboda na napojení „Uhelná služba“ 3 páry vlaků denně, špičkově 4 páry vlaků denně. Ve výhledu by se situace neměla měnit. Napojení „Hlavní závod“ 1 pár vlaků denně, špičkově 2 páry vlaků denně. Ve výhledu by se situace neměla měnit. Dále v tomto napojení 2x denně obsluha vlečky prostřednictvím ČD Cargo ve směru z/na Ostrava pravé nádraží, špičkově výkony 3x denně. Ve výhledu by se situace neměla měnit.
- Koksovna Šverma 2x týdně obsluha mezi koksovnami Svoboda a Šverma, ve výhledu by se tyto obsluhy měly redukovat. Dále 4x denně obsluha depa AWT Šverma, špičkově až 5x denně. Ve výhledu by se obsluha depa měla redukovat. Obsluha navazující vlečky BC MCHZ 2x denně z/do Ostrava pravé + 1x za 3dny tranzit směr Bohumín. Špičkové výkony jsou obsluha vlečky BC MCHZ 3x denně z/do Ostrava pravé + 1x za 2 dny tranzit směr Bohumín. Ve výhledu by se situace neměla měnit s redukcí výkonů se neuvažuje
- Ostrava-Hrušov na /z vlečky Heřmanice 10 párů vlaků denně z toho 5 párů tranzit ve směru Ostrava-Svinov a 5 párů končících/výchozích na vlašcích AWT Šverma, Svoboda, BC MCHZ. Špičkové výkony 14 párů vlaků denně z toho 7 párů tranzit ve směru Ostrava-Svinov a 7 párů končících/výchozích na vlašcích AWT Šverma, Svoboda, BC MCHZ. Ve výhledu společnosti se neuvažuje s redukcí výkonů

- Napojení na kolej č.2b Ostrava levé nádraží. V současné době nevyužíváno. V příštích letech v plánu obsluha 1x denně přes Ostrava levé nádraží

Z vyjádření společnosti **VÍTKOVICE Doprava, a.s.** vyplývá, že i v budoucnosti budou trvat na napojení vlečky jak ve stanici Ostrava střed tak i Ostrava-Vítkovice. Počet vlaků na vstupu i výstupu špičkově dosahuje 4 až 5 vlaků/den v průměru pak 2 až 3 vlaky den. Obrat vozů na vlečce realizovaný ČD Cargo byl v roce 2011 43400 vozů.

Rozsah výhledové osobní a nákladní dopravy za 24 hod

Traťový úsek Bohumín – Ostrava hl.n.

směr Bohumín – Ostrava hl.n.

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
45	4	18	0	30	4	24	20	7	25	1	19	197	vlaků

směr Ostrava hl.n. - Bohumín

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
45	4	18	0	30	4	24	6	26	22	1	20	200	vlaků

Traťový úsek Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov

směr Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
54	4	49	9	49	0	30	30	6	24	1	22	278	vlaků

směr Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n.

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
54	4	49	9	49	0	34	12	26	16	1	22	276	vlaků

Rozčlenění podle směru jízdy na Bohumín a Ostrava střed

Traťový úsek Ostrava hl.n., osobní nádraží – Ostrava-Svinov

směr Ostrava hl.n., osobní nádraží – Ostrava-Svinov

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
45	4	18	0	30	0	30	30	6	24	1	22	210	vlaků

směr Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n., osobní nádraží

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
45	4	18	0	30	0	34	12	26	16	1	22	208	vlaků

Traťový úsek Ostrava hl.n., báňské nádraží – Ostrava-Svinov

směr Ostrava hl.n., báňské nádraží – Ostrava-Svinov

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
9	0	31	9	19	0	0	0	0	0	0	0	68	vlaků

směr Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n., báňské nádraží

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
9	0	31	9	19	0	0	0	0	0	0	0	68	vlaků

Trat'ový úsek Ostrava hl.n., Báňské nádraží– Ostrava střed

směr Ostrava hl.n. , Báňské nádraží– Ostrava střed

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
9	0	31	9	38	1	3	3	2	12	1	5	114 vlaků

směr Ostrava střed - Ostrava hl.n. . Báňské nádraží

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
9	0	31	9	38	1	2	2	4	12	1	5	114 vlaků

Rozsah výhledové osobní a nákladní dopravy ve špičkové dvouhodině**Trat'ový úsek Bohumín – Ostrava hl.n.**

směr Bohumín – Ostrava hl.n.

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
7	0	2	0	4	1	2	1	0	1	0	2	20 vlaků

směr Ostrava hl.n. - Bohumín

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
7	0	2	0	4	0	2	0	2	1	0	2	20 vlaků

Trat'ový úsek Ostrava hl.n., osobní nádraží – Ostrava-Svinov 2 hod

směr Ostrava hl.n., osobní nádraží – Ostrava-Svinov

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
7	0	2	0	4	1	2	2	1	1	0	2	22 vlaků

směr Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n. , osobní nádraží

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
7	0	2	0	4	0	2	2	2	1	0	2	22 vlaků

Trat'ový úsek Ostrava hl.n., báňské nádraží – Ostrava-Svinov 2 hod

směr Ostrava hl.n., báňské nádraží – Ostrava-Svinov

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
1	0	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0	8 vlaků

směr Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n. , báňské nádraží

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
1	0	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0	8 vlaků

Trat'ový úsek Ostrava hl.n. , Báňské nádraží– Ostrava střed 2 hod

směr Ostrava hl.n. . Báňské nádraží– Ostrava střed

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
1	0	4	1	4	0	0	1	1	2	0	0	14 vlaků

směr Ostrava střed - Ostrava hl.n. . Báňské nádraží

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem
1	0	4	1	4	1	0	0	1	2	0	0	14 vlaků

Rozsah výhledové osobní a nákladní dopravy v době 5-20 hod

Traťový úsek Bohumín – Ostrava hl.n.

směr Bohumín – Ostrava hl.n.

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
38	0	14	0	25	1	15	12	4	15	1	11	136	vlaků

směr Ostrava hl.n. - Bohumín

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
38	0	14	0	25	0	15	3	16	13	1	12	137	vlaků

Traťový úsek Ostrava hl.n., osobní nádraží – Ostrava-Svinov

směr Ostrava hl.n., osobní nádraží – Ostrava-Svinov

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
38	0	14	0	25	1	17	17	4	12	1	14	143	vlaků

směr Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n. , osobní nádraží

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
38	0	14	0	25	0	19	8	13	10	1	14	142	vlaků

Traťový úsek Ostrava hl.n., báňské nádraží – Ostrava-Svinov

směr Ostrava hl.n., báňské nádraží – Ostrava-Svinov

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
7	0	26	8	15	0	0	0	0	0	0	0	56	vlaků

směr Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n. , báňské nádraží

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
7	0	26	8	15	0	0	0	0	0	0	0	56	vlaků

Traťový úsek Ostrava hl.n., Báňské nádraží– Ostrava střed

směr Ostrava střed - Ostrava hl.n. . Báňské nádraží

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
7	0	26	8	32	1	1	1	3	8	1	4	92	vlaků

směr Ostrava hl.n. , Báňské nádraží– Ostrava střed

EC,IC,Ex	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	
7	0	26	8	32	1	2	2	1	8	1	4	92	vlaků

5. Navrhovaný stav

Dopravní schéma je v příloze č. C.8.2

Předložená studie zpracovává návrh vysokorychlostní tratě v úseku Přerov (Klopotovice/Chropyně) – Bohumín (Polská republika). Základním parametrem návrhu je maximální rychlost stanovená zadáním na 350 km/h s možností snížení v oblasti uzlů. Minimální rychlost je stanovena na 160 km/h. Navrhovaný stav rychlého spojení možno z dopravně-technologického hlediska rozdělit na část:

- Přerov (Klopotovice/Chropyně) – Polanka nad Odrou, kde je VRT vedena v samostatné dvoukolejné stopě navazující na předchozí úsek Brno – Přerov

- b) Polanka nad Odrou – Bohumín – Polská republika, kde pojedou vlaky dálkové osobní dopravy z koridorové tratě i rychlého spojení na žádost objednatele studie v jedné společné dvoukolejné stopě.

Obecné zásady:

- max. návrhová rychlost 350 km/h, min. 160 km/h
- odbočení z VRT min. na rychlost 160 km/h
- kolejové spojky navrženy na rychlost 160 km/h, případně 120 km/h
- kolejová propojení/dopravní po cca 15km
- max. sklon 20‰, u krátkých ramp až 35‰

5.1 Přerov (Klopotovice/Chropyně) – Polanka nad Odrou

5.1.1 Klopotovice/Chropyně – Prosenice

Navrhovaný úsek začíná variantně:

A1. u obce Klopotovice, kde navazuje na trasu VRT Brno – Přerov dle Koordinační studie VRT 2003 v územně chráněném koridoru VRT.

A2. v žst. Chropyně, kde navazuje na modernizovanou trať Brno – Přerov

Pozn.: Základní trasou nesoucí pracovní staničení je trasa varianty A1/B1.1 (trasa nejdelší). Počáteční staničení varianty A2 je zpětně odvozeno od místa styku obou variant u Prosenic.

Obě varianty jsou navrženy jako dvoukolejné tratě s návrhovou rychlostí 350 km/h. Vzhledem k návrhové rychlosti modernizované tratě Brno – Přerov (200km/h) se návrhová rychlost u varianty A2 postupně zvyšuje na 350 km/h (260 a 300 km/h).

A1. Trasa navazuje na vysokorychlostní trať přivedenou od Brna do oblasti Klopotovic, kde je na konci dlouhého přímého úseku v km 1,50 uvažováno s kolejovým propojením sloužícím pro sjezd a nájezd vlaků pro relace Brno – Olomouc a Brno – Přerov. Trasa dále prochází kolem Věrovan a Rokytnice a severně objíždí Přerov. V oblasti Rokytnice je uvažováno s dvojnásobným křížením kanálu D-O-L (km 11,2 a 13,7). V úseku mezi druhým křížením s D-O-L a uvažovanými Rokytnickými tunely (dva samostatné jednokolejné tunely) dl. 3,20km je navrženo odbočení sjezdů pro relace Ostrava – Olomouc v km 14,50 – odbočka Rokytnice. Vzhledem ke stísněným podmínkám bylo možno navrhnout v tomto prostoru pouze odbočné větve a kolejové propojení bylo třeba navrhnout za tunelem v km 19,00, což značně prodlužuje dopravu. Sjezdy jsou zapojeny do koridorové trati do přerovského zhlaví žst. Brodek u Přerova a jsou navrženy na rychlost 160 km/h včetně všech odbočných výhybek. Sjezdy jsou odpojeny z VRT i koridorové trati bezkolizně mimoúrovňově. Trasa je dále vedena nadjezdem nad kanálem D-O-L, výhledovou trasou dálnice D1 a žel. koridorovou trati Přerov – Ostrava a klesá k transformovně Prosenice.

A2. V rámci modernizace trati Brno – Přerov bude stávající trať zdvoukolejněna, stanice Chropyně plně peronizována a vlaky přivedeny od Kojetína rychlostí 200 km/hod. V rámci stavby VRT bude předěláno přerovské zhlaví žst. Chropyně. Stopa VRT je přes žst. Chropyně ztotožněna se stopou modernizované dvoukolejné trati a za žst. Chropyně se z této stopy odchyluje při současném zvýšení rychlosti na 250/260 km/h (km 3303.03 = km 77,274 67). Modernizovaná trať směrem do Přerova musí nově vycházet z předjízdových kolejí. Kolej

pro směr Brno – Přerov bude napojena do zmodernizované stopy těsně za stanicí. Kolej pro opačný směr je přeložena pro možnost mimoúrovňového vykřížování asi o 300m severně a do zmodernizované stopy se vrací přibližně v km 81,0. Trasa VRT dále pokračuje v koridoru mezi kanálem D-O-L a letištěm Přerov, kde vzhledem k blízkosti přistávací dráhy je nutno trať lokálně zahлубit. Dále trasa severně objíždí Přerov, kde mimoúrovňově podjíždí připravovanou dálnici D1 a dále pokračuje v souběhu s touto dálnicí k transformovně Prosenice.

5.1.2 Nájezd na VRT od/do Olomouce

Možné jsou dvě varianty, tj. využít stávající kolejové propojení Olomouce přes Dluhonickou spojkou do Prosenic a z Prosenic vyvést na severním zhlaví nové napojení na VRT do odbočky Prosenice, nebo provést velmi náročné zcela nové napojení přes odbočku Rokytnice popsané v bodě A1.

V současnosti je vyprojektováno nové kolejové propojení mezi stanicemi Brodek u Přerova – Dluhonice řešící přesmykem mimoúrovňové vykřížení jízdy vlaků na směru Olomouc – Prosenice s vlaky na směru Přerov/Prosenice – Olomouc. Vlastní přesmyk je navržen na rychlost 160 km/hod s tím, že nová traťová kolej č.3 odbočuje již z dluhonického zhlaví ŽST Brodek u Přerova výhybkou na rychlost 160 km/hod a pokračuje rozhodným stoupáním 5,72‰ na nadjezd přes silnici Rokytnice – Císařov i přes traťové koleje Brodek u Přerova – Dluhonice odkud klesáním 8,89‰ je nová traťová kolej zapojena přímo do dopravní koleje č.8 rekonstruované výhybny Dluhonice. Rychlost 160 km/hod je pro výkyvné skříně zachována téměř v celé délce nové traťové koleje a snižuje se cca 400 metrů před výhybnou Dluhonice na 130 km/hod a tato rychlost pokračuje až cca 2 km před stanicí Prosenice, kde navazuje rychlost 160 km/hod pro všechny druhy souprav přes celou stanicí Prosenice podle v roce 2013 zpracované studie „Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice“. Při napojení na VRT je rychlostí 160 km/hod pokračováno ze stanice Prosenice bezkolizně ze staničních kolejí č.3,4 až na odbočku Prosenice na VRT. Pro vozidla bez naklápačnické techniky je v části koleje č.2S rychlost 100 až 120 km/hod. V koleji č. 1S pro směr jízdy Prosenice – Dluhonice jsou směrové poměry pro rychlost příznivější. Jízdní doba Brodek u Přerova – Prosenice – odbočka Prosenice na VRT je 7,5 minut pro naklápačnickou techniku, 8,5 minut pro klasické soupravy. V případě vybudování zcela nového dvoukolejného napojení koridorové trati v prostoru Brodek u Přerova – Prosenice s mimoúrovňovými kříženími se stávajícími tratěmi na trať VRT bude jízdní doba 5 minut pro ICx jednotku i klasické soupravy s lokomotivou řady 380. Rychlost 160 km/hod je v celé délce nájezdu na VRT. Úspora času je 2,5 až 3,5 minuty proti využití stávajících tratí.

5.1.3 Prosenice – Polanka nad Odrou

Za transformovnou Prosenice, kde se slučují obě varianty A1 a A2, trať stoupá a nadjíždí stávající koridorovou trať Přerov – Ostrava. Před tímto křížením odbočují sjezdy do žst. Prosenice ve směru od Ostravy. Tyto sjezdy jsou navrženy na rychlost 160km/h a zaústěny do lipnického zhlaví žst. Prosenice. Napojení uvažuje s přestavbou žst. Prosenice pro zvýšení rychlosti do obou směrů (Přerov i Olomouc) na 160km/h. Sjezdy jsou napojeny vždy pro

možnost bezkolizních jízd do obou směrů, přičemž pro směr Ostrava – Přerov je ve zhlaví snížena rychlost na 120km/h. Pro ostatní směry je rychlost odbočení a kolejových propojení navržena 160km/h. Navržené odbočení z hlavní trasy je třeba zrealizovat na estakádě. Trasa dále pokračuje směrovým obloukem přes dvoukolejný tunel Trnávka dl. 600m v km 28,00 k žst. Lipník nad Bečvou a dále pokračuje v souběhu s koridorovou tratí. V prostoru za žst. Lipník nad Bečvou v km 30,00 je navržena dopravní Trnávka s kolejovým rozvětvením, předjízdnyými kolejemi a manipulačními kolejemi pro potřeby údržby VRT. Tuto dopravnu lze propojit se stávající žst. Lipník nad Bečvou. Trasa pokračuje v souběhu s koridorovou tratí až do km 31,50, kde se odklání a projíždí krátkým tunelem v místní části Slavíč. Dále trasa pokračuje do blízkosti žst. Drahotuše, kde je v km 36,5 zřízena odbočka Drahotuše se sjezdy do žst. Hranice na Moravě. Sjezd pro směr Hranice na Moravě – Přerov odbočuje z VRT před křížením s koridorovou tratí s rychlostí odbočení 160 km/h a pokračuje v souběhu s koridorovou tratí do které je zapojen rychlostí 120 km/h před hranickým viaduktem. Sjezd pro opačný směr odbočuje z VRT za mimoúrovňovým křížením s koridorovou tratí rychlostí 160 km/h, mimoúrovňově kříží Drahotušskou spojku a rychlostí 120 km/h se napojuje do koridorové trati před hranickým viaduktem. Hlavní trasa dále severně obchází Hranice na Moravě, mimoúrovňově kříží dálnici D1 a v km 46,50 je navržena odbočka Bělotín, kde jsou mimoúrovňově bezkolizně zapojeny sjezdy do žst. Hranice na Moravě ve směru od Ostravy. Tyto sjezdy jsou zapojeny do polomského zhlaví žst. Hranice na Moravě. Oba tyto sjezdy jsou navrženy na rychlost 120 km/h ve směru z žst. Hranice na Moravě a dále od místa křížení s dálnicí D1 na rychlost 160 km/h. Za Bělotínem se trasa přimyká k dálnici D1 s níž jde v souběhu až do km 66,50. V tomto místě VRT dálnici nadjíždí pod velmi malým úhlem křížení – cca 6°. Před nadjezdem dálnice je navrženo kolejové propojení na rychlost 160 km/h. Dále se hlavní trasa stáčí okolo Studénky dlouhými protisměrnými oblouky do žst. Jistebník. Před žst. Jistebník je navrženo mimoúrovňové bezkolizní odbočení pro sjezd na konvenční trať – odbočka Jistebník. V prostoru žst. Jistebník bylo možné vést VRT pouze na stávajícím drážním tělese na straně výpravní budovy. To si vyžádalo kompletní rekonstrukci žst. Jistebník. VRT tuto stanici projíždí bez obsluhy. Sjezdy z VRT do Jistebníku jsou navrženy na 160 km/h. Vzhledem k trasování VRT blíže k obci Jistebník je možné provést přeložku koridorové trati zvětšením poloměru oblouku před stanicí a snížit tak negativní vliv dělení území četnou a celkově i vzájemně vzdálenou dopravní infrastrukturou. Dále směrem k Ostravě je VRT vedena v přísném souběhu s konvenční tratí. Poloměr a poloha směrového oblouku za žst. Jistebník (v km 79,50) umožní obdobně jako před stanicí provést přeložku koridorové trati pro získání těsnějšího souběhu. V prostoru výh. Polanka nad Odrou je VRT vedena nad kolejištěm výhybny s nutností demolice pouze jediné koleje a minimální části ostravského zhlaví. Za odbočkou trasa VRT strmě klesá do úrovně stávající koridorové trati pod trať směřující na Ostravu-Vítkovice. V prostoru Ostravského zhlaví výh. Polanka nad Odrou je navrženo bezkolizní odpojení nákladní koridorové dopravy, což si vzhledem k nutnosti zachování trasy na Ostravu-Vítkovice vyžádalo mimoúrovňové křížení ve třech výškových úrovních – nejnižší (zahlobené) je navržena dálková osobní koridorová doprava, stávající úroveň je uvažována pro regionální osobní, resp. nákladní dopravu. Tyto úpravy si vyžádají zrušení přímého napojení manipulačních kolejí výh. Polanka nad Odrou. Zapojení bude provedeno pouze z jedné koleje určené pro nákladní vlaky Ostrava – Přerov. Trasa VRT

následně ztrácí svůj statut segregované dopravy a ostravským uzlem je vedena jako konvenční dráha s rychlostí do 160 km/h.

5.2 Polanka nad Odrou – Bohumín – Polská republika

5.2.1 Polanka nad Odrou – Bohumín-Vrbice

Na základě požadavku objednatele jsou ostravským uzlem vedeny tři dvoukolejné stopy. Jedna pro nákladní a regionální osobní dopravu, další pro dálkovou osobní dopravu společně s vlaky VRT. Třetí stopa s přesmykem nad tratí směr Bohumín je pro všechny vlaky osobní dopravy odbočující v ŽST Ostrava hl.n. směr Ostrava střed- Ostrava Kunčice – Havířov – Český Těšín nebo směr Ostrava Kunčice – Frýdek Místek – Valašské Meziříčí. Odchylně od předchozích studií je na základě požadavku objednatele vedena dvoukolejná stopa pro vlaky VRT na povrchu se zábořem kolejí pro nákladní dopravu.

Dopravní technologie navrhovaného stavu pro vedení VRT ostravským uzlem vychází z v roce 2013 dokončené studie s názvem „Průjezd uzlem Ostrava hl.n.“ Tato studie počítá jen s jedním seřadovacím obvodem ve stanici Ostrava hl.n., a to s pravým nádražím na jehož straně leží opravná vozů, odbočuje většina vleček a je zde lokomotivní depo. Na straně levého nádraží je výpravní budova, odbočení tratě směr Ostrava střed a je zde i situována větší část města s přístupem na MHD. Koncepčně se tak předurčuje pravá část stanice pro železniční nákladní dopravu a levá část stanice pro dopravu osobní. Zaniká tak pro nákladní dopravu levé nádraží a ve studii se posiluje kolejově pravé nádraží. Návrh počítá s nárůstem vlakovitostních prací až o 30%, tj. na 43 až 49 vlaků/24 hod a na tuto hodnotu je přepočítán i potřebný rozsah kolejiště jednoho seřadovacího obvodu na 7 vjezdových kolejí +1 kolej objízdna, 26 směrových kolejí a 8 odjezdových kolejí. Dále studie prokázala, že pro výhledovou dopravu bez VRT je nutno mezi stanicemi Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov počítat se čtyřmi traťovými kolejemi samostatně zapojenými do stanice Ostrava-Svinov s mimoúrovňovým vykřížením vlaků na směru Ostrava-Svinov – Bohumín s vlaky na směru Ostrava střed – Ostrava-Svinov. Osobní nádraží ŽST Ostrava hl.n. je posíleno na 5 nástupištních hran pro směr Bohumín a 5 nástupištních hran pro směr Ostrava střed. Pro vlaky VRT byla ve studii navržena samostatná dvoukolejná stopa, která je před osobním nádražím ŽST Ostrava hl.n. zahlobena a na povrch vystupuje až za řekou Ostravice v obvodu Ostrava Hrušov. Tím se řeší mimoúrovňovým způsobem křížení vlaků VRT s vlaky směr Ostrava střed. Celkem jsou tak ŽST Ostrava hl.n. vedeny tři dvoukolejné stopy a to pro vlaky VRT, vlaky směr Ostrava střed, Havířov a vlaky koridorové směr Bohumín. Všechny tři dvoukolejné stopy vedou po obalu kolejiště pravého seřadovacího nádraží a to v prostoru současného levého nádraží, které se kolejově zmenšuje, pro seřadovací práce ruší a zůstává jen pro odstavování nákladních vozů. Tolik výtah z předcházející studie „Průjezd uzlem Ostrava hl.n.“

V nyní předkládané studii navrhovaný stav začíná za výh. Polanka nad Odrou, kde dochází ke spojení vysokorychlostní osobní dopravy s koridorovou dálkovou osobní dopravou. Koleje stávající koridorové trati jsou mezi výh. Polanka nad Odrou a žst. Ostrava-Svinov oddáleny a mezi ně je přivedena trasa VRT. Spojení obou tratí je provedeno v km 85,850 výhybkami 1:33.5-8000 /4000-PHS na rychlost 160km/h. Dále do žst. Ostrava-Svinov (km 87,50)

pokračuje celkem 6 trat'ových kolejí – dvě pro dálkovou osobní dopravu (Ex, R) ve směru od Přerova, dvě pro nákladní a regionální osobní dopravu ve směru od Přerova a dvě pro osobní i nákladní dopravu ve směru od žst. Ostrava-Vítkovice (přes odb. Odra), kde je uvažováno s výhledovým zdvoukolejněním trati. Žst. Ostrava-Svinov si vzhledem k zaústění většího počtu kolejí z obou směrů vyžádá kompletní přestavbu. Ta uvažuje s vybudováním dvou nových ostrovních nástupišť pro dálkovou osobní dopravu (spoje vyššího segmentu Ex, R) , která doplní ponechaná stávající 3 ostrovní nástupišť. Průjezd žst. Ostrava-Svinov je navržen na rychlost:

- 120km/h pro osobní vlaky vyššího segmentu
- 100 km/h pro nákladní a regionální osobní dopravu (dále nákladní průtah)
- 120 km/h pro směr do/od odb. Odra
- 50 km/h pro vlaky ve/ze směru Opava východ

Ve směru Bohumín dále pokračují dva páry kolejí. Jeden pár pro osobní dopravu vyššího segmentu a jeden pár pro nákladní a regionální osobní dopravu. V km 89,00 za přemostěním přes řeku Odru (kanál D-O-L) je navrženo kolejové propojení, kde se bezkolizně oddělí z nákladního průtahu dvoukolejná trať směrem na Ostravu-střed. Ta dále mimoúrovňově přechází na pravou stranu (ve smyslu staničení) kolejí vyššího segmentu. Tento přesmyk je navržený jako dvoukolejný, ale pro zatím zadaný výhledový rozsah dopravy vyhoví i jednokolejný. Do přesmyku je v oblasti zast. Mariánské Hory přímo zapojená spojovací kolej pro vlaky vyššího segmentu pro směr Přerov – Ostrava vedené směrem na Ostravu-střed. Nové uspořádání průjezdu mezi levým a pravým nádražím si vzhledem k potřebě provedení celkem šesti kolejí doplněných o dvě předjízdne koleje pro nákladní vlaky vyžádalo redukci kolejiště pravého nádraží (vlevo ve smyslu staničení). S využitím levého nádraží pro seřadovací práce se výhledově neuvažuje. Toto kolejiště bude určeno k odstavování vozů a ve studii byla pouze ověřena možnost jeho přímého zapojení z kol. rozvětvení za řekou Odrou. V km 90,44 jsou navržena dvě ostrovní nástupišť zastávky Ostrava-Mariánské Hory v kolejích nákladového průtahu a v kolejích přesmyku. Dále pokračuje 6 průběžných kolejí do osobního nádraží Ostrava hl.n.. V km 91,00 – 91,50 jsou navržena kolejová propojení s využitím pro rychlé vedení dopravy vyššího segmentu ve směru Ostrava-střed – Přerov a současně pro možnost obsluhy vjezdového kolejiště ze směru od Ostrava-střed. Tato propojení zdvojují kolejová propojení v obvodu osobního nádraží, kde jsou obě tyto možnosti dostupné. V úseku km 91,00 – 92,00 jsou na nákladovém průtahu navrženy předjízdne koleje (jedna pro každý směr). V km 92,00 je navrženo mezi kolejemi přesmyku tříkolejné odstavné kolejiště pro osobní vlaky odbavované na Frýdlanském nástupišti. Vedení jedné z kolejí přesmyku si vyžádalo redukci zapojení podstatné části kolejí Báňského nádraží. V km 93,00 se nachází nástupišť osobního nádraží žst. Ostrava hl.n. Celkově je navrženo 5 nástupních hran pro koleje vyššího segmentu, 2 nástupní hrany na nákladovém průtahu pro regionální osobní dopravu a 5 nástupních hran u Frýdlantských nástupišť. Frýdlantské nástupišť jsou vzhledem ke značně stísněným prostorovým poměrům navržena u kolejí s poloměry oblouků od 300m. Bohumínským zhlavím žst. Ostrava hl.n. prochází celkem 4 průběžné koleje, které dále překračují řeku Ostravici. Vzhledem k redukci vlivu Uhelné služby na osobní dopravu je navrženo nové propojení včetně přemostění řeky Ostravice do kolejiště žst. Ostrava-Hrušov. V km 95,30 je navrženo odbočení z nákladového průtahu do stávající koleje na Orlovou. Do této koleje je zapojeno i kolejiště žst. Ostrava-Hrušov. Koleje vyššího segmentu tuto trať

mimoúrovňově kříží v km 95,70. Z důvodu mimoúrovňového vykřížení se koleje vyššího segmentu vzdalují od kolejí nákladního průtahu. Dále pokračují 4 souběžné koleje a v km 97,50 jsou navržena kolejová propojení na ostravském zhlaví Bohumín-Vrbice. Kolejová propojení jsou navržena pro možnost obsluhy žst. Bohumín vlaky vyššího segmentu. Směrem na žst. Bohumín pokračují 4 koleje opět v souběhu do km 99,50, kde jsou koleje vyššího segmentu oddáleny od nákladního průtahu a nadjíždí spojovací kolej do žst. Bohumín. V km 100,20 jsou navrženy odbočné výhybky pro zapojení žst. Bohumín. Zde získává VRT zpět svůj statut segregované dopravy.

5.2.2 Bohumín-Vrbice – Polská republika

V prostoru žst. Bohumín je VRT navržena v hloubeném tunelu pod kolejištěm stávající stanice. Vstup do Polské republiky (PL) není v době zpracování studie konkrétně stanoven a pro tento úsek je tedy navrženo několik variant. Vstup do PL bude buď v prostoru Petrovic u Karviné dle koordinační studie VRT z r. 2003 nebo v souběhu s dálnicí D47. Varianty se rovněž dělí podle vyústění z tunelu pod Bohumínem, kde jsou navrženy dvě možnosti – B1 a B2. Ve variantě B1 (včetně podvariant) je navrženo ukončení tunelu za opravnou pantografických jednotek v km 102,65. V případě varianty B2 je navrženo ukončení tunelu v km 103,60 za ul. Opletalovou. Podvarianty B1.1 a B2.1 umožní zřízení sjezdů z VRT dle zadání – z VRT do žst. Dětmárovice ve směru dále na Petrovice u Karviné resp. Český Těšín. Ostatní podvarianty vzhledem k omezeným možnostem území neumožní zřízení těchto sjezdů při zachování požadovaných parametrů.

5.3. ŽST Hranice na Moravě

Sjezd a nájezd na VRT je do stanice Hranice na Moravě napojen na jižní straně do traťových kolejí Drahotuše- Hranice na Moravě. Na severní straně jde o napojení ve zhlaví do pokračování staniční koleje č.2 (je do ní napojena traťová kolej č.2 Polom – Hranice na Moravě) a č.3 (je do ní napojena traťová kolej č.2 Hranice na Moravě město – Hranice na Moravě)

5.4. Výhybna Polanka nad Odrou

V prostoru výh. Polanka nad Odrou je VRT vedena nad kolejištěm výhybny s nutností demolice staniční koleje č.8 a nového zapojení vlečky na svinovském zhlaví. Potřebná je i úprava severního na vyvedení čtyř traťových kolejí směr Ostrava-Svinov.

5.5. ŽST Ostrava-Svinov

Jak již bylo uvedeno mezi Polankou nad Odrou a stanicí Ostrava hl.n. jsou navrženy dvě dvoukolejné tratě. Jedna dvoukolejná stopa značená ve schématu hnědou barvou je určena pro nákladní a osobní regionální vlaky, druhá dvoukolejná stopa značená červenou barvou je navržena pro dálkové vlaky osobní dopravy jedoucí po koridorové trati a trati VRT. Tomu odpovídá i osnova nástupišť ve stanici Ostrava-Svinov s tím, že na bohumínském zhlaví není možné z prostorových důvodů udržet úplný dopravní program tak, aby bylo možno vzájemným prospojkovaním se dostat ze všech dopravních kolejí na všechny traťové koleje a opačně. Do určité míry tak zůstává samostatné kolejiště pro dálkovou osobní dopravu a kolejiště pro nákladní a regionální dopravu. Zda je navržený počet dopravních kolejí a

nástupištních hran dostatečný bylo přezkoušeno na dvouhodinovou dopravní špičku následujícím propočtem:

a) Dálková osobní doprava

- 4 páry Ec,IC,Ex tranzitních vlaků linka Ex1
- 2 páry Ec,IC,Ex tranzitních vlaků linka Ex4
- 2 páry Ec,IC,Ex tranzitních vlaků linka Ex4A
- 2 páry R vlaků – tranzitních vlaků linka R8
- 2 páry R vlaků – tranzitních vlaků linka R18
- Celkem 24 vlaků/2hod

Průkaz potřebného počtu dopravních kolejí je odvozen propočtem z následující tabulky:

směr Polanka n.O.- Ostrava hl.n.	obsazení dop.kolejí	Směr Ostrava hl.n. – Polanka n.O.	obsazení dop.kolejí
8 Ex	8x (4,0 +2) = 48 min	6 Ex	8x (4,0 +2) = 48 min
4 R	4x (4,5+2)= 26 min	4 R	4x (4,5+2)= 26 min
celková doba obsazení	= 74 min	celková doba obsazení	= 62 min

Obsazení koleje vjezdem a odjezdem = 4 minuty, pobyt 2 minuty. Celková doba obsazení 74 + 74 min = 148 min nárokuje podle předpisu D24, článku č.77 čtyři dopravní koleje při statistické jistotě $p=0,95$ nebo 5 dopravních kolejí při statistické jistotě $p=0,99$. S přihlédnutím k plánu obsazení dopravních kolejí se zatížením na stupeň obsazení jen na $So=0,31$ jsou navrženy čtyři dopravní koleje č.3,5,7,9 s nástupištní hranou, nástupiště č.5,6.

b) Regionální osobní doprava **

- 2 páry R tranzitní linka R27 Olomouc-Opava- Ostrava střed- Frýdek Místek
- 4 páry Os výchozí/končící vlaky linka S2 Ostrava-Svinov –Bohumín – Mosty u J.
- 2 páry Os tranzitní linka S4 Havířov –Ostrava hl.n.- Mošnov
- 2 páry Os výchozí/končící linka S5 Ostrava-Svinov-Ostrava-Vítkovice – Ostravice
- 2 páry Opava-východ -Ostrava-Svinov-Český Těšín, linka S1
- 1 pár Sp vlaků Krnov– Ostrava střed – Jablunkov, linka R1
- 1 pár Sp vlaků výchozí/končící vlaky Ostrava-Svinov-Ostrava-Vítkovice- Val.Mez..linka R2
- 2 páry Os výchozí/končící linka S3 Ostrava-Svinov-Hranice na Moravě
- Celkem 26 vlaků/2hod

** bez osobních končících a výchozích vlaků relace Ostrava-Svinov-Opava východ, které mají samostatné nástupiště č.1 s kusými kolejemi č.18,20 se dvěma hranami

Průkaz potřebného počtu dopravních kolejí je odvozen propočtem z následující tabulky:

směr Polanka n.O.- Ostrava hl.n.	obsazení dop.kolejí	Směr Ostrava hl.n. – Polanka n.O.	obsazení dop.kolejí
2 R linka R27	2x (5,0+5)= 20 min	2 R linka R27	2x (5,0+5)= 20 min
4 Os linka S2	4x (4,0 +8) = 48 min	4 Os linka S2	4x (4,0 +8) = 48 min
2 Os linka S4	2x (4,0 +3) = 14 min	4 Os linka S4	2x (4,0 +3) = 14 min
2 Os linka S5	2x (4,0 +5) = 18 min	4 Os linka S2	2x (4,0 +8) = 24 min
2 Os linka S1	2x (4,0 +16) = 40 min	4 Os linka S1	4x (4,0 +16) = 40 min
2 Os linka S3	2x (4,0+5)= 18 min	2 Os linka S3	2x (4,0+5)= 18 min
1 Sp linka R1	1x (5,0+5)= 10 min	1 R 3)	1x (5,0+5)= 10 min
1 Sp linka R2	1x (4,0+5)= 9 min	1 R 3)	1x (4,0+5)= 9 min

celková doba obsazení	= 177 min	celková doba obsazení	= 183 min

Celková doba obsazení $177 + 183 \text{ min} = 360 \text{ min}$ nárokuje podle předpisu D24, článku č.77 devět dopravních kolejí při statistické jistotě $p=0,99$. Navrženo je šest dopravních kolejí s nástupištní hranou, což znamená rozdělit minimálně tři dopravní koleje cestovými návěstidly, pro končící a výchozí vlaky osobní dopravy směr Ostrava-Vítkovice a Ostrava hl.n.

Kolem nástupišť budou také projíždět nákladní vlaky a ty je třeba doplnit do výše uvedené tabulky + 1 Sv vlak takto:

Průkaz potřebného počtu dopravních kolejí je odvozen propočtem z následující tabulky:

směr Polanka n.O.- Ostrava hl.n.	obsazení dop.kolejí	Směr Ostrava hl.n. – Polanka n.O.	obsazení dop.kolejí
2 R linka R27	$2 \times (5,0+5) = 20 \text{ min}$	2 R linka R27	$2 \times (5,0+5) = 20 \text{ min}$
4 Os linka S2	$4 \times (4,0 + 8) = 48 \text{ min}$	4 Os linka S2	$4 \times (4,0 + 8) = 48 \text{ min}$
2 Os linka S4	$2 \times (4,0 + 3) = 14 \text{ min}$	4 Os linka S4	$2 \times (4,0 + 3) = 14 \text{ min}$
2 Os linka S5	$2 \times (4,0 + 5) = 18 \text{ min}$	4 Os linka S2	$2 \times (4,0 + 8) = 24 \text{ min}$
2 Os linka S1	$2 \times (4,0 + 16) = 40 \text{ min}$	4 Os linka S1	$4 \times (4,0 + 16) = 40 \text{ min}$
2 Os linka S3	$2 \times (4,0+5) = 18 \text{ min}$	2 Os linka S3	$2 \times (4,0+5) = 18 \text{ min}$
1 Sp linka R1	$1 \times (5,0+5) = 10 \text{ min}$	1 R 3)	$1 \times (5,0+5) = 10 \text{ min}$
1 Sp linka R2	$1 \times (4,0+5) = 9 \text{ min}$	1 R 3)	$1 \times (4,0+5) = 9 \text{ min}$
		1 Sv	$1 \times (4+5) = 9 \text{ min}$
7 Nex,Rn,Pn	$7 \times 4 = 28 \text{ min}$	6 Nex,Vn,Pn	$6 \times 4 = 24 \text{ min}$
celková doba obsazení	= 205 min	celková doba obsazení	= 216 min

Celková doba obsazení $205 + 216 \text{ min} = 421 \text{ min}$ nárokuje podle předpisu D24, článku č.77 devět dopravních kolejí při statistické jistotě $p=0,99$. Navrženo je pro regionální dopravu a průjezdy nákladních vlaků šest dopravních kolejí u tří ostrovních nástupišť + jedna dopravní kolej bez nástupišť, celkem 7 dopravních kolejí s tím, že koleje u 2. a 3. nástupišť budou děleny cestovými návěstidly na koleje č.4,4a, 8,8a, 10, 10a, 14, 14a. Celkem 11 dopravních kolejí.

(Plán obsazení dopravních kolejí je v příloze č. C.8.5)

Dopravní technologie pro stanici Ostrava-Svinov

Dopravní technologie pro stanici Ostrava-Svinov vychází ze zadaného výhledového rozsahu dopravy a předchozích propočtů o potřebném rozsahu železniční infrastruktury ve stanici. Pro dálkovou koridorovou osobní dopravu a vlaky VRT svedených mezi Polankou n.O. a stanicí Ostrava-Svinov do společné dvoukolejné stopy jsou určeny ostrovní nástupišť č.5 a č.6. Nástupišť č.6 pro směr Přerov – Bohumín, nástupišť č.5 pro směr opačný. Pro každý směr jízdy dvě dopravní koleje, což umožní přestup cestujících z vlaku nižší kategorie do vyšší kategorie a opačně. Nástupišť č.4 je navrženo pro tranzitní nákladní a osobní vlaky na směru Bohumín – Přerov, které jsou rovněž mezi dopravami Polanka n.O., Ostrava-Svinov svedeny do společné dvoukolejné stopy. Ve stanici se nepočítá s předjížděním nákladních vlaků.

Potřebná změna sledu se uskuteční v dopravně Polanka n.O. a ve stanici Ostrava hl.n., kde jsou potřebné předjízdny koleje navrženy. Nástupiště č.2 je přednostně určeno pro tranzitní osobní vlaky na směr Opava východ – Český Těšín a pro úvratňové jízdy vlaků osobní dopravy na směr Opava východ – Ostrava hl.n. a opačně. Pro nástupiště č.3 zbývá pokrýt končící a výchozí osobní vlaky směr Český Těšín a směr Ostrava hl.n. Na tento účel budou koleje u tohoto nástupiště rozděleny cestovými návěstidly pro odbavení dvou vlaků současně. Také je zde navržena odstavná kolej pro soupravy osobních vlaků s cílem dopravní koleje neobsazovat déle než je potřeba. Pro končící a výchozí vlaky osobní dopravy směr Opava východ bude i nadále sloužit nástupiště č.1.

Pro nákladní vlaky na směr Krnov – Opava východ – Ostrava hl.n. je určena dopravní kolej č.16 před výpravní budovou, která je bez nástupištní hrany

Postavení vlaků využívané ve dvouhodinové dopravní špičce je patrné z plánu obsazení dopravních kolejí

6. nástupiště kolej č.9, R koridorový vlak směr Polanka n.O. – Ostrava hl.n.,

6. nástupiště kolej č.7, IC vlak VRT směr Praha – Ostrava hl.n.

5. nástupiště kolej č.5, IC vlak VRT směr Ostrava hl.n. – Praha,

5. nástupiště kolej č.3, R koridorový vlak směr Ostrava hl.n. - Polanka n.O.,

4. nástupiště, kolej č.1, Os linka S4 Mošnov –Ostrava hl.n.-Havířov

4. nástupiště, kolej č.2, Os linka S4 Havířov - Ostrava hl.n. – Mošnov

3. nástupiště, kolej č.4, Os linka S2 Ostrava-Svinov – Bohumín – Mosty u J.,

3. nástupiště, kolej č.8, Os linka S2 Mosty u J.– Bohumín – Ostrava-Svinov,

1. nástupiště, kolej č.18 Os Opava východ-Ostava-Svinov

1. nástupiště, kolej č.20 Os Ostava-Svinov – Opava východ

Ostatní linky jsou odbaveny u dělených nástupišť č.2 a 3 na kolejích č.4,4a, 8,8a, 10, 10a, 14, 14a za využití odstavných kolejí č. 6 a 12 zapojených vždy do obou kolejí u dotčeného ostrovního nástupiště. Dále viz plán obsazení dopravních kolejí.

Navržený počet nástupišť je možno považovat za maximální. Jejich počet je dán velkým počtem končících a výchozích linek regionální dopravy.

Užitečné délky kolejí ŽST Ostrava-Svinov

kolej	Užitečná délka mezi námezníky /m/	Poznámka
1	650	pro regionální osobní dopravu a nákladní vlaky, TV v celé délce
2	760	pro regionální osobní dopravu a nákladní vlaky, TV v celé délce
3	740	pro dálkovou osobní dopravu, TV v celé délce
4+4a	740	pro regionální osobní dopravu, TV v celé délce
5	790	pro dálkovou osobní dopravu, TV v celé délce
6	320	kusá odstavná pro osobní soupravy, TV v celé délce
7	785	pro dálkovou osobní dopravu, TV v celé délce
8+8a	735	pro regionální osobní dopravu, TV v celé délce
9	775	pro dálkovou osobní dopravu, TV v celé délce

10+10a	740	pro regionální osobní dopravu, TV v celé délce
12	125/135	kusá odstavná pro osobní soupravy, TV v celé délce
14+14a	555	pro regionální osobní dopravu, TV v celé délce
16	550	pro nákladní vlaky, TV v celé délce
18	115	pro regionální osobní dopravu, TV v celé délce

5.6. ŽST Ostrava hl.n.

Ze stanice Ostrava-Svinov pokračují čtyři traťové koleje do ŽST Ostrava hl.n. při segregaci dálkové osobní dopravy z koridorové trati i VRT do jedné dvoukolejné stopy (ve schématu modrá barva) od nákladní a regionální osobní dopravy (ve schématu hnědá barva), přičemž v prostoru mezi oběma stanicemi dochází k oddělení dopravy směr Ostrava střed, Havířov a to pro osobní dálkovou i regionální dopravu. Vlaky dálkové osobní dopravy směr Bohumín jedou po traťové koleji č.7 a pokračují v ŽST Ostrava hl.n. po kolej č.101a, v opačném směru jízdy po koleji č.102a, do ŽST Ostrava-Svinov po traťové koleji č.5. Dálkové vlaky osobní dopravy směr jízdy Ostrava střed odbočí z traťové koleje č.7 na kolej č.802d a 802a. Pro opačný směr jízdy je několik možností. Nejlépe je přejet do koleje č.102 při rozjezdu od Frýdlantského nástupiště rychlostí 50 km/hod, další možnost je pokračovat od Frýdlantského nástupiště po koleji č.801b a do koleje č.102 přejít po kolejových spojkách rychlostí 100 km/hod v prostoru před zastávkou Ostrava-Mar.Hory. Možné je i pokračovat z koleje č.801b do koleje č.801a a za zastávkou Ostrava-Mar.Hory přejít do koleje č.802a a 802d rychlostí 80 km/hod, po které pokračovat proti správnému směru jízdy do stanice Ostrava-Svinov. Poslední možností je využít koleje č.801a až na přesmyk (nadjezd nad kolejemi č.1,5,7) a v prostoru řeky Odry se po spojkách rychlostí 80 km/hod napojit na kolej č.5 směr Ostrava-Svinov.

Odbočení regionální osobní dopravy směr Ostrava střed je v obou směrech provedeno bezkolizně s tím, že zatím jednokolejným nadjezdem, který je navržen pro případ potřeby jako dvoukolejný se vlaky převádí přes koleje VRT do kolejí 801a, 802a. Osobní vlaky směr Bohumín jedou po traťových kolejích č.1,2 a pokračují po kolejích č.106a (do Bohumína) , 108a (z Bohumína) spolu s tranzitními nákladními vlaky, pro které jsou navrženy jako předjízdne koleje č.104,110.

Výsledkem popsaného řešení je, že přes nákladní nádraží ŽST Ostrava hl.n. vedou tři dvoukolejné hlavní staniční koleje. Dvě č.801a+801b, 802a+802b směr Frýdlantské nástupiště (tyrkysová barva ve schématu) pro dálkovou i regionální osobní dopravu a Ostrava střed, dvě koleje VRT (modrá barva) č.101a+101, 102a+102 a to i pro dálkovou koridorovou osobní dopravu směr Bohumín a dvě koleje č.106a+106, 108a+108 pro nákladní a regionální osobní dopravu (hnědá barva) směr Bohumín. Směr Bohumín tak z osobního nádraží ŽST Ostrava hl.n. opět vybíhají čtyři traťové koleje. Při této koncepci je do osobního nádraží ŽST Ostrava hl.n. přidáváno na bohumínském směru další ostrovní nástupiště č.4 (koleje č.8,10) s určením pro regionální osobní dopravu. Kolem tohoto nástupiště budou rovněž jako v Ostravě-Svinově organizovány průjezdy nákladních vlaků. Pro dálkovou osobní dopravu a vlaky VRT zůstává pět nástupištních hran, nástupiště č.1, 2, 3 Z toho jsou dvě předjízdne koleje č.3,4 a jedna pro končící a výchozí vlaky dálkové dopravy č.6. Popsané řešení navrhovaného stavu v ŽST Ostrava hl.n. upřednostňuje osobní dopravu, dopravu VRT a zabírá i část prostoru určeného

pro seřadovací práce na pravém nádraží. Proti studii „Průjezd uzlem Ostrava hl.n.“, která měla 16 vjezdových a odjezdových kolejí zůstává nyní na odbavení nákladních vlaků na příjezdu a odjezdu 11 kolejí, což znamená snížení výkonu seřadovacího obvodu zhruba na 40 končících a 40 výchozích nákladních vlaků do posunu při zachování 26 směrových kolejí. V jízdním řádu 2013 se jedná o 30 končících a 30 výchozích vlaků do posunu, takže zbývá ještě záloha 25% do výhledu, kde se předpokládá všeobecně spíše pokles řadících prací. Propočet vychází z technologického času 120 minut na odbavení vlaku při nepřekročení stupně obsazení $So=0,67$. Přitom pro tranzitní nákladní vlaky jsou navrženy předjízdne koleje č.110, 104, kde může probíhat výměna lokomotivních čt nebo přepřahy lokomotiv. Další možností je snížit počet směrových kolejí ve prospěch kolejí odjezdových, nebo zcela ponechat na pravém nádraží stávající stav, to je 20 směrových kolejí č.224 až 262 a svazek kolejí č.212 až 222 jako koleje dopravní.

Na severním zhlaví při výjezdu z osobního nádraží zůstává kolejiště Uhelné služby nenapojeno do kolejiště stanice Ostrava hl.n. Náhradou je při jízdě od Heřmanic z vlečky AWT a.s. navrženo mimoúrovňové křížení v prostoru Ostrava-Hrušov s traťovými kolejemi VRT směr Bohumín formou nadjezdu VRT s napojením do traťových kolejí č.4,6 Bohumín-Vrbice – Ostrava hl.n.

Posouzení kolejových kapacit osobního nádraží

(Plán obsazení dopravních kolejí je v příloze č. C.8.4)

Zda je navrhovaný stav dostačující pro výhledový rozsah osobní dopravy prověříme pro dvouhodinovou dopravní špičku kdy je potřeba odbavit :

Na hlavní trati

7 párů Ec,IC,Ex tranzitních vlaků (3x linka Ex1 +1x Ex4+1Ex4A)

2 páry R vlaků – linka R8

4 páry Os vlaků Ostrava-Svinov-Bohumín- Mosty u Jablunkova- linka S2

1 Sv vlak na směru Bohumín - Ostrava-Svinov

Celkem 27 vlaků/2hod na koridorové trati

Průkaz potřebného počtu dopravních kolejí pro vlaky osobní dopravy je odvozen propočtem z následující tabulky:

směr Ostrava-Svinov-Bohumín	obsazení dop.kolejí	Směr Bohumín - Ostrava-Svinov	obsazení dop.kolejí
7 Ex	$7x (4,0 + 2) = 42 \text{ min}$	4 Ex	$7x (3,5 + 2) = 38,5 \text{ min}$
2 R	$2x (4,5 + 2) = 13 \text{ min}$	2 R	$2x (3,5 + 2) = 11 \text{ min}$
4 Os	$4x (3,0 + 2) = 20 \text{ min}$	4 Os	$4x (3,0 + 2) = 20 \text{ min}$
		1 Sv	$1x 3 = 3 \text{ min}$
celková doba obsazení = 75 min		celková doba obsazení = 72,5 min	

Celková doba obsazení $75 + 72,5 \text{ min} = 147,5 \text{ min}$ nárokuje podle předpisu D24, článku č.77 s minimální rezervou pět dopravní koleje při statistické jistotě $p=0,99$. Kolem nástupiště č.4 budou také projíždět nákladní vlaky a ty je třeba doplnit do výše uvedené tabulky takto:

směr Ostrava-Svinov-Bohumín	obsazení dop.kolejí	Směr Bohumín - Ostrava-Svinov	obsazení dop.kolejí
7 Ex	$7 \times (4,0 + 2) = 42 \text{ min}$	4 Ex	$7 \times (3,5 + 2) = 38,5 \text{ min}$
2 R	$2 \times (4,5 + 2) = 13 \text{ min}$	2 R	$2 \times (3,5 + 2) = 11 \text{ min}$
4 Os	$4 \times (3,0 + 2) = 20 \text{ min}$	4 Os	$4 \times (3,0 + 2) = 20 \text{ min}$
		1 Sv	$1 \times 3 = 3 \text{ min}$
4 Nex,Rn,Pn	$4 \times 4 = 16 \text{ min}$	5 Nex,Vn,Pn	$4 \times 4 = 16 \text{ min}$
celková doba obsazení	= 91 min	celková doba obsazení	= 88,5 min

Celková doba obsazení $91 + 88,5 \text{ min} = 179,5 \text{ min}$ nárokuje podle předpisu D24, článku č.77 šest dopravní koleje při statistické jistotě $p=0,99$. Navrženo je sedm dopravních kolejí s nástupištní hranou, z toho dvě koleje u nástupiště č.4 slouží i pro průjezdy nákladních vlaků. Zde je na zvážení ponechat pro osobní dopravu jen 5 dopravních kolejí s nástupišti č.1,2,3, nástupiště č.4 nebudovat a ponechat jen koleje č.8,10 bez nástupiště jako objízdné pro nákladní dopravu. Toto řešení má dvě nevýhody. První nebezpečí je v tom, že nebyly do výhledové dopravy zadány žádné končící a výchozí vlaky dálkové osobní dopravy ve stanici Ostrava hl.n. Pokud by ve výhledu byl i jeden takový vlak v dopravní špičce vyvolává to již potřebu šesti dopravních kolejí. Ve výpočtu jsou započítány jen minimální pobyty 2 minuty. Pokud bude sledován přestup z vlaku nižší kategorie do vyšší a opačně, může být pobyt vlaku nižší kategorie delší než dvě minuty a pak se opět dostaneme na potřebu šesti kolejí s nástupištní hranou. Další nevýhodou svedení osobních vlaků do kolejí a nástupišť č.1,2,3 dálkové dopravy je vzájemné rušení vlakových cest na vjezdu i výjezdu osobních vlaků z těchto nástupišť. Projektant proto doporučuje dále sledovat i nástupiště č.4.

Pro odbočnou trať směr Ostrava střed

1 pár Ec,IC,Ex vlaků tranzitních linka Ex1

4 páry R vlaků tranzitních, linky R27, R18

1 pár Sp vlaků tranzitních, linka R1

2 páry Os vlaků Havířov – Ostrava střed- Ostrava hl.n., - Mošnov, linka S4

2 páry Os vlaků Ostrava hl.n. - Ostrava střed-Frýdek-Místek (Veřovice) –linka S6

1 Sv Ostrava střed- Ostrava hl.n.

Celkem 21 vlaků/2hod na odbočné trati

Průkaz potřebného počtu dopravních kolejí pro vlaky osobní dopravy je odvozen propočtem z následující tabulky:

směr Ostrava hl.n.- Ostrava střed	obsazení dop.kolejí	směr Ostrava střed Ostrava hl.n.	obsazení dop.kolejí
1 Ex- tranzit	$1 \times (3,5 + 2) = 5,5 \text{ min}$	1 Ex- tranzit	$2 \times (3,5 + 2) = 5,5 \text{ min}$
4 R - tranzit	$4 \times (3,5 + 2) = 22 \text{ min}$	4 R - tranzit	$4 \times (3,5 + 2) = 22 \text{ min}$
1 Sp - tranzit	$1 \times (3,0 + 2) = 5 \text{ min}$	1 Sp- tranzit	$1 \times (3,5 + 2) = 5,5 \text{ min}$
2 Os - tranzitní	$2 \times (3,0 + 2) = 10 \text{ min}$	2 Os - tranzitní	$2 \times (3,0 + 2) = 10 \text{ min}$
2 Os - výchozí	$2 \times (2,0 + 3) = 10 \text{ min}$	2 Os -končící	$2 \times (3,5 + 3) = 13 \text{ min}$
		1 Sv - končící	$1 \times (3,5 + 5) = 8,5 \text{ min}$
celková doba obsazení	= 52,5 min	celková doba obsazení	= 64,5 min

Celková doba obsazení $52,5 + 64,5 \text{ min} = 117 \text{ min}$ nárokuje podle předpisu D24, článku č.77 pět dopravní koleje při statistické jistotě $p=0,99$. Navrženo je pět dopravních kolejí s nástupištní hranou č. 801,802,803, 804, 805 s tím, že k dispozici jsou tři odstavné koleje č.800a, 800b, 800c mezi hlavními kolejemi č.801, 802 což umožní bezkolizní odstup a nástup souprav od končících a výchozích vlaků osobní dopravy s pobyty u nástupiště jen pro nástup a výstup cestujících. Koleje č.801,803 jsou určeny pro směr jízdy Ostrava střed – Ostrava-Svinov, koleje č.802,804,806 jsou navrženy pro opačný směr jízdy.

Dopravní technologie pro stanici Ostrava hl.n.

Koncepce dopravní technologie zůstává shodná jako ve studii s názvem „Průjezd uzlem Ostrava hl.n.“ Ve stanici zůstává jeden seřadovací obvod a to pravé nádraží. Směrová a odjezdová kolejová skupina jsou řazeny vedle sebe za vjezdovou kolejovou skupinou tvořenou pěti kolejemi č.302 až 310. Tato kolejová skupina je přednostně určena pro vlaky do posunu příjíždějící z jihu a západu. Pro vjezdy vlaků od severu a východu budou užívány z části koleje č. 200 až 210. Těchto šest kolejí značených ve schématu jako vjezdové a odjezdové je napojeno do vjezdové koleje č.302 a 304 odkud mohou být soupravy sunuty na svázný pahrbek. Celkem má vjezdová a odjezdová kolejová skupina 11 kolejí. Odjezdové koleje jsou primárně určeny pro odjíždějící nákladní vlaky směr západ a jih. Na tyto koleje budou přestavovány ze směrové kolejové skupiny za pomoci výtažné koleje v osobním nádraží č.16. Výchozí nákladní vlaky směr sever a východ budou využívat odjezdové koleje nebo budou odjíždět přímo ze směrových kolejí. Pro řadící práce zůstávají v nejbližším okolí stanice se svázným pahrbek Bohumín-Vrbice, Český Těšín a Ostrava Kunčice, které jsou v současnosti vlakovými pracemi nevyužité.

Dopravní technologie s vlaky osobní dopravy byla již popsána výše.

Dotčené rozhodující dopravní koleje pro nákladní vlaky ŽST Ostrava hl.n.

	Užitečná délka mezi námezny /m/	Poznámka
302	660	vjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce
304	660	vjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce
306	795	vjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce
308	870	vjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce
310	880	vjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce
104	550	předjízdna pro nákladní vlaky, TV v celé délce
106	550	hlavní kolej, TV v celé délce
108	1040	hlavní kolej, TV v celé délce
110	1040	předjízdna pro nákladní vlaky, TV v celé délce
200	780	vjezdová a odjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce
202	720	vjezdová a odjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce
204	715	vjezdová a odjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce
206	715/935	vjezdová a odjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce

208	860	vjezdová a odjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce
210	840	vjezdová a odjezdová pro nákladní vlaky, TV v celé délce

Dopravní koleje ŽST Ostrava hl.n. osobní nádraží pro vlaky směr Bohumín

	Užitečná délka mezi námeznicí /m/	Poznámka
1	655	pro vlaky dálkové osobní dopravy, TV v celé délce
2	750	pro vlaky dálkové osobní dopravy, TV v celé délce
3	655	pro vlaky dálkové osobní dopravy, TV v celé délce
4	530	pro vlaky dálkové osobní dopravy, TV v celé délce
6	590	pro vlaky dálkové osobní dopravy, TV v celé délce
8	975	pro vlaky regionální osobní dopravy a nákladní vlaky, TV
10	920	pro vlaky regionální osobní dopravy a nákladní vlaky, TV

5.7. ŽST Bohumín

Směr Bohumín pokračují čtyři traťové koleje společně vedle obvodu Bohumín Vrbice s tím, že odbočení do seřaďovacího obvodu Bohumín Vrbice je jen z kolejí pro regionální a nákladní dopravu, kdežto koleje VRT již běží samostatně a jsou z nich navrženy dvě odbočení do dvoukolejky pro regionální a nákladní dopravu a to pro dálkové vlaky osobní dopravy, které v Bohumíně končí, vycházejí nebo zastavují. Odbočení je na rychlost 120 km/hod s přístupem jen k nástupišti č.4, nebo rychlostí 50 km/hod u St.14 v obvodu Bohumín Vrbice s přístupem do všech nástupišť. V místě odbočení také zaniká segregace dopravy a z dvoukolejky pro nákladní a regionální vlaky se stává opět koridorová trať směr Dětmárovice. Zachováno zůstává propojení obvodu Bohumín Vrbice s kolejemi série 400 pro jízdy směr Orlová s mimoúrovňovým vykřížením s tratí VRT. V případě, že VRT nebude dočasně pokračovat směr Polsko je ukončení VRT navrženo rovněž v obvodu St.14 Bohumín-Vrbice a to za místem odbočení nákladních vlaků do tohoto seřaďovacího obvodu pro směr Chalupki. Přechod ze čtyř traťových kolejí do dvou traťových kolejí je navržen na rychlost 80 km/hod.

Průchod VRT osobním nádražím stanicí Bohumín je zatím navržen z prostorových i rychlostních důvodů tunelem. Důvodem je nový areál THÚ. Po výjezdu z tunelu je navržen bezkolizní nájezd a sjezd mezi VRT a koridorovou tratí směr Dětmárovice.

Dopravní technologie stanice zůstává beze změny.

5.8. Propustnost zhlaví

Většina všech křížení je navržena jako mimoúrovňová takže zde není potřeba něco počítat, zhlaví ve stanici Ostrava hl.n. byla již propočítána jako vyhovující ve studii „Průjezd uzlem Ostrava hl.n.“ s výjimkou svinovského zhlaví, kde při variantě bez mimoúrovňového křížení propustnost zhlaví nevyhověla. Proto byl proveden propočet propustné výkonnosti obou zhlaví mezi stanicemi Ostrava-Svinov a Ostrava hl.n. jako jedno společné zhlaví s ukazateli propustnosti v tabulce níže a to pro dvouhodinovou dopravní špičku. Schéma zhlaví

s vyznačenými prvky je ve výkresové části dokumentace. Z ukazatelů propusti vyplývá, že zhlaví rozsahu dopravy vyhoví a není přetíženo. Omezujícím je prvek č.1 a v podstatě i prvky č.2,3, které mají stejné hodnoty. **Schéma k propustnosti zhlaví je v příloze č. C.8.3.**

prvek	$\Sigma \tau$	$t_{RUŠ}$	z	t_{MEZ}	K_{PRAKT}	S_O	n_U	n	Σ $t_{STÁL+VÝL}$
1	0,903	0,269	19,097	0,662	93,9	0,542	77	77	0
2	0,903	0,269	19,097	0,662	93,9	0,542	77	77	0
3	0,903	0,269	19,097	0,662	93,9	0,542	77	77	0
4	0,694	0,348	19,306	0,709	84,2	0,417	86	86	0
5	0,500	0,083	19,500	0,550	63,0	0,300	114	114	0
6	0,458	0,102	19,542	0,561	61,2	0,275	118	118	0
7	0,382	0,291	19,618	0,675	63,4	0,229	114	114	0
8	0,403	0,446	19,597	0,768	70,2	0,242	103	103	0
9	0,319	0,520	19,681	0,812	67,9	0,192	106	106	0
10	0,472	0,651	19,528	0,890	81,8	0,283	88	88	0
11	0,472	0,651	19,528	0,890	81,8	0,283	88	88	0
12	0,333	0,925	19,667	1,055	83,3	0,200	86	86	0
13	0,000	0,000	20,000	0,500	30,0	0,000	240	240	0
14	0,222	0,766	19,778	0,960	70,9	0,133	102	102	0
15	0,500	0,083	19,500	0,550	63,0	0,300	114	114	0
16	0,333	0,125	19,667	0,575	54,5	0,200	132	132	0
17	0,653	0,525	19,347	0,815	88,1	0,392	82	82	0
18	0,792	0,336	19,208	0,702	89,6	0,475	80	80	0
19	0,653	0,525	19,347	0,815	88,1	0,392	82	82	0
20	0,194	1,175	19,806	1,205	84,0	0,117	86	86	0
21	0,653	0,525	19,347	0,815	88,1	0,392	82	82	0
22	0,639	0,399	19,361	0,739	82,7	0,383	87	87	0
23	0,639	0,399	19,361	0,739	82,7	0,383	87	87	0
24	0,417	0,851	19,583	1,011	85,6	0,250	84	84	0

5.9. Tachogramy

Zpracovány jsou tachogramy uvedené v následujících přílohách pro jednotky HST, ICx a lokomotivu řady 380, 400 tun.

C.8.6 Tachogram jízdy Přerov - Bohumín

C.8.7 Tachogram jízdy Ostrava Frýdlantské nástupiště-Ostrava-Svinov, jízda V=100

C.8.8 Tachogram jízdy Ostrava Frýdlantské nástupiště-Ostrava-Svinov přes přesmyk

C.8.9 Tachogram jízdy Ostrava-Svinov- Ostrava Frýdlantské nástupiště

C.8.10 Tachogram jízdy Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov pro regionální vlaky

C.8.11 Tachogram jízdy Ostrava-Svinov- Ostrava hl.n. pro regionální vlaky

C.8.12 Tachogram jízdy Ostrava-Svinov, kolej č.14- Ostrava Frýdl.nást, přes přesmyk

C.8.13 Tachogram jízdy Brodek u Př.-Prosenice-nájezd na VRT

C.8.6

Představuje celý úsek Přerov – Bohumín ve variantě kdy VRT Brno – Přerov navazuje na VRT Přerov – Bohumín. Od Přerova jde o rychlost 350/300 km/hod až k ostravskému uzlu, kde rychlost postupně klesá až na 120 km/hod. Všechny vlaky dálkové osobní dopravy zastavují ve stanicích Ostrava-Svinov i Ostrava hl.n. Z grafu je patrné, že i při zastavování v obou stanicích vlaky dosáhnou, nebo se přiblíží až rychlosti 160 km/hod. V grafu je naznačena jízda jednotky ICx se staženým sběračem v délce jedné minuty v místě styku střídavé a stejnosměrné trakce od km 84,300 do km 81,600 ve směru jízdy Ostrava-Svinov – Přerov. Za tu dobu poklesne rychlost ze 169 na 160 km/hod při prodloužení jízdní doby o 0,2 minuty.

C.8.7

Jde o jízdy vlaků dálkové osobní dopravy ze stanice Ostrava hl.n., Frýdlantského nástupiště do stanice Ostrava-Svinov k nástupišti č.5. Pro tyto jízdy není bezkolizní mimoúrovňové křížení s kolejemi č.101,102 směr Bohumín. Možnosti úrovňového vykřížení jsou čtyři. Tachogram znázorňuje jednu z nich a to jízdu od Frýdlantského nástupiště po koleji č.801b s přejetím po kolejových spojkách rychlostí 100 km/hod do koleje č.102 a dále směr Ostrava-Svinov. Tachogram ukazuje opodstatněnost a využitelnost navrženého kolejového propojení.

C.8.8

Tachogram znázorňuje jízdy vlaků dálkové osobní dopravy ze stanice Ostrava hl.n., Frýdlantského nástupiště po kolejích č.801b, 801a do stanice Ostrava-Svinov, zde po kolejových spojkách rychlostí 80 km/hod k nástupišti č.5 přes přesmyk nad kolejemi č.101a, 102a.

C.8.9

Jde o základní jízdu vlaků dálkové dopravy Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n., Frýdlantské nástupiště po kolejích č. 802d, 802a, 802b. Dokladuje využitelnost rychlosti 120 km/hod.

C.8.10,11

Grafy naznačují využitelnost rychlosti 120 km/hod vlaky regionální dopravy se zastavením na zastávce Ostrava Mariánské Hory.

C.8.12

Graf znázorňuje jízdy jednotky řady 844 na směru Opava východ – Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n., Frýdlantské nástupiště a opačně přes přesmyk.

C.8.13

Tachogram představuje nájezd jednotky ICx a vlaku s lokomotivou 380/400 tun z koridorové trati v Brodku u Přerova na VRT v oblasti Prosenic.

5.10. Jízdní doby

Dle pokynů zadavatele studie byly propočítány jízdní doby pro vozidla:

- HST vozidlo (pro rychlostní profily 250, 300 a 350 km/h): 2 x 200 m souprava s výkonem 8MW, cca 18 kW/t, ½ hnaných náprav, např. Velaro E
- Rychlá jednotka (pro rychlostní profily 200 a 250 km/h): 1 x ICX
- Klasická souprava (pro rychlostní profil 200 km/h): loko 109E + 7 vozů

Přirážky jízdních dob:

- pro rychlostní profil do 200 km/h (včetně): 8 %
- pro rychlostní profil nad 200 km/h: 14 %

Propočet byl proveden pro relace Brno – Ostrava, (Břeclav) Přerov - Ostrava a Olomouc – Ostrava, s možností zastavení soupravy v Hranicích na Moravě. Jízdní doby jsou uváděny v minutách.

Směr jízdy Brno hl.n. - Ostrava-Svinov

(jízda po: VRT)

HST-350	47,0
---------	------

Směr jízdy Brno hl.n. – Přerov - Ostrava-Svinov

(jízda po: modernizace+VRT)

HST-200/300	55,5
-------------	------

Směr jízdy Brno hl.n. – Přerov - Ostrava-Svinov

(jízda po: modernizace+stávající)

109E-200	77,0
----------	------

Směr jízdy (Břeclav) Přerov - Hranice na Moravě - Ostrava-Svinov

(jízda po: VRT)

HST-300	37,5
---------	------

ICx -200	40,0
----------	------

109E-200	40,0
----------	------

jízda po stávající trati

109E-160	42,0
----------	------

Směr jízdy Olomouc hl. n. - Ostrava-Svinov

(jízda po: VRT)

HST-300	31,0
---------	------

ICx -200	42,0
----------	------

109E-200	42,0
----------	------

jízda po stávající trati

680 (Pendolino) -160	46,0
----------------------	------

Směr jízdy Olomouc hl. n. - Hranice na Moravě - Ostrava-Svinov

(jízda po: VRT)

HST-300	42,5
---------	------

ICx -200	47,0
----------	------

109E	47,0
------	------

jízda po stávající trati

109E	55,0
------	------

Při změně napájecí soustavy je počítáno v km 84,3 s jízdou soupravy bez výkonu po dobu 60 sekund. Při jízdě na směr Přerov – Ostrava se to na jízdních dobách neprojeví, neboť vlaky jsou již v brzdícím režimu pro zastavení ve stanici Ostrava-Svinov. Při jízdě opačným směrem jde u jednotek ICx, HST o prodloužení jízdní doby o 0,4 minuty.

5.11. Náskresný jízdní řád (přiložen za textem v příloze č.1)

S ohledem na skutečnost, že jízdní doby jsou v obou směrech téměř shodné byl náskresný jízdní řád sestaven pro přehlednost jen pro směr jízdy Přerov – Bohumín, respektive do km 117,770, kde je konec řešeného úseku, neb stanici Bohumín vlaky míjí v podzemí. Zakresleny jsou jednotky HST v taktu 30 minut při rychlosti 350 km/hod, dále jednotky ICx při rychlosti 250 km/hod a R vlak s lokomotivou řady 109E, hmotnost soupravy 400 tun. Podle brzdných křivek vychází pro vlaky s jednotkou HST při rychlosti 350 km/hod následné mezidobí 3,5 minuty při jízdě ve sledu stejnou rychlostí, u vlaků ICx při rychlosti 250 km/hod je to 2,5 minuty opět při jízdě ve sledu stejnou rychlostí. Příjezdné mezidobí ve stanici Ostrava-Svinov zůstává pro jednotky HST 3,5 minuty za jakýkoliv vlakem, u jednotek ICx je příjezdné mezidobí opět 2,5 minuty za jakýmkoliv vlakem. Následné mezidobí mezi vlaky různých rychlostí bude závislé na místě (dopravně), kde může dojít ke změně sledu vlaku. Bude-li takovým místem na příklad stanice Ostrava-Svinov, pak následné mezidobí jednotky HST o rychlosti 350 km/hod za jednotkou ICx o rychlosti 250 km/hod bude na výhybně Trnávka 6 minut.

6. Závěr

Hlavním cílem předkládané studie je mimo jiné z pohledu dopravní technologie koncepční řešení průchodu VRT Ostravskou aglomerací při minimalizaci vzájemného rušení jízd vlaků formou velkého počtu různých mimoúrovňových křížení. Zásadních změn dostává stanice Ostrava-Svinov a povrchové vedení VRT ŽST Ostrava hl.n. vyžaduje zásahy i do kolejiště této stanice nad rámec již dříve zpracované studie „Průjezd uzlem Ostrava hl.n.“ Vedení VRT stanicí Bohumín je zatím navrženo tunelovou variantou. Projektant nevyklučuje povrchové řešení za předpokladu, že si nevyžádá demolice hal, budov a technologických zařízení poměrně nového areálu THÚ. V takovém případě by pak bylo nutno na novou trasu VRT kompletně předělat část kolejiště ŽST Bohumín série 400 i 300 včetně zhlaví, napojení vleček atd, což je práce na samostatnou studii. V době realizace VRT bude toto kolejiště dávno za hranicí své životnosti takže bude možno jej předělat dle potřeby na odstavné kolejiště s jedním podjezdem povrchové VRT do nástupiště.

V nyní předkládaném studii si projektant nečiní nárok na úplnost navržených kolejových propojení ve stanicích, tj. zda jsou některá nadbytečná a jiná chybí, neboť primárně byla sledována koncepce celé oblasti.

VÝHLEDOVÝ GVD (výřez)

VRT Přerov -Bohumín

kolej č.1

Přerov

km 3.,303

výh.Trnávka

výh.Odry

Ostrava-Svinov

Ostrava hl.n.

km 117,770

km 29,5

km 55,0

km 87,5

km 93,0

- jednotka HST
- jednotka ICE
- lok.380,400 tun

