

# Vlak na letišti Mošnov, projekt za půl miliardy

Datum: 2014-07-06 |

[www.letejmezostravy.cz/clanek/66-vlak-na-letiste-mosnov-projekt-za-pul-miliardy](http://www.letejmezostravy.cz/clanek/66-vlak-na-letiste-mosnov-projekt-za-pul-miliardy)

**Z Ostravy se už příští rok stane první město v Česku, které bude mít mezinárodní letiště napojené na železnici. Hned vedle haly totiž vzniká vlakový terminál pro cestující, kterých letiště odbaví jen 700 denně.**

Dostat se teď z centra Ostravy na letiště trvá autobusem 30 až 40 minut. Od příštího roku zabere cesta sice podobný čas, lidé se ale budou cítit pohodlněji. Moravskoslezský kraj totiž dokončuje stavbu vlakového terminálu přímo u letiště Leoše Janáčka.

*"Dokončení stavby předpokládáme koncem roku 2014. Následně bude zahájen zkušební provoz, podle jízdního řádu se plánuje jezdit od 13. dubna 2015,"* řekla serveru IHNED.cz Miroslava Chlebounová z kanceláře hejtmana Moravskoslezského kraje.

Projekt vyjde na 579 milionů. Částka, o kterou se podělí kraj s Evropskou unií v poměru 15% : 85%, mimo jiné zahrnuje stavbu terminálu, tři kilometrů kolejí ze Sedlnic na letiště a budování silničního nadjezdu. Vlaky budou jezdit z Bohumína přes Ostravu, Studénku a Sedlnice až k letišti. Intervaly budou mít dvě až tři hodiny, celkem jich na letiště během dne přijede devět. Stejný počet vyrazí i na opačnou stranu do Bohumína. Dohromady tedy bude cestující na letiště a zpět vozit 18 spojů denně.

Už teď je přitom jasné, že vlaky nebudou plně obsazené. Například za celý minulý rok odbavilo ostravské letiště celkem 259 tisíc cestujících, to je v průměru pouze 710 lidí denně. A navíc, na trati budou jezdit soupravy City Elefant, z nichž každá má kapacitu až 333 míst. *"Při sestavování jízdního řádu se vycházelo z konstrukčních možností trati a provozních možností dopravce, jako je například efektivní využití souprav. Kraj bude následně situaci vyhodnocovat,"* tvrdí Miroslava Chlebounová z kanceláře hejtmana.

Ne všichni cestující se navíc na letiště dostávají veřejnou dopravou. Někteří jezdí například autem nebo taxi. Firma Arriva Morava, která provozuje linku z Ostravy na letiště, také přiznává, že moc lidí její autobusy na tomto spoji nevyužívá.

*"Potenciál cestujících, kteří by zaplatili provoz železnice na letiště, nelze očekávat v současnosti ani v několika následujících letech,"* tvrdí i zástupci občanského sdružení Létejme z Ostravy.

Kromě zmíněné stavby tříkilometrové trati ze Sedlnic na letiště, která bude stát 579 milionů, se musela rekonstruovat i trať ze Studénky do Sedlnic, po které budou vlaky směrem na letiště také jezdit. Tu platil stát a vyšla na stovky milionů.

S návratností investice se nepočítá. Moravskoslezský kraj tvrdí, že spojení na letiště nestaví proto,

aby se mu peníze vrátily. "Projekt má vést k tomu, aby se letiště stalo součástí komplexní dopravní infrastruktury nadregionálního a potažmo i mezinárodního významu. Rozvoj tohoto prostoru patří mezi priority kraje, a to zejména s ohledem na těsnou vazbu na průmyslovou zónu Mošnov, s jejímž rozšířením a intenzivním využitím se v blízké budoucnosti počítá," uvedla Chlebounová.

A o zónu v Mošnově se teď zajímá řada investorů. Ve středu například zastupitelé Ostravy schválili záměr prodat vybrané pozemky korejské společnosti Hyundai Mobis, která tam chce postavit závod na výrobu světlometů. Práci tu v budoucnu získají stovky lidí, z nichž někteří by vlak také určitě využívali.

## Návrh železničního jízdního řádu pro období 14.12.2014 - 12.12.2015

[Trať 270, PDF, \(16,7 MB\)](#)

### Vizualizace vlakového terminálu



