



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

SPOLEČNÍK 1 (VEDOUCÍ SPOLEČNÍK) :




SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno
Ředitel společnosti: Ing. Jiří Molák
tel. : +420 972 625 804
E-mail: sudop@sudop-brno.cz

SPOLEČNÍK 2 :



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
E-mail: praha@sudop.cz

OBJEDNAVATEL:	 SZDC, S.O., DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1 STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD (ORGANIZAČNÍ JEDNOTKA)	VEDOUCÍ SPOLEČNÍK: SUDOP BRNO, spol. s r.o.
ZHOTOVITEL:	"SPOLEČNOST PRO ZP+PD "DOZ BRNO-SKALICE N.SV. (VČETNĚ) "DOZ SKALICE N.SV. (MIMO) – Č. TŘEBOVÁ	ŘEDITEL: ING. JIŘÍ MOLÁK E-mail: sudop@sudop-brno.cz
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY ING. JAN ZÁŘECKÝ <i>Galuch</i>	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO ING. LUBOMÍR BEŇÁK	NAVRHL, VYPRACOVAL ING. LUBOMÍR BEŇÁK
KRAJ: JIHOMORAVSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: BRNO – BOSKOVICE	KONTROLOVAL ING. JAN ZÁŘECKÝ <i>Galuch</i>
"DOZ BRNO - SKALICE NAD SVITAVOU (VČETNĚ)"		STUPEŇ: ZÁMĚR PROJEKTU
		ZAK. ČÍSLO 17005-01-0218 MĚŘITKO ARCH. ČÍSLO POČET FORMÁTŮ
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE STAVBY		DATUM: 01/2019
		ČÁST DOKUM. PŘÍLOHA K

K.
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE STAVBY

D O Z

**Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)
Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová**

OBSAH

OBSAH	3
1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
1. 1. Předmět staveb	5
1. 2. Výchozí podklady.....	6
1. 3. Vymezení řešeného území	6
1. 4. Vlastník, provozovatel dráhy, provozovatel drážní dopravy	6
2. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	7
2. 1. Trať Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová	7
2. 2. Současný provozní koncept a rozsah vlakové dopravy	10
Dálková osobní doprava	10
Regionální osobní doprava	10
Nákladní doprava.....	11
2. 3. Stávající kolejové uspořádání a technologie dopraven	14
Žst. Blansko	14
Žst. Rájec-Jestřebí	14
Žst. Skalce nad Svitavou	15
Žst. Letovice	16
Žst. Březová nad Svitavou	17
Žst. Svitavy	18
2. 4. Zhodnocení současného stavu železniční infrastruktury	19
3. POŽADAVKY NA VÝHLEDOVÝ PROVOZ.....	20
Rozsah železniční dopravy dle požadavků objednatelů.....	20
Provozní scénáře	21
Výhledový rozsah dopravy	21
4. NÁVRHOVÁ ČÁST	24
4. 1. Návrh železniční infrastruktury	24
Popis navržených úprav ve stavbách DOZ	24
Stanovení základních parametrů návrhu	24
4. 2. Návrh kolejového uspořádání a technologie dopraven ve stavbách DOZ	25
Žst. Rájec-Jestřebí	25
Žst. Letovice	26
Žst. Březová nad Svitavou	26
Odb. Banín.....	27
Žst. Svitavy	27
4. 3. Jízdní a cestovní doby	29
Výpočet jízdních dob	29

Tabulky cestovních dob	29
Porovnání cestovních dob	32
Dílčí závěr	32
4. 4. Sestava modelových GVD	32
Okrajové podmínky	32
GVD 1 pro scénář 1 – odlišnosti oproti GVD 2.....	33
GVD 2 pro scénář 2 – základní provozní řešení	33
Trasování vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová a přestupové vazby v železniční stanici Letovice	34
Trasování vlaků Rx linky R19 a přestupové vazby v železniční stanici Svitavy	35
Dílčí závěr	35
4. 5. Posouzení vybraných prvků infrastruktury	36
Výluková kapacita úseku Březová n. Sv. – Svitavy	36
<i>Výlukový GVD</i>	36
<i>Výluková kapacita</i>	36
Průvoz nákladního vlaku délky 740 m tratí Brno – Česká Třebová	38
Komentář k železniční stanici Skalice nad Svitavou	38
Dílčí závěr	38
5. ZÁVĚR.....	39
GRAFICKÉ PŘÍLOHY	41
DOKLADY K DOPRAVNÍ TECHNOLOGII.....	44

1. Základní údaje

1. 1. Předmět staveb

Obrázek 1 Mapa železniční tratě Brno – Česká Třebová s vyznačením trakce



Železniční trať Brno – Česká Třebová je dvoukolejná elektrizovaná celostátní dráha, která je součástí I. tranzitního železničního koridoru.

První vlaky se na této trati rozjely 1. ledna 1849 pod taktovkou Severní státní dráhy. Trať byla původně jednokolejná, avšak se spodní stavbou včetně umělých staveb již pro druhou kolej. Zdvoukolejnění bylo realizováno postupně do roku 1869. Původní traťový úsek Brno – Česká Třebová měl jenom sedm mezilehlých stanic: Adamov, Blansko, Rájec, Skalici nad Svitavou, Letovice, Březovou nad Svitavou a Svitavy. Mimo to byly zřízeny dvě vodárenské stanice pro parní lokomotivy v Hradci nad Svitavou a Lačnově – ta byla ale od roku 1853 nahrazena novou stanicí v Opatově. S rostoucí osobní dopravou byly zřízeny postupně další zastávky jako například Babice nad Svitavou nebo Moravská Chrástová.

Rozsáhlé stavební úpravy na trati pokračovaly již za samostatného Československa v letech 1926 až 1932, kdy byla traťová rychlost zvyšována až na 90 km/h. Plnohodnotné elektrizace se trať dočkala sice až v roce 1999, nicméně předelektrizační úpravy započaly v úseku Opatov – Brno již v roce 1960 a úsek Opatov – Česká Třebová byl dokonce elektrizován stejnosměrnou soustavou 3 kV v předstihu již v únoru 1966.

Největším stavebním zásahem do tratě od jejího vzniku se stala optimalizace, která probíhala v letech 1996 až 1999 v rámci prvního železničního tranzitního koridoru. Při té příležitosti se dokončila elektrizace tratě v úseku Opatov – Brno-Židenice. Vzhledem ke dvěma rozdílným napájecím soustavám vzniklo stykové místo na širé trati nedaleko stanice Svitavy.

Za první republiky se tato trať stala součástí velmi důležitého spojení Praha – Bratislava. To se změnilo po dokončení druhé traťové koleje v úseku Brno – Havlíčkův Brod v roce 1958. Po elektrizaci v roce 1966 se přes Vysočinu „odklonila“ tranzitní nákladní a rychlíková doprava, což poněkud snížilo význam „třebovské“ tratě. Převodu hlavně rychlíků nahraovaly i cestovní časy v osobní dopravě. Například rychlík Praha – Brno jezdil přes Vysočinu za 3 hodiny a 20 minut a přes Českou Třebovou a Svitavy jel o hodinu déle! Až po koridorizaci v roce 1999 se na trať vrátil kupříkladu rychlík Brněnský drak, o rok později EuroCity Hungaria a posléze i Slovenská strela. Dnes jezdí touto trasou všechny vlaky kategorie EuroCity směřující z Německa, resp. Prahy do Vídně, resp. Bratislavy nebo Budapešti.

Předmětem staveb DOZ Brno – Česká Třebová jsou takové úpravy infrastruktury, aby bylo možné zavést dálkové řízení železniční tratě z centrálního dispečerského stanoviště v Přerově. Do souboru investičních opatření umožňující toto dálkové ovládání je nutné zahrnout peronizaci stanic, ve kterých jsou nyní pouze úrovňová nástupiště. Je tak nutné rekonfigurovat a rekonstruovat železniční stanice Rájec-Jestřebí, Letovice a Březová nad Svitavou. Ve vybraných stanicích je navrženo prodloužení užitečných délek dopravních kolejí k umožnění předjíždění nákladního vlaku délky 740 m. Zároveň je v mezistaničním úseku Březová nad Svitavou – Svitavy navržena odbočka ke zvýšení stability grafikonů vlakové dopravy a k zajištění mimořádných stavů při výlukách traťových kolejí.

Se stavbami DOZ úzce souvisí stavby krátkodobého horizontu *Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl. n., Boskovická spojka a Modernizace železničního uzlu Česká Třebová*, které jsou nyní ve stejné fázi připravenosti. Z pohledu cílového stavu infrastruktury je však třeba zohledňovat dopravní koncepci navrženou ve *Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno*. V krátkodobém horizontu jsou připravovány nové stavby *Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC* a *Adamov – Blansko, BC*.

Ze staveb DOZ jsou vyčleněny peronizace železničních stanic Adamov a Opatov, které budou řešeny v samostatných stavbách a vybudování odbočky Svitava v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice – Adamov, která je přesunuta do stavby Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC.

1. 2. Výchozí podklady

Podklady poskytnuté SŽDC:

- Studie proveditelnosti *Boskovická spojka*; SUDOP Brno, 11/2014;
- Studie proveditelnosti *Průjezd železničním uzlem Česká Třebová*, SUDOP Brno; 01/2015;
- Přípravná dokumentace *Boskovická spojka*;
- Přípravná dokumentace *Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl. n.*;
- Přípravná dokumentace *Modernizace železničního uzlu Česká Třebová*;
- Dokumentace *Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno*.

Ostatní podklady:

- Pomůcky GVD 2016/2017;
- Tabulky traťových poměrů (TTP) z roku 2016;
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018, účinné od 1. 4. 2017;
- Z Brna do České Třebové: klíčové spojení funguje už 165 let, <https://zeleznicar.cd.cz>;
- ostatní podklady.

1. 3. Vymezení řešeného území

Trat' Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová je označená jako:

- č. 740 Brno-Maloměřice St. 6 – Česká Třebová dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2018 a pro jízdní řád 2018;
- č. 260 Brno – Česká Třebová dle Knižního jízdního řádu 2016/2017 pro cestující;
- č. 326A Odb. Brno-Židenice – Svitavy dle TTP 326 a č. 501B Svitavy – Česká Třebová dle TTP 501.

Organizování a provozování drážní dopravy na trati Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová je dle předpisu SŽDC D1 a jedná se o dvojkolejnou elektrizovanou trať.

1. 4. Vlastník, provozovatel dráhy, provozovatel drážní dopravy

Vlastníkem předmětných drah je Česká republika. Vlastníka dráhy ve smyslu zákonných ustanovení zastupuje provozovatel dráhy, který provozuje dráhu, tj. provádí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní dopravu. Provozovatelem dráhy je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) se sídlem v Praze. Provoznost trati a řízení železničního provozu v přiděleném obvodu zajišťuje místně příslušné oblastní ředitelství (OŘ). OŘ se dále dělí na úseky pro ekonomiku, pro provoz infrastruktury, pro řízení provozu a pro techniku. Dotčené tratě spadají do působnosti OŘ Brno, provozního obvodu Brno a OŘ Hradec Králové, provozního obvodu Česká Třebová. Hranice působnosti je v km 228,665 mezi zastávkou Svitavy-Lány a železniční stanicí Svitavy.

V osobní dopravě jsou na předmětných drahách téměř výhradním provozovatelem drážní dopravy (dopravcem) České dráhy, a.s. (ČD). Mezi nejvýznamnější dopravce v nákladní dopravě patří: ČD Cargo, Advanced World Transport, Unipetrol Doprava, LTE Logistik a Transport Czechia, IDS CARGO, METRANS Rail, BF Logistics.

Objednávku osobní dálkové dopravy předkládá Ministerstvo dopravy ČR. Osobní regionální železniční doprava je realizována na základě objednávky KÚ Jihomoravského kraje, kde koordinátorem integrovaného dopravního systému je firma KORDIS JMK, s. r. o., a KÚ Pardubického kraje, kde koordinátorem integrovaného dopravního systému je firma OREDO, s. r. o. Hranice krajů je v km 208,100 mezi železniční stanicí Letovice a zastávkou Rozhraní.

2. Analýza současného stavu

2. 1. Trať Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová

Tabulka 1 Charakteristika tratě Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová

Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová TTP 326A/501B	
Zařazení v síti SŽDC, s. o.	Dráha celostátní, I. tranzitní koridor
Zařazení v síti EU	Zařazená do evropského železničního systému
Cílová kategorie tratě podle TSI osobní/nákladní	P3/F1
Hlavní nebo globální síť v osob./ nákl. dopravě	H/H
Dráha	Brno hl. n. (km 156,030) – Česká Třebová (km 245,284)
Začátek trati	Odb. Brno-Židenice (km 158,180)
Konec trati	Česká Třebová (km 245,878)
Délka	87,7 km
Traťové koleje	1., 2. traťová kolej
Zábrzdňá vzdálenost	1000 m
Normativ délky N (vlaku nákladní dopravy) Odb. Brno-Židenice – Svitavy (326A) Svitavy – Česká Třebová (501B)	648 m, 397 m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	170 m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	170 m
Provoz	pravostranný
Trakční soustava Odb. Brno-Židenice – NP Březová-Svitavy NP Březová-Svitavy – Svitavy	~ 25 kV 50 Hz, = 3 kV
Organizování a provozování drážní dopravy	SŽDC D1
Traťový rádiový systém (základní rádiové spojení)	GSM-R
Provozní zatížení	řád 4
Průjezdny průřez a traťová třída Odb. Brno-Židenice – Adamov Adamov – Blansko Blansko – Svitavy Svitavy – Odb. Zádulka Odb. Zádulka – Česká Třebová	Z-GČD / D4/80 / C3/95, Z-GČD / D4/100 / C3/120, Z-GČD / D4/120 / C3/140 (most km 182,618 max. 120 km/h), GC / D4/120 / C4/140, GC / D4/120 / D4/120
Rozhodný spád a třída sklonu od začátku ke konci / od konce k začátku trati Odb. Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St. 6 Brno-Maloměřice – Adamov Adamov – Blansko Blansko – Rájec-Jestřebí Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou Skalice nad Svitavou – Letovice Letovice – Březová nad Svitavou Březová nad Svitavou – Svitavy Svitavy – Opatov Opatov – Odb. Zádulka Odb. Zádulka – Česká Třebová	5/V / 5/IV, 0/IV / 4/II, 0/IV-V / 5/II, 0/III-IV / 5/II, 0/III-IV / 5/II, 0/IV / 5/II, 0/IV-V / 5/II, 0/V / 7/II, 5/IV-V / 0/V, 7/I / 0/V, 7/I / 7/IV

Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová TTP 326A/501B (pokračování tabulky)	
Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady 740-742: Odb. Brno-Židenice – Brno-Maloměřice Brno-Maloměřice – Odb. Brno-Židenice Brno-Maloměřice – Svitavy Svitavy – Brno – Maloměřice Svitavy – km 233,200 Km 233,200 – Svitavy Km 233,200 – Česká Třebová, vjezdová skupina Česká Třebová, odjezdová skupina – km 233,200 pro lokomotivu řady 183.7, 186, 189, 193, 386, 1216: Odb. Brno-Židenice – Brno-Maloměřice Brno-Maloměřice – Odb. Brno-Židenice Brno-Maloměřice – Svitavy Svitavy – Brno – Maloměřice Svitavy – km 233,200 Km 233,200 – Svitavy Km 233,200 – Česká Třebová, vjezdová skupina Česká Třebová, odjezdová skupina – km 233,200	T ₄ 1250, T 1200, S 1150, U 950, T ₄ 2300, T 2200, S 2000, U 1050, T ₄ 1250, T 1200, S 1100, U 750, T ₄ 1600, T 1470, S 1450, U 900, T ₄ 1250, T 1200, S 1100, U 900, T ₄ 1250, T 1200, S 1100, U 900, T ₄ 2200, T 2150, S 1900, U 1400, T ₄ 2000, T 1600, S 1400, U 1000; T ₄ 2650, T 2600, S 2300, U 1200, T ₄ 2650, T 2600, S 2300, U 1200, T ₄ 2400, T 2000, S 2000, U 1300, T ₄ 2800, T 2650, S 2350, U 1600, T ₄ 2400, T 2250, S 2000, U 1100, T ₄ 2600, T 2500, S 2200, U 1500, T ₄ 2600, T 2500, S 2200, U 1100, T ₄ 2200, T 2100, S 1900, U 1400 (při rozjezdu a průjezdu do km 233,200 bez omezení rychlosti pod 40 km/h)
Největší traťová rychlost Odb. Brno-Židenice – Blansko Blansko – Odb. Zádulka Odb. Zádulka – Česká Třebová	120 km/h, 140 km/h, 120 km/h
Traťové zabezpečovací zařízení Odb. Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St. 6 Brno-Maloměřice St. 6 – Česká Třebová	3. kategorie – trojznakový jednosměrný automatický blok; 3. kategorie – trojznakový obousměrný automatický blok
Seznam přejezdů Blansko – Rájec-Jestřebí Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou Skalice nad Svitavou – Letovice Letovice – Březová nad Svitavou Březová nad Svitavou – Svitavy Svitavy – Opatov Opatov – Zádulka	km 179,824, III. tř., PZS 3ZBI, Blansko DK, P6801; km 181,337, ÚK, PZS 3ZBI, Blansko DK, P6802; km 182,324, III. tř., PZS 3ZBI, Ráj.-Jest. DK, P6803; km 182,828, MK, PZS 3ZBI, Ráj.-Jest. DK, P6804; km 183,716, III. tř., PZS 3ZBI, Ráj.-Jest. DK, P6805; km 185,390, MK, PZS 3ZBI, Ráj.-Jest. DK, P6806; km 188,870, MK, PZS 3ZBI, Skal. n. Sv. DK, P6807; km 192,290, III. tř., PZS 3ZBI, Skal. n. Sv. DK, P6808; km 194,412, III. tř., PZS 3ZNI, Skal. n. Sv. DK, P6810; km 195,975, MK, PZS 3ZBI, Skal. n. Sv. DK, P6811; km 198,602, MK, PZS 3ZBI, Letovice DK, P6812; km 199,369, MK, PZS 3ZBI, Letovice DK, P6813; km 201,115, MK, PZS 3ZBI, Letovice DK, P6814; km 202,030, III. tř., PZS 3ZBI, Letovice DK, P6815; km 204,614, ÚK, PZS 3ZBI, Letovice DK, P6816; km 207,866, MK, PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6817; km 208,144, ÚK, PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6818; km 208,487, MK, PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6819; km 209,382, MK, PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6820; km 209,732, ÚK, PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6821; km 210,738, ÚK, PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6822; km 212,004, II. tř., PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6823; km 213,549, III. tř., PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6824; km 214,284, ÚK, PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6825; km 216,067, ÚK, PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6826; km 224,032, III. tř., PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6827; km 226,755, III. tř., PZS 3ZBI, Břez. n. Sv. DK, P6828; km 229,110, MK, PZS 3ZBI, Svitavy DK, P6829; km 230,512, ÚK, PZS 3ZBI, Svitavy DK, P6830; km 231,759, ÚK, PZS 3ZBI, Svitavy DK, P6831; km 233,175, MK, PZS 3ZBI, Opatov DK, P6832; km 233,722, MK, PZS 3ZBI, Opatov DK, P6833; km 234,997, III. tř., PZS 3ZBI, Opatov DK, P6834; km 239,457, III. tř., PZS 3ZBI, Zádulka DK, P6835

Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová TTP 326A/501B (pokračování tabulky)								
Dopravní a přepravní stanoviště								
Název	Staničení v km	Funkce žst.	Kategorie zabezpečovacího zařízení	Dopravní koleje počet průběžné / kusé	Rychlosti v 1. liché předjízděné koleji / délka v m	Rychlosti v 1. sudé předjízděné koleji / délka v m	Rychlosti ve spojkách L/S zhlaví	Nástupiště
Brno-Maloměřice St. 6	161,422	odb., seř. n.	3-RZZ	4/-	60,-/-	-,60/-	-,/-,-	-
zast. Bílovice nad Svitavou	164,350	-	-	-	-	-	-	vnější
zast. Babice nad Svitavou	168,640	-	-	-	-	-	-	vnější
Adamov	171,191	mezilehlá	3-ETB	4/-	60,60/655	60,60/651	40,40/40,40	úrovňová
zast. Adamov zastávka	172,520	-	-	-	-	-	-	vnější
Blansko	178,740	mezilehlá	3-ETB	4/1	60,60/654	60,60/671	40,40/80,80	poloperon.
zast. Blansko město	179,935	-	-	-	-	-	-	vnější
zast. Dolní Lhota	182,935	-	-	-	-	-	-	vnější
Rájec-Jestřebí	185,317	mezilehlá	3-ETB	4/-	60,60/671	60,60/762	60,80/80,60	úrovňová
zast. Doubravice n. Sv.	188,735	-	-	-	-	-	-	vnější
Skalice nad Svitavou	194,184	přípojná	3-ETB	4/7	40,40/685	60,40/649	40,40/40,40	poloperon.
zast. Svitávka	196,585	-	-	-	-	-	-	vnější
zast. Zboněk	199,375	-	-	-	-	-	-	vnější
zast. Letovice zastávka	201,020	-	-	-	-	-	-	vnější
Letovice	203,520	mezilehlá	3-ETB	4/-	60,60/695	60,60/654	40,40/60,60	úrovňová
zast. Rozhraní	209,500	-	-	-	-	-	-	vnější
zast. Moravská Chrástová	212,000	-	-	-	-	-	-	vnější
Březová nad Svitavou	213,237	mezilehlá	3-ETB	4/-	40,40/662	60,60/672	40,40/60,60	úrovňová
zast. Březová n. Sv.-Dlouhá	216,000	-	-	-	-	-	-	vnější
zast. Hradec nad Svitavou	222,815	-	-	-	-	-	-	vnější
zast. Svitavy-Lány	226,675	-	-	-	-	-	-	vnější
Svitavy	229,357	přípojná	3-ETB	4/2	80,60/682	60,80/630	40,40/60,60	poloperon.
zast. Svitavy-Lačnov	233,118	-	-	-	-	-	-	vnější
Opatov	235,746	mezilehlá	3-ETB	4/-	40,40/635	60,60/655	40,40/40,40	úrovňová
zast. Semanín	239,535	-	-	-	-	-	-	vnější
Odb. Zádulka	240,503	odbočka	3-ETB	4/-	-,60/-	60,-/-	60,60/-,-	-

2. 2. Současný provozní koncept a rozsah vlakové dopravy

V rámci této dokumentace se popis současného provozu vymezí především na trať Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová. Byla provedena analýza pomůcek GVD 2016/2017.

Dálková osobní doprava

Segment Ex je tvořen EC, EN, Ex, IC a railjet vlaky relace Budapešť – Bratislava – Břeclav – Brno – Praha – Berlín a relace Vídeň – Břeclav – Brno – Praha – Berlín. Tyto obě relace vytváří dohromady 60' takt, který je v období ranní špičky ve směru z Brna a ve večerních hodinách ve směru do Brna zesílen na 30' takt. Vlaky v úseku Brno – Česká Třebová nezastavují (mimo vlaky railjet 372, railjet 580 a Ex 581). Vlaky nejsou součástí systému IDS JMK (mimo vlaky railjet 372, railjet 580 a Ex 581). Jsou označeny jako **linka Ex3**.

Soupravy se skládají:

- z hnacího vozidla elektrické trakce a max. 16 vozů typu Y (EN),
- v případě zastavujícího vlaku Ex 581 z hnacího vozidla elektrické trakce a 12 vozů typu Y,
- z hnacího vozidla elektrické trakce a sedmidílné netrakové jednotky railjet.

Vlaky kategorie Rx jsou vedeny v relaci Brno – Pardubice – Praha. Tyto relace jsou vedeny ve 120' taktu. Vlaky v úseku Brno – Česká Třebová zastavují pouze v žst. Blansko, žst. Skalice nad Svitavou, žst. Letovice, žst. Březová nad Svitavou a žst. Svitavy. Vlaky jsou součástí systému IDS JMK. Jsou označeny jako **linka R19**.

Soupravy se skládají:

- z pětídílné elektrické jednotky ř. 660 InterPanter,
- v případě vlaku Rx 874 z třídílné a pětídílné jednotky ř. 660 InterPanter.

Vlaky kategorie Sp jsou vedeny v relaci Brno – Česká Třebová. Tyto vlaky jsou vedeny jako doplňkové k 120' taktu vlaků R a jsou vedeny pouze v ranní a odpolední špičce. Vlaky zastavují v zast. Bílovice nad Svitavou, žst. Adamov, žst. Blansko, zast. Blansko město, žst. Rájec-Jestřebí, žst. Skalice nad Svitavou, žst. Letovice a v úseku Letovice – Česká Třebová ve všech stanicích a zastávkách. Vlaky jsou součástí systému IDS JMK. Jsou označeny jako **linka R19**.

Soupravy se skládají:

- z pětídílné elektrické jednotky ř. 660 InterPanter,
- z hnacího vozidla elektrické trakce a max. 7 vozů typu Y.

Regionální osobní doprava

Regionální osobní doprava v úseku Brno – Česká Třebová je zastoupena vlaky Os linky S2 brněnské příměstské železniční dopravy, které jsou provozovány nejdále do Březové nad Svitavou a vlaky Os, které jsou vedeny v úseku Letovice – Česká Třebová. V současnosti je tedy úsek Letovice – Březová nad Svitavou obsluhován oběma skupinami vlaků.

V úseku **Brno – Březová nad Svitavou** jsou provozovány Os vlaky relace Křenovice horní nádraží – Brno – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice – Březová nad Svitavou. Tyto vlaky Os se skládají ze tří skupin:

- vlaky Os základního taktu 60', které jezdí každý den;
- vlaky Os doplňkového taktu na takt 30', které jezdí v pracovní dny;
- vlaky Os, které v počtu jeden až dva vlaky za hodinu takt 30' dále zahušťují a které jezdí v pracovní dny mimo letní prázdniny.

Vlaky Os základního taktu jsou vedeny v maximální relaci Křenovice horní nádraží – Brno – Letovice – Březová nad Svitavou. Některé tyto vlaky jsou ukončeny v Letovicích. Vlaky Os doplňkového taktu jsou vedeny v maximální relaci Křenovice horní nádraží – Brno – Letovice. V ranní špičce jsou tyto vlaky ukončeny převážně v Letovicích, v dopoledním sedle jsou tyto vlaky ukončeny v Rájci-Jestřebí a v odpolední špičce jsou tyto vlaky ukončeny ve Skalici nad Svitavou.

Ve špičkových hodinách pracovního dne mimo letní prázdniny jsou doplněny navíc ještě vlaky relace Křenovice horní nádraží – Brno – Rájec-Jestřebí v počtu jeden až dva vlaky za hodinu. Doplněním těchto vlaků vzniká v některých hodinách alespoň v jednom směru interval 15'.

Vlaky v úseku Brno – Březová nad Svitavou zastavují ve všech stanicích a zastávkách. V zastávkách Dolní Lhota a Doubravice nad Svitavou mají pobyt kratší než půl minuty. V některých stanicích jsou pobyty

naopak prodlouženy, jako např. v žst. Adamov, žst. Blansko, zast. Blansko město, žst. Skalice nad Svitavou a žst. Letovice. Vlaky v úseku Brno – Březová nad Svitavou jsou součástí systému IDS JMK jako linka S2.

Vzhledem k nedostatku vozidel nejsou soupravy jednotné. Soupravy se skládají:

- z dvoudílné nebo třídílné elektrické jednotky ř. 640 nebo ř. 650 RegioPanter (jako samostatné dvoudílné, třídílné nebo ve spojení dvoudílné a třídílné jednotky),
- z šestivozové elektrické jednotky ř. 560,
- z hnacího vozidla elektrické trakce, 3 vozů typu X a řídící vůz Bfhpvee295,
- z trojdílné motorové jednotky ř. 814.2 Regionova (doplňkový takt v pracovní dny mimo letní prázdniny).

V úseku Letovice – Česká Třebová jsou provozovány Os vlaky relace Letovice – Březová nad Svitavou – Svitavy – Česká Třebová – Choceň. Tyto vlaky Os je možné rozdělit do dvou skupin:

- vlaky Os relace Letovice – Březová nad Svitavou – Svitavy – Česká Třebová;
- vlaky Os relace Svitavy – Česká Třebová.

Vlaky nelze považovat za jedoucí v taktu.

Soupravy jsou značně nejednotné. Skládají se např. z:

- z hnacího vozidla elektrické trakce, 3 vozů typu X a motorového vozu ř. 810,
- z dvojice motorových vozů ř. 810,
- z dvojdílné motorové jednotky ř. 814 Regionova,
- z motorového vozu ř. 841 RegioSpider.

Nákladní doprava

Mezinárodní nákladní doprava v úseku Brno – Česká Třebová je zastoupena:

- vývozem ze seřadovací žst. Česká Třebová do Rakouska a na Slovensko,
- tranzitem z Polska do Rakouska,
- vývozem hromadných komodit (sklářský písek).

Vnitrostátní nákladní doprava v úseku Brno – Česká Třebová je zastoupena přepravou hromadných komodit (cement, popílek, sádrovec).

Svoz a rozvoz místní zátěže a obsluhu nácestných stanic zajišťují Mn vlaky:

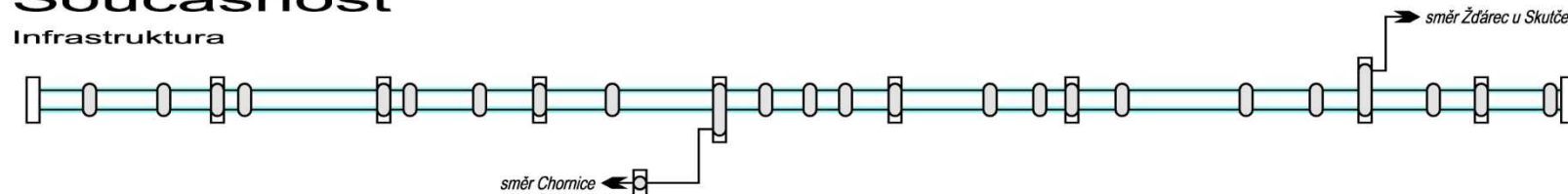
- Brno-Maloměřice – Velké Opatovice, doprovod 1/1 DS Brno-Maloměřice,
- Velké Opatovice – Brno-Maloměřice, doprovod 1/1 DS Brno-Maloměřice,
- Česká Třebová – Březová nad Svitavou, doprovod 1/0 DS Svitavy,
- Březová nad Svitavou – Borová u Poličky, doprovod 1/0 DS Svitavy,
- Borová u Poličky – Česká Třebová, doprovod 1/0 DS Svitavy.

Uvedené přepravní potřeby vesměs zajišťuje ČD Cargo a. s. Kromě tras vlaků nákladní dopravy pro uvedeného dopravce jsou ještě v GVD uvedeny trasy pro externí dopravce Unipetrol, Viamont, OKD-Doprava a nabídkové trasy pro případné další provozovatele.

Obrázek 2 Schéma infrastruktury se současným rozsahem dopravy na trati Brno – Česká Třebová v GVD 2016/2017

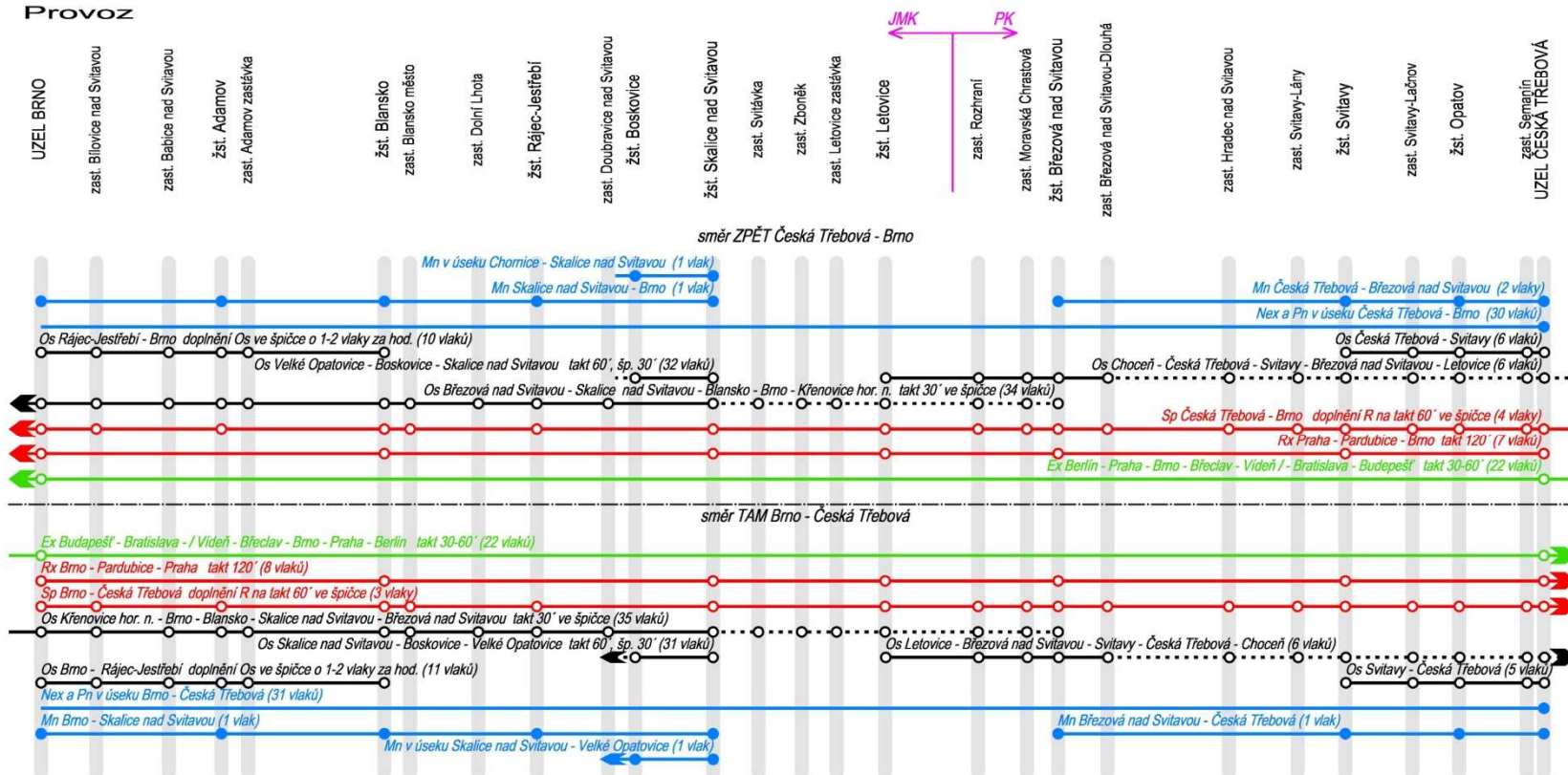
Současnost

Infrastruktura



○ místo pro nástup a výstup cestujících □ žel. stanice, výhybna, odbočka, vzdál. zhl. — infrastruktura stávající

Provoz



Tabulka 2 Počty vlaků sčítaných na hranici ŽUB a na hranici uzlu Česká Třebová pro trať Brno – Česká Třebová v GVD 2016/2017 (pravidelné + podle potřeby, bez vlaků rušících)

Relace	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem	
Brno – Česká Třebová (sudý směr) průjezd v Brno-Meloměřice St. 6 nebo Zádulka																										
Ex Budapešť - Bratislava - / Vídeň - Břeclav - Brno - Praha - Berlin (Ex3)	1				1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1					22
Rx Brno - Česká Třebová - Praha (R19)						1		1		1		1		1		1		1		1						8
Sp Brno - Česká Třebová (R19)														1		1		1								3
Os (Křenovice -) Brno - Letovice - Březová nad Svitavou (denně) (S2 JMK)						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
Os (Křenovice -) Brno - Letovice (prac dny) (S2 JMK)				1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					16
Os (Křenovice -) Brno - Rájec-Jestřebí (prac dny mimo LP) (S2 JMK)						1	1								2	1	2	1	1		1					10
Os Brno - Skalice nad Svitavou jedoucí jen některé dny (S2 JMK)	1				1																					2
Sv odjíždějící z Brna	1	1												1												3
Os Letovice - Březová nad Svitavou																						1				1
Os Letovice - Březová nad Svitavou - Svitavy - Česká Třebová						1	1	1					1						1							5
Os Svitavy - Česká Třebová							1		1						1		1				1					5
Sv vjíždějící do České Třebové								1																		1
Celkem osobní doprava sudý směr v Brno-Maloměřice St. 6	2	2		1	3	4	5	5	4	4	3	4	3	6	5	6	5	7	4	4	3	1	1	1	1	83
Celkem osobní doprava sudý směr v Zádulka		1			1	3	4	5	3	2	1	2	2	3	2	3	2	4	2	2	2					44
Nex v úseku Brno - Česká Třebová (prav + pp)	2	1		1	1				1			2	1		2	1	1	1	1	2		2	3	1		23
Pn v úseku Brno - Česká Třebová (prav + pp)		2									1					1	1		1	1				1		8
Mn odjíždějící z Brna														1												1
Mn vjíždějící do České Třebové															1											1
Celkem nákladní doprava sudý směr v Brno-Maloměřice St. 6	2	3		1	1				1		1	2	1	1	2	2	2	1	2	3		2	3	2		32
Celkem nákladní dopavy sudý směr v Zádulka	2	3		1	1				1		1	2	1		3	2	2	1	2	3		2	3	2		32
Celkem sudý směr v Brno-Maloměřice St. 6	4	5	0	2	4	4	5	5	5	4	4	6	4	7	7	8	7	8	6	7	3	3	4	3		115
Celkem sudý směr v Zádulka	2	4	0	1	2	3	4	5	4	2	2	4	3	3	5	5	4	5	4	5	2	2	3	2		76
Česká Třebová - Brno (lichý směr) průjezd v Zádulka nebo Brno-Maloměřice St. 6																										
Ex Berlín - Praha - Brno - Břeclav - Vídeň / - Bratislava - Budepešť (Ex3)			1					1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	22
Rx Praha - Česká Třebová - Brno (R19)									1		1		1		1		1		1		1					7
Sp Česká Třebová - Brno (R19)							1	1	1						1											4
Os Březová nad Svitavou - Letovice - Brno (- Křenovice) (denně) (S2 JMK)				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			18
Os Letovice - Brno (- Křenovice) (prac dny)(S2 JMK)				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			16	
Os Rájec-Jestřebí - Brno (-Křenovice) (prac dny mimo LP) (S2 JMK)					1	1	1	1								2	1	1	2	1					11	
Os Skalice nad Svitavou - Brno jedoucí jen některé dny (S2 JMK)																							1	1	2	
Sv vjíždějící do Brna										1										1		1				3
Os Březová nad Svitavou - Letovice					1																					1
Os Česká Třebová - Svitavy - Březová nad Svitavou - Letovice										1		1					1			1			1			5
Os Česká Třebová - Svitavy						1		1					1		1					1			1			6
Sv odjíždějící z České Třebové																	1									1
Celkem osobní doprava lichý směr v Brno-Maloměřice St. 6			1		1	3	4	5	6	5	4	3	4	3	4	6	5	5	7	6	4	3	2	2		83
Celkem osobní doprava lichý směr v Zádulka			1		1	1	3	3	3	2	2	3	1	3	2	4	2	3	4	2	1	3	1			45
Nex v úseku Česká Třebová - Brno (prav + pp)		2			2	1	2	1			1			1	2	1		1	3		1	1	3	1		23
Pn v úseku Česká Třebová - Brno (prav + pp)	2		2						1								1					1				7
Mn vjíždějící do Brna	1																									1
Mn odjíždějící z České Třebové						1	1																			2
Celkem nákladní doprava lichý směr v Brno-Maloměřice St. 6	3	2	2		2	1	2	1	1		1			1	2	1	1	1	3		1	2	3	1		31
Celkem nákladní doprava lichý směr v Zádulka	2	2	2		2	2	3	1	1					1	2	1	1	1	3		1	2	3	1		32
Celkem lichý směr v Brno-Maloměřice St. 6	3	2	3	0	3	4	6	6	7	5	5	3	4	4	6	7	6	6	10	6	5	5	5	3		114
Celkem lichý směr v Zádulka	2	2	3	0	2	3	4	4	4	3	3	2	3	2	5	3	5	3	6	4	3	3	6	2		77
Celkem oba směry v Brno-Maloměřice St. 6	7	7	3	2	7	8	11	11	12	9	9	9	8	11	13	15	13	14	16	13	8	8	9	6		229
Celkem oba směry v Zádulka	4	6	3	1	4	6	8	9	8	5	5	6	6	5	10	8	9	8	10	9	5	5	9	4		153

2. 3. Stávající kolejové uspořádání a technologie dopravy

Žst. Blansko

Kolejového uspořádání

Železniční stanice Blansko leží v km 178,740 trati celostátní dráhy Brno hl. n. – Česká Třebová os. n. Stanice je obsazena výpravčím.

Výpravní budova je situována ze strany sudých staničních kolejí. Ve stanici jsou 4 průběžné dopravní koleje a 1 kusá dopravní kolej. Předjízdny koleje č. 4 a 5 umožňují rychlost 60 km/h. Kusá dopravní kolej č. 3 vyplňuje prostor mezi kolejemi č. 1 a 5 v poloze mimo ostrovní nástupiště. Je zaústěna do rájeckého zhlaví a je pojížděna rychlostí 40 km/h. Dále je ve stanici průběžná manipulační kolej č. 7, ze které pokračuje v rájeckém zhlaví kusá manipulační kolej č. 7a. Průběžná manipulační kolej č. 7 je směrem na Adamov zaústěna do koleje č. 5 v prostoru ostrovního nástupiště, čímž ji rozděluje na koleje č. 5a a 5. V adamovském zhlaví je skupina manipulačních kolejí č. 4a kusá, 4b, 6 kusá a 8 kusá, přičemž kolej č. 4b tvoří pokračování dopravní koleje č. 4.

V adamovském zhlaví je dvojité kolejové spojení, která stavebně umožňuje rychlost 50 km/h, dopravní cesty přes ni jsou však omezeny na 40 km/h (chybí indikátorová tabulka „5“). V rájeckém zhlaví jsou dvě jednoduché kolejové spojení, které umožňují rychlost 80 km/h.

Stanice je poloperonizovaná. Ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 5 je přístupné podchodem. U koleje č. 2 je úroňové jednostranné nástupiště přístupné přechody přes kolej č. 4. U koleje č. 4 je vnější nástupiště přístupné přímo z prostoru před výpravní budovou. Těsně za kolejovými spojeními rájeckého zhlaví ve směru stoupajícího staničení jsou cestová návěstidla a vjezdová návěstidla jsou posunuta až o zábrzdnu vzdálenost dále. Obvod stanice je tak rozšířen o staniční dopravní koleje č. 1a a 2a za kolejovým rozvětvením dopravy, ve kterých je situovaná zastávka Blansko-město.

Do stanice jsou zaústěny vlečka ČKD Blansko Holding a. s. a účelové kolejiště SŽDC.

Tabulka 3 Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC v žst. Blansko

Název	Provozovatel	Umístění v kolejišti stanice
Vlečka číslo 5005, ČKD Blansko Holding, a. s.	BF Logistics s. r. o., Praha 9, Beranových 65, PSČ 199 02	odbočuje z koleje č. 4a výhybkou č. 1 v km 178,391 (km 0,000 vlečky)
Účelové kolejiště OTV	SŽDC, státní organizace	odbočuje z koleje č. 5a výhybkou č. 14

Technologie železniční stanice

Všechny vlaky se stanici tranzitují. Ve stanici dochází k předjíždění vlaků S2 doplňkového taktu na takt 30', které jezdí v pracovní dny, vlaky Ex3. Tyto vlaky S2 jsou v Blansku předjížděny současně v ose symetrie 00-00. V případě, že jsou trasovány i doplňkové vlaky Ex3 na takt 30', dochází v těchto případech i k předjíždění vlaků S2 základního taktu 60', které jezdí každý den. Tyto předjížděné vlaky tranzitují s prodlouženým pobytem po předjízdny koleích č. 4 a 5, ostatní vlaky jsou vedeny po hlavních koleích č. 1 a 2. V ranní špičce, kdy jsou doplňkové vlaky Ex3 na takt 30' trasovány pouze ve směru Brno – Česká Třebová, je předjíždění vlaky Ex3 realizováno v mezistaničním úseku Blansko – Rájec-Jestřebí, tak, že vlaky Ex3 jedou proti správnému směru. V železniční stanici Blansko zastavují vlaky S2, R19 a tři okrajové spoje vlaků Ex3. Manipulační vlak, který zde provádí obsluhu, vjíždí a odjíždí z předjízdny dopravních kolejí č. 4 a 5.

Žst. Rájec-Jestřebí

Kolejového uspořádání

Železniční stanice Rájec-Jestřebí leží v km 185,317 trati celostátní dráhy Brno hl. n. – Česká Třebová os. n. Stanice je obsazena výpravčím.

Výpravní budova je situována ze strany lichých staničních kolejí. Ve stanici jsou 4 průběžné dopravní koleje. Předjízdny koleje č. 3 a 4 umožňují rychlost 60 km/h. Dále je ve stanici průběžná manipulační kolej č. 6, která je zaústěna směrem na Blansko do předjízdny dopravní koleje č. 4 přibližně v polovině její délky. Tím je

předjízdna kolej rozdělena na části 4a a 4. V místě zaústění manipulační koleje č. 6 do předjízdny koleje č. 4 se nachází rovněž rozvětvení kusé manipulační koleje č. 8 a manipulační koleje č. 10, která navazuje na kolejiště vleček. Kolej č. 4a pokračuje v blanenském zhlaví jako kusá manipulační kolej č. 4c, která slouží jako kolej výtažná pro vlečku, která je do ní zaústěna. Kolej č. 4 pokračuje na skalickém zhlaví jako kusá manipulační kolej č. 4b, která slouží jako výtažná kolej. Ve svitavském zhlaví se nachází přejezd P6806 přes pět kolejí.

V každém zhlaví jsou dvě jednoduché spojky umožňující rychlost 60 a 80 km/h. Spojky pro vyšší rychlost jsou uspořádány tak, aby umožňovali rychlejší přejezd z traťových kolejí č. 2 do hlavní staniční koleje č. 1.

U kolejí č. 1 a 2 jsou úrovněová jednostranná nástupiště přístupná přechody přes koleje. U koleje č. 3 je vnější nástupiště přístupné přímo z prostoru před výpravní budovou.

Do stanice jsou zaústěny vlečka VIA REK, s. r. o., Rájec-Jestřebí, vlečka Moravské keramické závody a. s. a neprovozovaná vlečka DIPRO FABRICS CZ, a. s.

Tabulka 4 Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC v žst. Rájec-Jestřebí

Název	Provozovatel	Umístění v kolejišti stanice
Vlečka číslo 5193, VIA – REK, s. r. o., Rájec – Jestřebí	Ing. František SMOLA, Žamberk, Nádražní 539, PSČ 564 01	odbočuje z koleje č. 6 výhybkou č. 13 v km 185,451 (km 0,000 vlečky) a dále do koleje č. 10 koncovým stykem výhybky č. CH3; hraničník je umístěn v místě koncového styku výhybek č. 13 a CH3
Vlečka číslo 5194, Moravské keramické závody a. s.	Juraj Ág, Dvorská 36, PSČ 678 01	odbočuje z výtažné koleje č. 4c výhybkou č. K1 v km 184,472; hraničník je umístěn v místě koncového styku výhybky č. K1
Vlečka číslo 5195, DIPRO FABRIKS CZ, a. s., Rájec – Jestřebí	není provozovaná, zákaz jízdy drážních vozidel	odbočuje z koleje č. 10 výhybkou č. 11

Technologie železniční stanice

Ve stanici jsou v dopoledním sedle ukončeny vlaky S2 doplňkového taktu na takt 30', které jezdí v pracovní dny a všechny vlaky S2, které v počtu jeden až dva vlaky za hodinu zahušťují interval ve špičkovém období na 15' a které jezdí v pracovní dny mimo letní prázdniny. Tyto vlaky ukončují a začínají svoji jízdu na dopravní koleji č. 3. Ostatní vlaky ve stanici tranzitují. Ve stanici dochází poměrně často k předjíždění vlaků nákladních vlaků R13 i vlaků Ex3. Tyto předjížděné vlaky tranzitují s prodlouženým pobytem po předjízdnych kolejích č. 3 a 4, ostatní vlaky jsou vedeny po hlavních kolejích č. 1 a 2. V železniční stanici Rájec-Jestřebí zastavují vlaky S2 a R19 (pouze Sp). Manipulační vlak, který zde provádí obsluhu, vjíždí a odjíždí z předjízdny dopravní koleje č. 4.

Ve stanici je nutno respektovat nástupištní provozní intervaly.

Žst. Skalice nad Svitavou

Kolejového uspořádání

Železniční stanice Skalice nad Svitavou leží v km 194,184 trati celostátní dráhy Brno hl. n. – Česká Třebová os. n. a v km 32,393 trati regionální dráhy Chornice – Skalice nad Svitavou. Stanice je obsazena výpravčím.

Výpravní budova je situována ze strany lichých staničních kolejí. Ve stanici jsou 4 průběžné dopravní koleje a 7 kusých dopravních kolejí. V rájeckém zhlaví je rychlost do předjízdny koleje č. 4 60 km/h. Jinak v letovickém zhlaví koleje č. 4 a v celé předjízdny koleji č. 3 je stavebně možná rychlost 50 km/h, dopravní cesty jsou však omezeny na 40 km/h (chybí indikátorová tabulka „5“). Kusá dopravní kolej č. 5 je zaústěna směrem na Rájec-Jestřebí do koleje č. 3 přibližně v polovině její délky. Tím ji rozděluje na koleje č. 3a a 3. Kusá dopravní kolej č. 3 navazuje na manipulační kolej č. 5a, která je zaústěna do letovického zhlaví a také dále pokračuje jako manipulační kolej č. 5b a 5c. Kusé dopravní koleje č. 6, 8, 10, 12, 14 a 16 jsou zaústěny do rájeckého a boskovického zhlaví a tvoří kolejiště tratě na Chornice. Z toho koleje č. 8, 10 a 12 jsou zaústěny také do letovického zhlaví, ale pouze jako koleje manipulační, čili směrem na Letovice z nich není možný odjezd vlaku. Předjízdna dopravní kolej č. 4 je v rájeckém zhlaví dvěma jednoduchými spojkami umožňující rychlost 40 km/h propojena se skupinou staničních kolejí, které tvoří kolejiště tratě do Chornice, a tím je rozdělena na části 4a a 4. V letovickém zhlaví pokračuje kolej č. 4 jako kusá manipulační kolej č. 4b.

V rájeckém zhlaví jsou dvě jednoduché kolejové spojky a v letovickém zhlaví je dvojitá kolejová spojka. Všechny výhybky těchto spojek stavebně umožňují rychlost 50 km/h, dopravní cesty přes ně jsou však omezeny na 40 km/h (chybí indikátorová tabulka „5“).

Stanice je poloperonizovaná. Ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4 je přístupné nadchodem. U kolejí č. 1 a 3 jsou úrovňová nástupiště přístupná přechody přes koleje. U koleje č. 16 je vnější nástupiště přístupné nadchodem.

Do stanice jsou zaústěny vlečka Železniční vlečka VOP Skalice nad Svitavou, vlečka DKV Brno, PP Skalice nad Svitavou, neprovozovaná vlečka DAVID, s. r. o. a účelové kolejiště OŘ-PI.

Tabulka 5 Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC v žst. Skalice nad Svitavou

Název	Provozovatel	Umístění v kolejišti stanice
Vlečka číslo 5209, Železniční vlečka VOP Skalice nad Svitavou	MJM Litovel a. s., Litovel, Cholinská 1048/19, PSČ 784 01	odbočuje z koleje č. 3b a 5c výhybkou č. 35a/b v km 194,171 (km 0,000 vlečky)
Vlečka číslo 5433, DKV Brno, PP Skalice nad Svitavou	České dráhy, a. s., Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15	odbočuje z koleje č. 16 výhybkou č. 19 v km 194,170 (km 0,000 vlečky); hraničník je umístěn v místě koncového styku přímé větve výhybky č. 19
Vlečka číslo 5208, DAVID, s. r. o.	není provozovaná, zákaz jízdy drážních vozidel	odbočuje z koleje č. 3a výhybkou č. 7
Účelové kolejiště OŘ-PI	SŽDC, státní organizace	odbočuje z koleje č. 5c výhybkou č. 34

Technologie železniční stanice

Ve stanici jsou částečně v ranní špičce a po celé odpoledne ukončeny vlaky S2 doplňkového taktu na takt 30', které jezdí v pracovní dny. Tyto vlaky ukončují svoji jízdu na koleji č. 2 a podle situace jsou přestaveny na dopravní kolej č. 3, odkud začínají zpáteční jízdu. Na koleji č. 4 ukončují a začínají svoji jízdu vlaky S21 relace Skalice nad Svitavou – Boskovice, čímž jsou minimalizovány přestupové časy hrana-hrana spojení Brno – Boskovice na 2 min. Vlaky R19 jsou ve směru Brno – Česká Třebová trasovány bezprostředně po příjezdu končících vlaků S2 na kolej č. 2 a z toho důvodu musí být tyto vlaky R19 vedeny po kolejích č. 1. V ranní špičce zde dochází ve směru Česká Třebová – Brno k předjíždění vlaků S2 doplňkového taktu na takt 30', které jezdí v pracovní dny, vlaky R19. Ve stanici dochází k předjíždění vlaků nákladních vlaky R19 i vlaky Ex3. Tyto předjížděné vlaky tranzitují s prodlouženým pobytem po předjížděných kolejích č. 3 a 4 dle situace, případně i po hlavních kolejích č. 1 a 2, ostatní vlaky jsou vedeny po hlavních kolejích č. 1 a 2 opět dle situace. V železniční stanici Skalice nad Svitavou zastavují vlaky S2 a R19. Manipulační vlak, který zde provádí obsluhu a je zde končící a výchozí, vjíždí a odjíždí ze sudé staniční skupiny z kusích dopravních kolejí boskovického kolejiště.

Žst. Letovice

Kolejového uspořádání

Železniční stanice Letovice leží v km 203,520 trati celostátní dráhy Brno hl. n. – Česká Třebová os. n. Stanice je obsazena výpravčím.

Výpravní budova je situována ze strany sudých staničních kolejí. Ve stanici jsou 4 průběžné dopravní koleje. Předjízdne koleje č. 3 a 4 umožňují rychlost 60 km/h. Dále je ve stanici průběžná manipulační kolej č. 6, která je zaústěna do skalického zhlaví a směrem na Březovou nad Svitavou do předjízdne dopravní koleje č. 4 přibližně ve dvou třetinách její délky. Dále je ve stanici průběžná manipulační kolej č. 5, která zaústěna do předjízdne dopravní koleje č. 3, směrem na Skalice nad Svitavou přibližně v jedné třetině její délky a směrem na Březovou nad Svitavou přibližně ve dvou třetinách její délky.

Ve skalickém zhlaví je dvojitá kolejová spojka. Výhybky této spojky stavebně umožňují rychlost 50 km/h, dopravní cesty přes ně jsou však omezeny na 40 km/h (chybí indikátorová tabulka „5“). V březovském zhlaví jsou dvě jednoduché kolejové spojky umožňující rychlost 60 km/h.

U kolejí č. 1, 2 a 4 jsou úrovňová jednostranná nástupiště přístupná přechody přes koleje.

Do stanice je zaústěno účelové kolejiště OŘ-PI.

Tabulka 6 Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC v žst. Letovice

Název	Provozovatel	Umístění v kolejišti stanice
Účelové kolejiště OŘ-PI	SŽDC, státní organizace	odbočuje z koleje č. 4a výhybkou č. 11

Technologie železniční stanice

Ve stanici jsou v ranní špičce ukončeny vlaky S2 doplňkového taktu na takt 30', které jezdí v pracovní dny, a v dopoledním sedle a ve večerních hodinách část vlaků S2 základního taktu 60', které jezdí každý den. Tyto vlaky ukončují svoji jízdu na koleji č. 4, případně vlivem obsazení koleje č. 4 vlakem Os relace Letovice – Česká Třebová na koleji č. 2, odkud jsou na kolej č. 4 posléze přestaveny. Rovněž jsou zde ukončeny jednotlivé vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová, které jsou přípojově navázány na vlaky S2. Tyto vlaky ukončují svoji jízdu na koleji č. 4. Ve stanici dochází k předjíždění vlaků nákladních vlaky Ex3. Tyto předjížděné vlaky tranzitují s prodlouženým pobytem po předjízdňích kolejích č. 3 a 4, ostatní vlaky jsou vedeny po hlavních kolejích č. 1 a 2. V železniční stanici Letovice zastavují vlaky S2, R19 a tři okrajové spoje vlaků Ex3.

Ve stanici je nutno respektovat nástupištní provozní intervaly.

Žst. Březová nad Svitavou

Železniční stanice Březová nad Svitavou leží v km 213,237 trati celostátní dráhy Brno hl. n. – Česká Třebová os. n. Stanice je obsazena výpravním.

Výpravní budova je situována ze strany sudých staničních kolejí. Ve stanici jsou 4 průběžné dopravní koleje. Předjízdňá kolej č. 3 umožňuje rychlost 40 km/h, předjízdňá kolej č. 4 umožňuje rychlost 60 km/h. Dále jsou ve stanici průběžné manipulační koleje č. 5 a 7, které jsou zaústěny do skalického zhlaví a směrem na Svitavy jednotlivě do dopravní koleje do poloviny a třetiny její délky. Před svitavským zhlavím se nachází přejezd P6824 přes čtyři koleje.

V letovickém zhlaví je dvojitá kolejová spojka. Výhybky této spojky stavebně umožňují rychlost 50 km/h, dopravní cesty přes ně jsou však omezeny na 40 km/h (chybí indikátorová tabulka „5“). Ve svitavském zhlaví jsou dvě jednoduché kolejové spojky umožňující rychlost 60 km/h.

U kolejí č. 1 a 2 úroňová jednostranná nástupiště přístupná přechody přes koleje a u koleje č. 4 je vnější nástupiště přístupné přímo z prostoru před výpravní budovou.

Do stanice jsou zaústěny neprovozovaná vlečka Vitka a. s. Brněnec a účelové kolejiště OŘ-PI.

Tabulka 7 Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC v žst. Březová nad Svitavou

Název	Provozovatel	Umístění v kolejišti stanice
Vlečka číslo 4101, Vitka a. s. Brněnec	není provozovaná, zákaz jízdy drážních vozidel	odbočuje z koleje č. 3 výhybkou č. 7a/b v km 212,883
Účelové kolejiště OŘ-PI	SŽDC, státní organizace	odbočuje z koleje č. 4b výhybkou č. 11

Technologie železniční stanice

Ve stanici je ukončena část vlaků S2 základního taktu 60', které jezdí každý den. Tyto vlaky ukončují svoji jízdu na koleji č. 4. Rovněž jsou zde ukončeny jednotlivé vlaky Os relace Březová nad Svitavou – Česká Třebová, které jsou přípojově navázány na vlaky S2. Tyto vlaky ukončují svoji jízdu rovněž na koleji č. 4 (vjíždí pravidelně na obsazenou kolej), protože po hlavních kolejích č. 1 a 2 následně projíždí vlaky Ex3 a R19. Ve stanici dochází v jednom případě k předjíždění vlaku Os jedoucím v trase Letovice – Česká Třebová vlakem Ex3. Předjížděný vlak tranzituje po koleji č. 4 s prodlouženým pobytem. Ve stanici dochází rovněž k předjíždění vlaků nákladních vlaky Ex3. Tyto předjížděné vlaky tranzitují s prodlouženým pobytem po předjízdňích kolejích č. 3 a 4, ostatní vlaky jsou vedeny po hlavních kolejích č. 1 a 2. V železniční stanici Březová nad Svitavou zastavují vlaky S2, Os relace Letovice – Česká Třebová a R19. Manipulační vlak, který zde provádí obsluhu a je zde končící a výchozí, vjíždí a odjíždí z předjízdňé koleje č. 3.

Ve stanici je nutno respektovat nástupištní provozní intervaly.

Žst. Svitavy

Kolejového uspořádání

Železniční stanice Skalice nad Svitavou leží v km 229,357 trati celostátní dráhy Brno hl. n. – Česká Třebová os. n. a v km 0,000 trati regionální dráhy Svitavy – Ždírec u Skutče. Stanice je obsazena výpravním a výpravním DOZ pro trať Svitavy – Ždírec u Skutče.

Výpravní budova je situována ze strany lichých staničních kolejí. Ve stanici jsou 4 průběžné dopravní koleje a 2 kusé dopravní koleje. V březovském zhlaví je rychlost do předjízdnyh kolejí č. 3 a 6 60 km/h a v opatovském zhlaví 80 km/h. Kusá dopravní kolej č. 5 je zaústěna do opatovského a poličského zhlaví a před zaústěním tratě od Ždírcu u Skutče je s průběžnou dopravní kolejí č. 3 propojena jednou kolejovou spojkou, přes kterou jsou umožněny dopravní cesty rychlostí 40 km/h. Kolej č. 3 je tak rozdělena na koleje č. 3 a 3c. V březovském zhlaví je do předjízdnyh dopravní koleje č. 3 zaústěna kusá manipulační kolej č. 3a. Kusá dopravní kolej č. 5 je do březovského zhlaví zaústěna jako manipulační kolej č. 5 b, která dále pokračuje jako kusá manipulační kolej č. 5a. Do kusé dopravní koleje č. 5 jsou dále zaústěny přibližně v polovině její délky kusé manipulační koleje č. 7 a 9 a v opatovském zhlaví kusá manipulační kolej č. 5c. Kusá dopravní kolej č. 4 je zaústěna do opatovského zhlaví stavebně pro rychlost 50 km/h, dopravní cesty však umožňují rychlost 40 km/h (chybí indikátorová tabulka „5“). Dále je v sudé staniční skupině průběžná dopravní kolej č. 8, do které jsou směrem na Opatov přibližně v polovině její délky zaústěny kusé manipulační koleje č. 10 a 12. Kolej č. 8 je tím rozdělena na koleje č. 8 a 8a.

V březovském zhlaví je dvojitá kolejová spojka. Výhybky této spojky stavebně umožňují rychlost 50 km/h, dopravní cesty přes ně jsou však omezeny na 40 km/h (chybí indikátorová tabulka „5“). V opatovském zhlaví jsou dvě jednoduché kolejové spojky umožňující rychlost 60 km/h.

Stanice je poloperonizovaná. Ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 6 s jazykovým nástupištěm směrem na Opatov mezi kolejemi č. 2 a 4 je přístupné podchodem. U kolejí č. 1 a 3 jsou úrovňová nástupiště přístupná přechody přes koleje. Mezi kolejí č. 3 a kusou kolejí č. 5 je úrovňové nástupiště oboustranné.

Do stanice jsou zaústěny vlečka Qanto Svitavy, vlečka ZZN Svitavy a. s., neprovozovaná vlečka H. DR., vlečka RSM Hradec Králové, ŽST Svitavy a účelové kolejiště OTV.

Tabulka 8 Vlečky, kolejiště organizačních složek ČD a účelové kolejiště SŽDC v žst. Svitavy

Název	Provozovatel	Umístění v kolejišti stanice
Vlečka číslo 4124, Qanto Svitavy	DBV-ITL, s. r. o., Kolín IV, Polepská 867, PSČ 280 02	odbočuje z koleje č. 105c výhybkou č. 34 v km 2,568; hraničník je umístěn v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 34
Vlečka číslo 4125, ZZN Svitavy a. s.	DBV-ITL, s. r. o., Kolín IV, Polepská 867, PSČ 280 02	odbočuje z koleje č. 8a výhybkou č. 22 v km 229,875; hraničník je umístěn v místě koncového styku přímé větve výhybky č. 22 a v úrovni konc. styku přímé větve výhybky č. V2
Vlečka číslo 4127, H. DR.	není provozovaná, zákaz jízdy drážních vozidel	odbočuje z koleje č. 3a výhybkou č. 1
Vlečka číslo 4135, RSM Hradec Králové, ŽST Svitavy	České dráhy, a. s., Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15	odbočuje z koleje č. 7 výhybkou č. 16 v km 229,606; hraničník je v úrovni koncového styku přímé větve výhybky č. 16
Účelové kolejiště OTV	SŽDC, státní organizace	odbočuje z vlečkové koleje ZZN Svitavy s. s. výhybkou č. V2; hraničník je umístěn v úrovni koncového styku přímé větve výhybky č. V2

Technologie železniční stanice

Ve stanici jsou ukončeny Os vlaky relace Svitavy – Česká Třebová. Tyto vlaky ukončují a začínají svoji jízdu na kusé dopravní koleji č. 5. Na koleji č. 3 a v případě, když není kusá dopravní kolej č. 5 obsazena Os vlakem relace Svitavy – Česká Třebová, tak na koleji č. 5 ukončují a začínají svoji jízdu vlaky Os relace Svitavy – Pustá Kamenice. Vlaky R19 jsou zde trasovány na osu symetrie 00-00 a jsou zde zajištěny přestupové vazby na vlaky Os relace Svitavy – Pustá Kamenice. V případě, že jsou trasovány i doplňkové vlaky Ex3 na takt 30' a jsou zároveň trasovány vlaky R19, dochází k předjíždění vlaků R19 vlaky Ex3. Ve stanici dochází rovněž k předjíždění vlaků Os relace Letovice – Březová nad Svitavou – Česká Třebová a vlaků nákladních vlaky Ex3. Tyto předjížděné vlaky tranzitují s prodlouženým pobytem po předjížděných kolejích č. 3 a 6, ostatní vlaky jsou vedeny po hlavních kolejích č. 1 a 2. V jednom případě dochází k předjíždění v mezistaničním úseku Březová nad Svitavou – Svitavy vlaku Os jedoucího v trase Letovice – Česká Třebová vlakem R19, kdy vlak R19 jede proti správnému směru a do železniční stanice Svitavy vjíždí současně s vlakem Os. V železniční stanici Svitavy zastavují vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová, R19 a tři okrajové spoje vlaků Ex3. Manipulační vlak, který zde provádí obsluhu, vjíždí a odjíždí z předjížděné dopravní koleje č. 6.

2. 4. Zhodnocení současného stavu železniční infrastruktury

Současná železniční infrastruktura je pro stávající i výhledový provoz více či méně omezující z těchto hlavních důvodů:

- V železničních stanicích Adamov, Rájec-Jestřebí, Letovice, Březová nad Svitavou a Opatov jsou pouze úrovněvá nástupiště přístupná přechody přes koleje. To má za následek zejména v železničních stanicích Adamov a Rájec-Jestřebí, kde jsou vlaky Os linky S2 provozovány v taktu 15', značné prodloužení cestovních dob zastavujících vlaků. Pouze v omezení míře je možné využít předjížděné koleje s přechody k úrovněvým nástupišťům pro odstavení nákladních vlaků.
- Nedostatečné kolejové uspořádání železničních stanic, ve kterých jsou ukončeny vlaky Os linky S2, především Rájec-Jestřebí, Skalice nad Svitavou a Letovice. V těchto železničních stanicích chybí kusé dopravní koleje, na kterých by vlaky Os mohly ukončit svoji cestu a být do doby odjezdu zpět odstaveny bez omezování provozu tranzitujících vlaků.
- Zcela nevhodné kolejové uspořádání železniční stanice Skalice nad Svitavou s ohledem na zajištění přestupových vazeb na vlaky Os linky S21 relace Skalice nad Svitavou – Boskovice a obsazování kolejí končícími vlaky a vlaky při předjíždění.
- Absence indikátorů „5“ na hlavních návěstidlech pro cesty, ve kterých je stavebně možné využít rychlost 50 km/h.
- Velké vzdálenosti mezi vjezdovými návěstidly a krajní výhybkou. Například v železniční stanici Rájec-Jestřebí je nejdelší záhlaví na koridorových tratích. To vede na prodloužení jízdní doby při vjezdu odbočkou na předjížděnou kolej až o 1 min. Negativní dopad prodloužení jízdních dob se ve větší míře projeví v kombinaci s nízkou rychlostí do odbočných směrů.
- Umístěním návěstidel autobloku po čtyřech ve skupině je sice výhodné z hlediska jejich údržby, ale z provozního hlediska to je zcela nevhodné řešení. Právě v oddílech navazujících na železniční stanici to vede k jejich značnému prodloužení, přičemž z hlediska minimalizace provozních intervalů (předjíždění vlaků, ukončení jízdy vlaků) by právě tyto oddíly měly být co nejkratší, tedy na délku zábrzdne vzdálenosti.
- Absence kolejových spojek mezi hlavními kolejemi č. 1 a 2 v železniční stanici Brno-Maloměřice St. 6 vede při výluce traťových kolejí v úseku Odbočka Brno-Židenice – Adamov k nutnosti vést jeden směr přes železniční stanici Brno-Maloměřice sníženou rychlostí.
- Mezistaniční úsek Březová nad Svitavou – Svitavy je dlouhý mezi krajními výhybkami 15,104 km, což je při výlukách traťových kolejí značně omezující. Je třeba však podotknout, že při současném trasování vlaků osobní dopravy je možné jednokolejné provážení vlaků realizovat bez omezení rozsahu dopravy.
- Nevhodné uspořádání kolejí v poměrně vytíženém nákladovém obvodu železniční stanice Rájec-Jestřebí vede k prodloužení obsluhy železniční stanice manipulačním vlakem.
- V úseku zast. Hradec nad Svitavou – zast. Semanín není plně využit potenciál trasování tratě, i přes velmi příznivé směrové poměry s dlouhými přímými úseky je zde rychlost pouze $V = 120 \text{ km/h}$, $V_{130} = V_k = 140 \text{ km/h}$.

3. Požadavky na výhledový provoz

Rozsah železniční dopravy dle požadavků objednatelů

Výhledový rozsah železniční dopravy vychází následujících dokumentů:

- Dopis Ministerstva dopravy, Odbor veřejné dopravy **Stanovení výhledové dopravy pro stavbu Boskovická spojka** ze dne 20. 03. 2014 č. j. 65/2014-190-VD/2;
- Dopis Ministerstva dopravy, Odbor veřejné dopravy **Boskovická spojka - Stanovení výhledového rozsahu osobní dopravy ze dne 11. 11. 2016** č. j. 145/2014-190-VD/2;
- Dopis Jihomoravského kraje, Odbor dopravy **Stanovení výhledové dopravy pro stavbu Boskovická spojka** ze dne 18. 04. 2014 č. j. JMK 28 175/2014;
- Dopis Jihomoravského kraje, Odbor rozvoje dopravy **Boskovická spojka – stanovení výhledového rozsahu regionální osobní dopravy** ze dne 30. 11. 2016 č. j. JMK 157535/2016;
- Dopis Jihomoravského kraje, Odbor dopravy **DOZ Brno – Česká Třebová – stanovení výhledového rozsahu regionální osobní dopravy JMK** ze dne 16. 03. 2017 č. j. JMK 33378/2017;
- Dopis Jihomoravského kraje, Odbor dopravy **DOZ Brno – Česká Třebová – aktualizace výhledového rozsahu regionální osobní dopravy** ze dne 02. 08. 2017 č. j. JMK 111437/2017;
- Dopis Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství **Trať 260 – výhledová koncepce dopravy k DOZ Brno – Česká Třebová** ze dne 14. 03. 2017 č. j. KrÚ 20951/2017;
- Dopis Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství **DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně) DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová** ze dne 30. 10. 2017 č. j. KrÚ 39682/2017;
- E-mail SŽDC, státní organizace, Generální ředitelství, Odbor strategie, Oddělení koncepce, skupina výhledu **Boskovická spojka Upřesnění výhledového rozsahu dopravy** ze dne 08. 11. 2016;
- Dopis Ministerstva dopravy, Odbor veřejné dopravy **Výhledová koncepce zastavování vlaků linky R19** ze dne 09. 02. 2018 č. j. 18/2018-190-VD/2;
- Dopis Ministerstva dopravy, Odbor veřejné dopravy **Výhledový rozsah dopravy vlaků linky R19** ze dne 12. 02. 2018 č. j. 19/2018-190-VD/2;
- E-mail SŽDC, státní organizace, Generální ředitelství, Odbor strategie **Současný a výhledový provoz DOZ BNO-ČT** ze dne 29. 01. 2019.

Výňatek z dopisů JMK

V krátkodobém horizontu (stavby dle scénáře 1 a 2) lze očekávat, že výhledová doprava bude oproti cílovému stavu (realizace přestavby ŽUB) nižší o 3 páry vlaků směr Boskovice a 3 páry vlaků směr Letovice.

V souladu s Plánem dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2017 až 2021, schváleným usnesením Rady Jihomoravského kraje č. 45/16/R3 dne 29. 11. 2016 a odchylně od Studie proveditelnosti Boskovické spojky, Jihomoravský kraj předpokládá zastavení své objednávky regionální železniční dopravy na lince S21 Boskovice – Velké Opatovice po zprovoznění Boskovické spojky. To však nevylučuje možnost objednávky osobních vlaků v tomto úseku jiným subjektem.

Komentář k dopisům JMK a PK

Dále JMK neobjednává doplňkové vlaky Sp linky R19, které ve špičkovém období dne zahušťují takt 120' tvořený Rx vlaky linky R19 na takt 60'. Rozsah Rx vlaků linky R19 zůstává shodný.

Objednávka regionální dopravy v oblasti hranice krajů, konkrétně v úseku Letovice – Březová nad Svitavou, byla po dohodě mezi Jihomoravským a Pardubickým krajem pozměněna. Po zveřejnění výhledové dopravy Pardubického kraje, přehodnotil Jihomoravský kraj svůj původní záměr vést část vlaků Os linky S2 až do Březové nad Svitavou. Nově Jihomoravský kraj předpokládá vedení vlaků Os linky S2 nejdále po Letovice. Tím se Letovice stávají pásmovou železniční stanicí, ve které budou končící a výchozí vlaky od Brna i od České Třebové.

Komentář k výhledovému počtu nákladních vlaků

V průběhu zpracování dokumentací různých staveb na trati Brno – Česká Třebová byly výhledové počty vlaků nákladní dopravy pro střednědobý horizont dle vyjádření SŽDC, GŘ navýšeny z původně uvažovaných 19 párů vlaků / 24 hod. na 33 párů vlaků / 24 hod. Dle připomínek ŽESNAD.CZ ke konceptu technického řešení staveb DOZ Brno – Česká Třebová je potřeba pro střednědobý výhled (2025 – 2030) uvažovat dokonce s počtem 50 párů vlaků / 24 hod. (!). Pro účely návrhu v této dokumentaci je uvažováno s počtem vlaků nákladní dopravy 36 párů vlaků / 24 hod., což vychází rovnoměrně v obou směrech 3 vlaky / hod. po celý den.

Provozní scénáře

Dopravní technologie je navržena pro scénáře, které reprezentují určitý stav železniční infrastruktury se zprovozněnými novými železničními stavbami. Realizace staveb definovaných scénáři 1 a 2 se předpokládá již v **krátkodobém horizontu**, kdy nebude ještě realizována *přestavba ŽUB*. Naopak *přestavba ŽUB* se neustále z různých příčin opoždí na **střednědobý horizont**.

Budou zpracovány následující scénáře:

- **Scénář 1** – sestaven modelový **GVD 1**.

Předpokládá se realizace staveb:

- *Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC;*
- *Adamov – Blansko, BC;*
- Soubor staveb v železničním uzlu Brno, především pak *Rekonstrukce zab. zař. v žst. Brno hl. n.;*
- *Boskovická spojka;*
- *Modernizace železničního uzlu Česká Třebová;*
- Rekonstrukce žst. Adamov (peronizace), přesný název není nyní projektantovi znám;
- Rekonstrukce žst. Opatov (peronizace), přesný název není nyní projektantovi znám.

- **Scénář 2** – sestaven modelový **GVD 2**.

Předpokládá se navíc oproti scénáři 1 realizace předmětných staveb:

- *DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně);*
- *DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová.*

Scénář 1 byl sestaven především za účelem vyčíslení přínosů staveb DOZ, jelikož posuzuje provoz na trati Brno h. n. – Česká Třebová bez realizace staveb DOZ. Jedná se o tzv. nulovou variantu, či variantu bez projektu.

Z hlediska návrhu infrastruktury ve stavbách DOZ lze považovat za základní scénář 2.

Výhledový rozsah dopravy

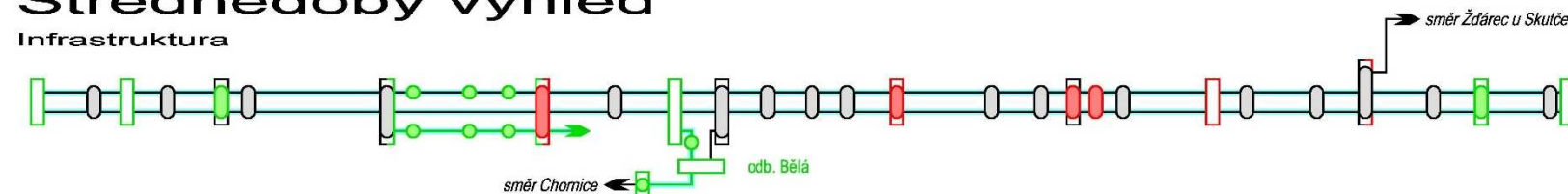
Naplnění plného výhledového rozsahu vlakové dopravy je do značné míry závislé od kapacity železničního uzlu Brno. Do doby realizace *přestavby ŽUB* (zpracovává se studie proveditelnosti) nebude zcela naplněn plný výhledový rozsah dopravy dle požadavků objednatelů. Plný výhledový rozsah dopravy reprezentuje **střednědobý horizont**.

Dle *Tabulky 9 Výhledové počty vlaků střednědobého horizontu* níže navržený výhledový rozsah vlakové dopravy představuje **maximální hodinový počet 16 vlaků v obou směrech na hranici železničního uzlu Brno.**

Obrázek 3 Schéma infrastruktury s výhledovým rozsahem dopravy střednědobého horizontu

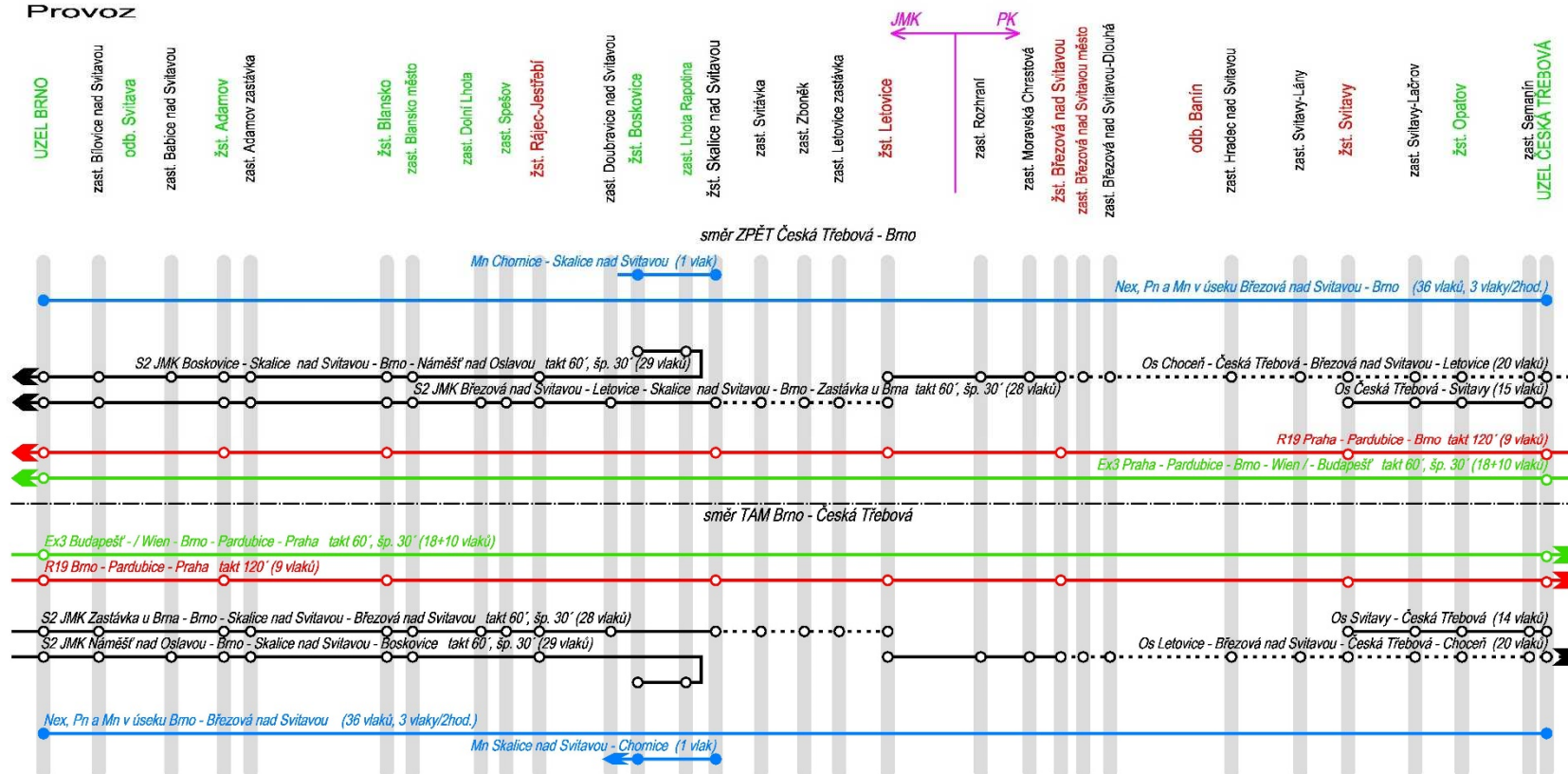
Střednědobý výhled

Infrastruktura



○ místo pro nástup a výstup cestujících □ žel. stanice, výhybna, odbočka, vzdál. zhl. ————— infrastruktura stávající, předmětné stavby, navazující a výhledové stavby

Provoz



Tabulka 9 Výhledové počty vlaků střednědobého horizontu

Relace	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Celkem
Brno – Česká Třebová (sudý směr) průjezd v Brno-Meloměřice St. 6 nebo Zádulka																									
Ex Budapešť - Blava - / Vídeň - Břeclav - Brno - Praha - Berlin (Ex3)	1					2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1		28
Rx Brno - Česká Třebová - Praha (R19)						1		1		1		1		1		1		1		1		1			9
Os Náměšť nad Oslavou - Brno - Boskovice (denně) (S2 JMK)						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
Os Náměšť nad Oslavou - Brno - Boskovice (prac. dny) (S2 JMK)						1	1	1						1	1	1	1	1	1	1					10
Os Zastávka u B. - Brno - Skalice n. Sv. - Letovice (denně) (S2 JMK)						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
Os Zastávka u B. - Brno - Skalice n. Sv. - Letovice (prac. dny) (S2 JMK)							1									1		1							3
Os Zastávka u B. - Brno - Skalice n. Sv. (prac. dny) (S2 JMK)						1		1					1		1		1		1						6
Os Letovice - Březová nad Svitavou									1	1		1	1					1		1		1		1	8
Os Letovice - Březová nad Svitavou - Svitavy - Česká Třebová					1	1	1	1			1	1	1			1	1	1			1		1		12
Os Svitavy - Česká Třebová								1	1	2	1		1	2	1	1		1	1		1		1		14
Celkem osobní doprava sudý směr v Brno-Maloměřice St. 6	1	0	0	0	0	7	6	7	4	4	3	4	4	5	6	7	6	7	6	5	3	4	3	2	94
Celkem osobní doprava sudý směr v Zádulka	1	0	0	0	1	4	4	5	4	3	2	4	4	3	3	4	4	5	2	3	2	3	2	0	63
Nex, Pn a Mn v úseku Brno - Česká Třebová	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	36
Celkem nákladní doprava sudý směr	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	36
Celkem osobní doprava sudý směr v Brno-Maloměřice St. 6	3	1	2	1	2	8	8	8	6	5	5	5	6	6	8	8	8	8	8	6	5	5	5	3	130
Celkem osobní doprava sudý směr v Zádulka	3	1	2	1	3	5	6	6	6	4	4	5	6	4	5	5	6	6	4	4	4	4	4	1	99
Česká Třebová - Brno (lichý směr) průjezd v Zádulka nebo Brno-Maloměřice St. 6																									
Ex Berlín - Praha - Brno - Břeclav - Vídeň / - Blava - Budepešť (Ex3)				1		2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1		28
Rx Praha - Česká Třebová - Brno (R19)							1		1		1		1		1		1		1		1		1		9
Os Boskovice - Brno - Náměšť nad Oslavou (denně) (S2 JMK)						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
Os Boskovice - Brno - Náměšť nad Oslavou (prac. dny) (S2 JMK)						1	1	1	1	1						1	1	1	1	1					10
Os Letovice - Skalice n. Sv. - Brno - Zastávka u Brna (denně) (S2 JMK)						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
Os Letovice - Skalice n. Sv. - Brno - Zastávka u B. (prac. dny) (S2 JMK)							1		1									1							3
Os Skalice n. Sv. - Brno - Zastávka u B. (prac. dny) (S2 JMK)						1		1		1					1		1		1						6
Os Březová nad Svitavou - Letovice									1	1		1	1					1		1		1		1	8
Os Česká Třebová - Svitavy - Březová nad Svitavou - Letovice					1	1	1	1			1			1	1	1	1		1		1		1		12
Os Česká Třebová - Svitavy				1		1	1	1	1	1		1	2	1	1		1	1		1		1			15
Celkem osobní doprava lichý směr v Brno-Maloměřice St. 6	0	0	0	1	0	6	7	6	7	5	4	3	4	3	6	5	7	6	7	4	4	3	4	2	94
Celkem osobní doprava lichý směr v Zádulka	0	0	0	2	1	4	5	4	4	2	3	2	4	3	5	3	5	3	4	2	3	2	3	0	64
Nex, Pn a Mn v úseku Česká Třebová - Brno	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	36
Celkem nákladní doprava lichý směr	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	36
Celkem lichý směr v Brno-Maloměřice St. 6	1	2	1	3	1	8	8	8	8	7	5	5	5	5	7	7	8	8	8	6	5	5	5	4	130
Celkem lichý směr v Zádulka	1	2	1	4	2	6	6	6	5	4	4	4	5	5	6	5	6	5	5	4	4	4	4	2	100
Celkem oba směry v Brno-Maloměřice St. 6	4	3	3	4	3	16	16	16	14	12	10	10	11	11	15	15	16	16	16	12	10	10	10	7	260
Celkem oba směry v Zádulka	4	3	3	5	5	11	12	12	11	8	8	9	11	9	11	10	12	11	9	8	8	8	8	3	199

4. Návrhová část

4. 1. Návrh železniční infrastruktury

Popis navržených úprav ve stavbách DOZ

Navrhované úpravy ve stavbě DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně) obecně:

- v žst. Blansko bezbariérové zpřístupnění ostrovního nástupiště, demontáž služebních přechodů a zřízení přejezdu pro vozíky s uzamykatelnými brankami pro případ poruchy výtahů;
- **rekonstrukce žst. Rájec-Jestřebí**, úplná změna konfigurace blanenského zhlaví vlivem prodloužení stanice, částečná změna konfigurace střední části a skalického zhlaví, zrušení přejezdu P6806 v km 185,390 a jeho náhrada nadjezdem přeložené pozemní komunikace, úplná peronizace železniční stanice;
- v žst. Skalice nad Svitavou demontáž služebních přechodů a zřízení přejezdu pro vozíky s uzamykatelnými brankami pro případ poruchy výtahů;
- nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie v dopravních Odb. Svitava a Rájec-Jestřebí;
- úprava traťových zabezpečovacích zařízení 3. kategorie – automatický blok v úsecích Blansko – Rájec-Jestřebí a Rájec-Jestřebí – Odb. Lhota Rapotina;
- úprava přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu P6805 v km 183,716.

Navrhované úpravy ve stavbě DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová obecně:

- **rekonstrukce žst. Letovice**, úplná změna konfigurace skalického zhlaví vlivem prodloužení stanice a střední části a částečná změna konfigurace březovského zhlaví, úplná peronizace železniční stanice;
- **částečná rekonstrukce žst. Březová nad Svitavou**, změna konfigurace střední části, úplná peronizace železniční stanice, zrušení přejezdů P6823 v km 212,004 a P6824 v km 213,549 a vybudování přeložek komunikací s jedním mimoúrovňovým křížením nové pozemní komunikace nad železniční stanicí a s novým podchodem v zastávce Moravská Chrástová;
- **zřízení nové zastávky Březová nad Svitavou město** v km 214,502;
- **vložení nové odbočky Banín** do km 220,672 traťového úseku Březová nad Svitavou – Svitavy;
- dvě skupiny na **úprav žst. Svitavy**:
 - prodloužení užitečné délky předjízdny koleje v sudé staniční skupině, demontáž postradatelných zařízení,
 - bezbariérové zpřístupnění ostrovního nástupiště, demontáž služebních přechodů a zřízení přejezdu pro vozíky s uzamykatelnými brankami pro případ poruchy výtahů;
- nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie v dopravních Letovice a Odb. Banín;
- úprava traťových zabezpečovacích zařízení 3. kategorie – automatický blok v úsecích Březová nad Svitavou – Odb. Banín, Odb. Banín – Svitavy.

Stanovení základních parametrů návrhu

Stanovení potřebné užitečné délky předjízdny koleje pro nákladní vlaky

Dle *Prohlášení o dráze 2017* je na trati Brno – Česká Třebová normativ délky nákladních vlaků 643 m.

Dle *Nařízení komise (EU) č. 1299/2014* ze dne 18. listopadu 2014 je výkonnostní parametr délka vlaku pro tratě s dopravním kódem F1 740-1050 m.

V návrhu je uvažována délka předjízdny kolejí (mezi odjezdovými, ev. cestovými návěstidly) využívaných vlaky nákladní dopravy nejméně 757 m (740 m + 10 m rezerva na dohled před návěstidlem + 7 m na roztažení soupravy), přičemž alespoň jedna předjízdna kolej musí mít tuto hodnotu.

Stanovení potřebné délky nástupní hrany pro vlaky dálkové dopravy

V současné době jsou na trati Brno hl. n. – Česká Třebová na **Rx a Sp vlacích linky R19** provozovány nejdelší soupravy:

- jedna trojdílná a jedna pětídílná jednotka InterPanter (řada 660) $79,4 + 132,4 = \underline{211,8 \text{ m}}$.

- $362 \text{ nebo } 380 + ABmz^{346} + Bmz^{229} + Bdmpee^{233} + WLABmz^{826} + WLABmee^{823} + Bcmz^{834} + Bee^{238} = 18,0 + 6 \times 26,4 + 24,5 = \underline{200,9 \text{ m.}}$

Délka nástupiště pro tyto vlaky je navržena 220 m.

Stanovení potřebné délky nástupní hrany pro vlaky regionální dopravy

Využitelná délka nástupní hrany pro **Os vlaky linky S2** v dosahu příměstské dopravy brněnské aglomerace je u nově navrhovaných nástupišť v současnosti stabilizována hodnotou 170 m. Této délce vyhovují:

- dvě trojdílné elektrické jednotky Siemens Desiro ML $70,9 + 70,9 = \underline{141,8 \text{ m}}$,
- dvě trojdílné elektrické jednotky ř. 650 RegioPanter $79,4 + 79,4 = \underline{159,8 \text{ m}}$.

Na trati Brno hl. n. – Česká Třebová jsou provozovány též **Os vlaky relace Letovice – Česká Třebová**, které disponují nejdelšími soupravami:

- $362 + Bdmtee^{281} + Bdmtee^{275} + Bdmtee^{281} = 18,0 + 3 \times 26,4 = \underline{97,2 \text{ m}}$.

Délka nástupiště pro tyto vlaky je navržena 110 m.

4. 2. Návrh kolejového uspořádání a technologie dopraven ve stavbách DOZ

Žst. Rájec-Jestřebí

V současnosti je v železniční stanici Rájec-Jestřebí ukončena část vlaků S2. Dochází zde často k předjíždění vlaků nákladních vlaky R19 i Ex3. Dle modelového GVD 2 zde bude docházet k pravidelnému předjíždění vlaků S2 vlaky R19, které se bude odehrávat ve špičkovém období 2x za hodinu v obou směrech.

Kolejového uspořádání

Ve stanici je vloženo mezi dopravní koleje č. 2 a 4 ostrovní nástupiště a u předjízdny koleje č. 3 je vnější nástupiště. Nástupiště jsou přístupná podchodem vedoucím přes celou šíři kolejiště. Ostrovní nástupiště je dlouhé 170 m a vnější nástupiště je dlouhé 220 m. Vložením ostrovního nástupiště je nutno dopravní kolej č. 4 a manipulační kolej č. 6 posunout o jednu osovou vzdálenost a stanici rozšířit směrem k nákladovému obvodu. Výhybky rozvětvující předjízdny koleje ve skalickém zhlaví jsou nové pro rychlost 80 km/h. Blanenské zhlaví je značně posunuto směrem k Blansku a stanice je prodloužena. Manipulační kolej č. 6 je rovněž prodloužena a napojena do dopravní koleje č. 4 už v prostoru těsně za stávajícím silničním nadjezdem nad stanicí. Předjízdna dopravní kolej č. 4 je tím rozdělena na koleje č. 4c a 4d. Do manipulační koleje č. 6 je oboustranně zapojena nová manipulační kolej č. 8, čímž jí rozděluje na koleje č. 6a a 6. K nakládce a vykládce vozových zásilek slouží dvě nové zpevněné plochy u manipulačních kolejí č. 6 a 8. Stávající kusá manipulační kolej č. 8 a manipulační kolej č. 10 navazující na neprovozovanou vlečku DIPRO FABRIKS CZ, a. s. bude zrušena. Konfigurace kolejiště je navržena s ohledem na projektantem předpokládané zkapacitnění mezistaničního úseku Blansko – Rájec-Jestřebí. Předjízdna dopravní kolej č. 4 pokračuje v blanenském zhlaví jako odvrtná kolej č. 4b a v budoucnu bude pokračovat jako třetí traťová kolej. Rovněž ve skalickém zhlaví je kusá kolej č. 4d uvažována jako výhledová traťová kolej. V blanenském zhlaví je zaústění dopravní koleje č. 3 provedeno pomocí výhybky na rychlost 100 km/h, rozvětvení dopravní koleje č. 4 je provedeno pomocí kolejové spojky na rychlost 80 km/h. Rychlost do předjízdny koleje č. 4 pouze 80 km/h je zde považována na přechodný stav do doby zkapacitnění tratě. V oblasti před vnějším nástupištěm je mezi koleje č. 1 a 3 vložena spojka na rychlost 80 km/h, čímž vznikne na části koleje vymezené jako č. 3a možnost krátkodobého odstavení nákladního vlaku délky nejméně 740 m. Užitečná délka koleje č. 3a je 776 m. Užitečná délky předjízdny koleje č. 4c + 4d je 846 m. Vlečka Moravské keramické závody a. s. je nově zaústěna přímo do předjízdny koleje č. 4.

Aby byl minimalizován úsek se sníženou rychlostí při jízdě přes předjízdnu kolej a hlavně aby byly co možná nejvíce zkráceny provozní intervaly (dle scénáře 2, GVD 2 při předjíždění S2 na předjízdnu kolej č. 3 nebo 4 → Ex3 po hlavní koleji č. 1 nebo 2 → S2 z předjízdny koleje č. 3 nebo 4), jsou z obou stran stanice těsně před rozvětvením předjízdny kolejí vložena cestová návěstidla. Odjezdová návěstidla jsou vložena na zábrzdnu vzdálenost nejméně 1000 m od těchto cestových návěstidel. Vjezdová návěstidla jsou vložena rovněž na zábrzdnu vzdálenost nejméně 1000 m před cestovými návěstidly. **Z pohledu provozních intervalů je klíčové, aby vzdálenosti, poslední návěstidlo autobloku – vjezdové návěstidlo – cestové návěstidlo – odjezdové návěstidlo, byly právě požadovaných 1000 m, eventuálně s rezervou 1005-1010 m, nikoliv však výrazně více!**

Technologie železniční stanice

Dle modelových GVD budou všechny vlaky ve stanici tranzitovat. Ve špičkovém období 2x za hodinu v obou směrech zde bude dle GVD 2 docházet k předjíždění vlaků Os relace Brno – Letovice vlaky R19. Tyto předjížděné vlaky tranzitují s prodlouženým pobytem po předjížděných kolejích č. 3 a 4, ostatní vlaky jsou vedeny po hlavních kolejích č. 1 a 2. V železniční stanici Rájec-Jestřebí budou zastavovat pouze vlaky S2 s pobytem 0,5 min., který bude u předjížděných vlaků prodlužován. Manipulační vlak, který bude provádět obsluhu, bude vjíždět a odjíždět z předjížděné koleje č. 4. Manipulační koleje č. 6 a 8 budou sloužit pro všeobecnou nakládku a vykládku vozových zásilek. Manipulační kolej č. 6a bude sloužit k odstavení zátěže manipulačního vlaku.

Nad rámec zakreslených tras nákladních vlaků do modelových GVD lze předpokládat využití předjížděných kolejí č. 3a a 4c + 4 i pro odstavení nákladního vlaku při předjíždění.

Žst. Letovice

V současnosti je jen část vlaků S2 v železniční stanici Letovice ukončena. Ukončeny jsou zde i vlaky Os jedoucí v relaci Letovice – Česká Třebová. Dle modelového GVD je nutné počítat se situací, kdy jsou v železniční stanici Letovice ukončeny všechny vlaky S2 i vlaky Os jedoucí v relaci Letovice – Česká Třebová. Železniční stanice Letovice se stane pásmovou stanicí, ve které budou všechny vlaky Os končící a výchozí. Rovněž v současnosti i dle modelových GVD zde bude docházet k předjíždění vlaků nákladních vlaky Ex3.

Z důvodu poměrně velkých provozních nároků kladených na tuto důležitou železniční stanici se bude jednat o úplnou přestavbu stanice.

Kolejového uspořádání

Ve stanici je vloženo mezi hlavní koleje č. 1 a 2 ostrovní nástupiště s jazykovými nástupišti na obou koncích, které je přístupné podchodem. Kusé dopravní koleje pro končící vlaky Os jsou situovány mezi hlavními kolejemi č. 1 a 2. Kusá dopravní kolej č. 0a je zaústěna pomocí třech výhybek do obou hlavních kolejí přímo ve skalickém zhlaví. Výhybky umožňují vjezdovou rychlost z koleje č. 2b do koleje č. 0a 60 km/h a odjezdovou rychlost z koleje č. 0a do koleje č. 1b 80 km/h. Kusá dopravní kolej č. 0b je zaústěna pomocí třech výhybek do obou hlavních kolejí v prostoru bezprostředně za jazykovým nástupištěm před směrovým obloukem, čímž je kolej č. 1 rozdělena na koleje č. 1 a 1c a kolej č. 2 na koleje č. 2 a 2c. Výhybky umožňují vjezdovou rychlost z koleje č. 1c do koleje č. 0b i odjezdovou rychlost z koleje č. 0b do koleje č. 2c 50 km/h. Další kusá dopravní kolej č. 6 je zaústěna pomocí výhybky na rychlost 60 km/h do koleje č. 4 v prostoru za nástupištěm, čímž kolej č. 4 rozděluje na koleje č. 4 a 4a. Mezi koleje č. 4 a 6 je vloženo oboustranné jazykové nástupiště, které je přístupné přímo z prostoru před výpravní budovou. Jazykové oboustranné nástupiště disponuje dvěma nástupními hranami délek 170 m u koleje č. 4 a 120 m u koleje č. 6. Ostrovní nástupiště disponuje čtyřmi nástupními hranami délek 220 m u koleje č. 1, 280 m u koleje č. 2, 170 m u koleje č. 0a a 110 m u koleje č. 0b. Skalické zhlaví je posunuto a kolejové spojky jsou navrženy před směrovým obloukem blíže ke Skalici nad Svitavou. Hlavní koleje ve skalickém zhlaví jsou mezi spojkami a rozvětvením předjížděných kolejí označeny jako koleje č. 1b a 2b. Předjížděná kolej č. 3 je navržena na rychlost 60 km/h, předjížděná kolej č. 4 je navržena na rychlost 80 km/h. Nové kolejové spojky ve skalickém zhlaví umožňují rychlost 60 km/h. V březovském zhlaví jsou ponechány spojky stávající, ty jsou rovněž na rychlost 60 km/h. Účelové kolejiště OŘ-PI zaústěné do březovského zhlaví je sneseno a odpojeno. Do předjížděné koleje č. 3 je oboustranně zapojena krátká manipulační kolej č. 5, čímž ji rozděluje na koleje č. 3a, 3 a 3b. K nakládce a vykládce vozových zásilek slouží nová zpevněná plocha u manipulační koleje č. 5. Užitečná délka předjížděné koleje č. 3a + 3 + 3b je 757 m. Užitečná délka předjížděné koleje č. 4 + 4a je 772 m.

Technologie železniční stanice

Dle modelových GVD budou ve stanici ukončeny vlaky S2 jedoucí ve špičkovém období v intervalu 30' a vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová jedoucí v intervalu 60'. Tyto končící vlaky budou končit a začínat svoji jízdu na kusích dopravních kolejích č. 0a a 0b a budou na nich vykonávat obrat. Dle modelových GVD je zde 2x za hodinu v obou směrech navrženo předjíždění vlaků nákladních vlaky Ex3. Tyto předjížděné vlaky tranzitují s prodlouženým pobytem po předjížděných kolejích č. 3 a 4, ostatní vlaky jsou vedeny po hlavních kolejích č. 1 a 2. V železniční stanici Letovice budou zastavovat vlaky R19 s pobytem 1 min.

Žst. Březová nad Svitavou

V současnosti je část vlaků S2 ukončena v Březové nad Svitavou. Tyto vlaky budou nově ukončeny v Letovicích. V současnosti zde dochází k předjíždění vlaků nákladních vlaky Ex3. Dle modelových GVD není v železniční stanici Březová nad Svitavou navrženo žádné ukončení vlaků Os ani zde nebude docházet k pravidelnému předjíždění vlaků, nicméně není možné tyto situace po sestavě celodenního GVD vyloučit.

Kolejového uspořádání

Ve stanici je vloženo mezi hlavní koleje č. 1 a 2 ostrovní nástupiště a u předjízdňných kolejí č. 3 a 4 jsou vnější nástupiště. Nástupiště jsou přístupná podchodem vedeným přes celou šíři kolejiště. Dvě nástupní hrany ostrovního nástupiště jsou dlouhé 220 m, vnější nástupiště mají nástupní hrany dlouhé 170 m. Vlivem vložení nových nástupišť je nutné zredukovat nákladový obvod stanice, zrušit část manipulační koleje č. 5 a celou manipulační kolej č. 7. Nově je manipulační kolej č. 5 zaústěna pouze do letovického zhlaví, je zrušen sklad a na jeho místě vybudovaná zpevněná plocha. Obě zhlaví železniční stanice jsou bez úprav, pouze v letovickém zhlaví je odpojena neprovozovaná vlečka Vitka a. s. Brněnec a kusá manipulační kolej č. 5 je zaústěna pomocí nové výhybky blíže k zhlaví. Doplněním indikátorových tabulek „5“ na návěstidla bude možné zvýšit rychlost přes dvojitou kolejovou spojkou v letovickém zhlaví a v koleji č. 3 na 50 km/h.

Technologie železniční stanice

Dle modelových GVD budou téměř všechny vlaky ve stanici tranzitovat. Mimo jednoho páru vlaků Mn, který je zde od České Třebové končící a výchozí, a mimo případné vlaky Os, které se budou dle výhledové dopravy Pardubického kraje vedeny v trase Letovice – Březová nad Svitavou – Letovice v mimošpičkovém období, budou všechny vlaky vedeny po hlavních kolejích č. 1 a 2. V železniční stanici Březová nad Svitavou budou zastavovat vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová s pobytem 0,5 min. a R19 s pobytem 1 min. Končící a výchozí vlak Mn, který zde bude provádět obsluhu, bude vjíždět a odjíždět z předjízdňné dopravní koleje č. 3.

Aby bylo možné po přechodnou dobu do změny objednávky regionální dopravy uvažovat se stávajícím modelem dopravy, kdy jsou vlaky S2 vedeny až do Březové nad Svitavou, jsou u obou předjízdňných kolejí č. 3 a 4 navrženy vnější nástupiště, celkem jsou tedy ve stanici k dispozici čtyři nástupní hrany.

Odb. Banín

Odbočka Banín je navržena z důvodu minimalizace výlukových opatření v případě vyloučení traťových kolejí v mezistaničním úseku Březová nad Svitavou – Svitavy.

Kolejového uspořádání

Odbočka Banín je navržena v km 220,672 přibližně v polovině úseku Březová nad Svitavou – Svitavy. Situování odbočky a jejích vjezdových návěstidel je provedeno tak, aby nedošlo ke snížení počtu traťových oddílů. Výhybky dvojice kolejových spojek umožňují do odbočných směrů rychlost jízdy 100 km/h.

Technologie odbočky

Posouzení viz *Výluková kapacita úseku Březová n. Sv. – Svitavy* v kapitole 4. 5 *Posouzení vybraných prvků infrastruktury.*

Žst. Svitavy

V současnosti i ve výhledu budou ve stanici Svitavy ukončeny vlaky Os relace Svitavy – Česká Třebová a vlaky Os relace Svitavy – Pustá Kamenice. V současnosti zde dochází k předjíždění vlaků Os relace Letovice – Březová nad Svitavou – Česká Třebová, vlaků R19 i vlaků nákladních vlaky Ex3. Dle modelového GVD 22 zde bude docházet k pravidelnému předjíždění vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová vlaky Ex3, které se bude odehrávat ve špičkovém období 1x za hodinu v obou směrech.

Kolejového uspořádání

Ve stanici jsou navrženy pouze kolejové úpravy vedoucí k prodloužení užitečné délky předjízdňné koleje v sudé staniční skupině a kolejové úpravy zahrnující demontování postradatelných zařízení. Podmínkou realizovatelnosti prodloužení užitečné délky předjízdňné koleje č. 6 bylo ponechání stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení. Takové řešení je možné pouze za předpokladu posunutí nebo demontáže stávajících prvků kolejiště. Předjízdňná kolej č. 6 byla prodloužena vysunutím kolejových spojek a výhybky rozvětvující předjízdňnou kolej v opatovském zhlaví směrem k Opatovu a zrušením kusé dopravní koleje č. 4 a nástupiště mezi touto kolejí a kolejí č. 2. Užitečná délka předjízdňné koleje č. 6 se tak zvětšila na 825 m. Dále jsou demontovány neprovozovaná vlečka H. DR., vlečka RSM Hradec Králové, ŽST Svitavy, manipulační kolej č. 3b a kusé manipulační koleje č. 3a a 12.

Technologie železniční stanice

Ve stanici budou ukončeny Os vlaky relace Svitavy – Česká Třebová. Tyto vlaky budou ukončovat a začínat svoji jízdu na kusé dopravní koleji č. 3. Na koleji č. 5 budou ukončovat a začínají svoji jízdu vlaky Os relace Svitavy – Pustá Kamenice. Dle modelového GVD 22 je zde 2x za hodinu v obou směrech navrženo předjíždění vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová vlaky Ex3. Tyto předjížděné vlaky tranzitují s prodlouženým pobytem po předjízdných kolejích č. 3 a 6, ostatní vlaky jsou vedeny po hlavních kolejích č. 1 a 2. V železniční stanici Svitavy budou zastavovat vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová s pobytem 0,5 min. a R19 s pobytem 1 min. Manipulační vlak, který bude provádět obsluhu, bude vjíždět a odjíždět z předjízdné koleje č. 6.

4. 3. Jízdní a cestovní doby

Výpočet jízdních dob

Jízdní doby byly vypočteny:

pro trať:

- stávající Brno hl. n. – Česká Třebová s přihlédnutím k výhledovým železničním stavbám dle posuzovaných scénářů;

pro vlaky:

Tabulky 10 Parametry použitých vlaků

Vlak	Souprava	Max. rychlost [km/h]	Hmotnost vlaku [t]	Délka vlaku [m]	Míst k sezení celkem / počet náprav	Výkon [kW]	Výkon na tunu [kW/t]	Přirážka k JD [%]	Brzdné zpomalení [m/s ²]
Ex3	lok. ř. 380 + 7 vozů	160	438	203	442	6400	14,6	7	0,55
R19	2 x Desiro ML, dvě třívoz. jedn.	160	314	142	472	4x1100	14,0	7	0,80
S2	2 x Desiro ML, dvě třívoz. jedn.	160	314	142	472	4x1100	14,0	4	0,80
Os	Desiro ML, třívoz. jedn.	160	157	71	236	2x1100	14,0	4	0,80
Nex	loko ř. 383 + nákladní vlak	100	S 1800	640	128	-	-	10	0,30

Výčet konkrétního typů vozidel je nutné chápat jako uvedení vstupních hodnot do výpočtu. Nová vozidla je však možné uvažovat jako vozidla jiná s obdobnými parametry.

Teoretické jízdní doby byly vypočteny v SW SP VlaDyka. Takto získané teoretické jízdní doby jsou opatřeny **přirážkou ve výši**: 10 % pro vlaky nákladní, 7 % pro vlaky Ex3 a R19 a 4 % pro vlaky S2 a Os. Teoretické jízdní doby jsou po opatření přirážkou zaokrouhleny na 0,5 minuty.

Tabulky cestovních dob

Výpočty jízdních dob jsou provedeny a v tabulkách níže uváděny vždy s ohledem na sestavu modelových grafikonů. Jsou zohledněny jízdy do odbočných směrů a prodloužení pobytů z dopravních důvodů.

Vysvětlivky k tabulkám:

x – zastavení nebo rozjezd vlaku v koncovém nebo výchozím dopravním bodě předmětného úseku,

↓ – průjezd vlaku v koncovém nebo výchozím dopravním bodě předmětného úseku,

- – průjezd vlaku v mezilehlém dopravním nebo přepravním (zastávka) bodě předmětného úseku,

▲ – pobyt kratší než 0,5 min.,

/ – vlak jede po jiné trati,

oranžově podbarvené buňky – započtena jízda do odbočného směru ve stanici, po zaokrouhlení nemá vliv na jízdní dobu,

oranžově podbarvené buňky – započtena jízda do odbočného směru ve stanici, po zaokrouhlení má vliv na jízdní dobu,

červeně podbarvené buňky – pobyt prodloužen z dopravních důvodů (zpravidla předjíždění rychlejším vlakem),

červeně podbarvené buňky – pobyt prodloužen z dopravních důvodů na více místech trasy (předjíždění rychlejším vlakem a dodržení provozních intervalů v místech kolizních bodů),

červeně zvýraznění jízdní doby – zkrácení jízdní doby oproti jízdní době ve scénáři 1.

Tabulka 11 Cestovní doby na trati Brno hl. n. – Česká Třebová TAM

Druh vlaku	Ex3		Ex3		R19		R19		S2		S2		S2		S2		S2		Os		Os		Nex		Druh vlaku		
Scénář	1		2		1		2		1		2		1		2		1		2		2		2		Scénář		
Směr	TAM		TAM		TAM		TAM		TAM		TAM		TAM		TAM		TAM		TAM		TAM		TAM		Směr		
Hnací vozidlo	380		380		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		383		Hnací vozidlo		
Hmotnost soupravy	350 t		350 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		S 1800 t		Hmotnost soupravy		
Délka soupravy	185 m		185 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		640 m		Délka soupravy		
Stanovená rychlost vlaku	160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		100 km/h		Stanovená rychlost vlaku		
Dopravní body	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	Dopravní body		
Brno hl. n. 143,496	x		x		x		x		x		x		x		x		x								Brno hl. n. 143,496		
Odb. Brno-Židenice z 158,180	3	-	3	-	3	-	3	-	3,5	0,5	3,5	0,5	3,5	0,5	3,5	0,5	3,5	0,5							Odb. Brno-Židenice z 158,180		
Brno-Maloměřice St. 6 161,422	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-					↓		Brno-Maloměřice St. 6 161,422		
Bílovice nad Svitavou z 164,350	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	0,5	2,5	0,5	2,5	0,5	2,5	0,5	2,5	0,5					-	-	Bílovice nad Svitavou z 164,350		
Odb. Svitava 166,169	-	-	3,5	-	-	-	3,5	-	-	-	1,5	-	-	-	1,5	-	-	-	1,5	-				4,5	-	Odb. Svitava 166,169	
Babice nad Svitavou z 168,640	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,5	2,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-	Babice nad Svitavou z 168,640	
Adamov 171,191	8,5	-	5	-	8,5	-	5	-	2,5	0,5	2,5	0,5	6	0,5	4,5	0,5	6	0,5	4,5	0,5				5	-	Adamov 171,191	
Adamov z 172,520	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5				-	-	Adamov z 172,520	
Blansko 178,740	6	-	6	-	6	1	6	2,5	5,5	0,5	5,5	0,5	5,5	13	5,5	4	5,5	4	5,5	4				7	-	Blansko 178,740	
Blansko město z 179,935	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	1	1,5	1	1,5	1	1,5	1	1,5	1	1,5	1				-	-	Blansko město z 179,935	
Dolní Lhota z 182,935	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	0,5	2,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-	Dolní Lhota z 182,935	
Rájec Jestřebí 185,317	3	-	3	-	4	-	4	-	2	0,5	2	0,5	3,5	0,5	4	3,5	3,5	0,5	3,5	0,5				4,5	-	Rájec Jestřebí 185,317	
Doubravice nad Svitavou z 188,735	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,5	3	0,5	3	0,5	2,5	0,5				-	-	Doubravice nad Svitavou z 188,735	
Odb. Lhota Rap. 192,304	3,5	-	3,5	-	3,5	-	3,5	-	4	-	4	-	2	-	2	-	2	-	2	-				4,5	-	Odb. Lhota Rap. 192,304	
Skalice nad Svitavou 194,184	2	-	2	-	2	1	2	1					2	1	2	1	2	1	2	1				2	-	Skalice nad Svitavou 194,184	
Lhota Rapotina z 0,473						-			1,5	▲	1,5	▲														Lhota Rapotina z 0,473	
Odb. Bělá 30,586						-			0,5	-	0,5	-														Odb. Bělá 30,586	
Boskovice 27,378						-			3	x	3	x														Boskovice 27,378	
Svitávka z 196,585	-	-	-	-	-	-	-	-					2	0,5	2	0,5	2	0,5	2	0,5				-	-	Svitávka z 196,585	
Zboněk z 199,375	-	-	-	-	-	-	-	-					2,5	0,5	2,5	0,5	2,5	0,5	2,5	0,5				-	-	Zboněk z 199,375	
Letovice zastávka z 201,020	-	-	-	-	-	-	-	-					1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5				-	-	Letovice zastávka z 201,020	
Letovice 203,520	6	-	6	-	6,5	1	6,5	1					2,5	x	2,5	x	2,5	x	2,5	x	x		x	7,5	6	Letovice 203,520	
Rozhraní z 209,500	-	-	-	-	-	-	-	-											4,5	0,5	4,5	0,5	-	-	Rozhraní z 209,500		
Moravská Chrástová z 212,000	-	-	-	-	-	-	-	-											2,5	0,5	2,5	0,5	-	-	Moravská Chrástová z 212,000		
Březová nad Svitavou 213,237	6	-	6	-	6,5	1	6,5	1											1,5	0,5	1,5	0,5	12	-	Březová nad Svitavou 213,237		
Březová nad Svitavou město z 214,502	-	-	-	-	-	-	-	-											-	-	1,5	0,5	-	-	Březová nad Svitavou město z 214,502		
Březová nad Svitavou-Dlouhá z 216,000	-	-	-	-	-	-	-	-											2,5	0,5	2	0,5	-	-	Březová nad Svitavou-Dlouhá z 216,000		
Odb. Banín 220,672	-	-	5	-	-	-	5,5	-											-	-	3,5	-	6	-	Odb. Banín 220,672		
Hradec nad Svitavou z 222,815	-	-	-	-	-	-	-	-											5	0,5	1,5	0,5	-	-	Hradec nad Svitavou z 222,815		
Svitavy-Lány z 226,675	-	-	-	-	-	-	-	-											2,5	0,5	2,5	0,5	-	-	Svitavy-Lány z 226,675		
Svitavy 229,357	10	-	5	-	10,5	1	5	1											2,5	0,5	2,5	0,5	7,5	-	Svitavy 229,357		
Svitavy-Lačnov z 233,118	-	-	-	-	-	-	-	-											2,5	0,5	2,5	0,5	-	-	Svitavy-Lačnov z 233,118		
Opatov 235,746	3	-	3	-	4	-	4	-											2,5	0,5	2,5	0,5	4	-	Opatov 235,746		
Semanín z 239,535	-	-	-	-	-	-	-	-											2,5	0,5	2,5	0,5	-	-	Semanín z 239,535		
Odb. Zádulka 240,503	2	-	2	-	2	-	2	-											0,5	-	0,5	-	3	↓	Odb. Zádulka 240,503		
Česká Třebová 245,878	3,5	x	3,5	x	3,5	-	3,5	x											3,5	x	3,5	x			Česká Třebová 245,878		
Jízdní doba celkem	59		59		62,5		62,5		37		37		42		42,5		42		41,5		32,5		33,5		67,5	Jízdní doba celkem	
Pobyty celkem		0		0		5		6,5		5		5		19,5		13,5		10,5		10,5		5		5,5	6	Pobyty celkem	
Cestovní doba	59		59		67,5		69		42		42		61,5		56		52,5		52		37,5		39		73,5		Cestovní doba

Tabulka 12 Cestovní doby na trati Brno hl. n. – Česká Třebová ZPĚT

Druh vlaku	Ex3		Ex3		R19		R19		S2		S2		S2		S2		S2		Os		Os		Nex		Druh vlaku		
Scénář	1		2		1		2		1		2		1		2		1		1		2		2		Scénář		
Směr	ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		ZPĚT		Směr		
Hnací vozidlo	380		380		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		Desiro ML3		383		Hnací vozidlo		
Hmotnost soupravy	350 t		350 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		314 t		S 1800 t		Hmotnost soupravy		
Délka soupravy	185 m		185 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		142 m		640 m		Délka soupravy		
Stanovená rychlost vlaku	160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		160 km/h		100 km/h		Stanovená rychlost vlaku		
Dopravní body	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	JD	pob.	Dopravní body		
Česká Třebová 245,878	x		x		x		x											x		x					Česká Třebová 245,878		
Odb. Zádulka 240,503	3	-	3	-	3	-	3	-										3	-	3	-	↓			Odb. Zádulka 240,503		
Semanín z <u>239,535</u>	-	-	-	-	-	-	-	-										1	0,5	1	0,5	-	-		Semanín z <u>239,535</u>		
Opatov 235,746	3	-	3	-	2,5	-	2,5	-										3	0,5	3	0,5	5	-		Opatov 235,746		
Svitavy-Lačnov z <u>233,118</u>	-	-	-	-	-	-	-	-										2	0,5	2	0,5	-	-		Svitavy-Lačnov z <u>233,118</u>		
Svitavy 229,357	3	-	3	-	3,5	1	3,5	1										2,5	0,5	2,5	0,5	6	-		Svitavy 229,357		
Svitavy-Lány z <u>226,675</u>	-	-	-	-	-	-	-	-										2	0,5	2	0,5	-	-		Svitavy-Lány z <u>226,675</u>		
Hradec nad Svitavou z <u>222,815</u>	-	-	-	-	-	-	-	-										2,5	0,5	2,5	0,5	-	-		Hradec nad Svitavou z <u>222,815</u>		
Odb. Banín 220,672	-	-	4,5	-	-	-	4,5	-										-	-	1,5	-	5,5	-		Odb. Banín 220,672		
Březová nad Svitavou-Dlouhá z <u>216,000</u>	-	-	-	-	-	-	-	-										5	0,5	3,5	0,5	-	-		Březová nad Svitavou-Dlouhá z <u>216,000</u>		
Březová nad Svitavou město z <u>214,502</u>	-	-	-	-	-	-	-	-										-	-	2	0,5	-	-		Březová nad Svitavou město z <u>214,502</u>		
Březová nad Svitavou 213,237	10	-	5,5	-	10,5	1	6	1										2,5	0,5	1,5	0,5	6	-		Březová nad Svitavou 213,237		
Moravská Chrastová z <u>212,000</u>	-	-	-	-	-	-	-	-										1,5	0,5	1,5	0,5	-	-		Moravská Chrastová z <u>212,000</u>		
Rozhraní z <u>209,500</u>	-	-	-	-	-	-	-	-										2,5	0,5	2,5	0,5	-	-		Rozhraní z <u>209,500</u>		
Letovice 203,520	6	-	6	-	6,5	1	6,5	1					x		x		x		5	x	5	x	8	6	Letovice 203,520		
Letovice zastávka z <u>201,020</u>	-	-	-	-	-	-	-	-					2,5	0,5	2	0,5	2	0,5	2					-	-	Letovice zastávka z <u>201,020</u>	
Zboněk z <u>199,375</u>	-	-	-	-	-	-	-	-					2	0,5	2	0,5	2	0,5	2					-	-	Zboněk z <u>199,375</u>	
Svitávka z <u>196,585</u>	-	-	-	-	-	-	-	-					2,5	0,5	2,5	0,5	2,5	0,5	2,5					-	-	Svitávka z <u>196,585</u>	
Boskovice 27,378									x		x															Boskovice 27,378	
Odb. Bělá 30,586									2,5	-	2,5	-														Odb. Bělá 30,586	
Lhota Rapotina z <u>0,473</u>									1	0,5	1	0,5														Lhota Rapotina z <u>0,473</u>	
Skalice nad Svitavou 194,184	6	-	6	-	6,5	1	6,5	1					3	3	3	1	2	1	2	1				9	-	Skalice nad Svitavou 194,184	
Odb. Lhota Rap. 192,304	1	-	1	-	1,5	-	1,5	-	0,5	-	0,5	-	1,5	-	1	-	1	-	1	-				1	-	Odb. Lhota Rap. 192,304	
Doubravice nad Svitavou z <u>188,735</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,5	3	0,5	3	0,5	3	0,5				-	-	Doubravice nad Svitavou z <u>188,735</u>	
Rájec Jestřebí 185,317	4,5	-	4,5	-	4,5	-	4,5	-	4,5	0,5	4,5	0,5	3	4	2,5	4	3	4	2,5	0,5				5,5	-	Rájec Jestřebí 185,317	
Dolní Lhota z <u>182,935</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,5	2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-	Dolní Lhota z <u>182,935</u>	
Blansko město z <u>179,935</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	1	2,5	1	4	1	3,5	1	4	1	3,5	1				-	-	Blansko město z <u>179,935</u>	
Blansko 178,740	3	-	3	-	3,5	3,5	3,5	3	1,5	1	1,5	0,5	1,5	4,5	1,5	4,5	1,5	3	1,5	4,5				4	-	Blansko 178,740	
Adamov z <u>172,520</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	0,5	5,5	0,5	5,5	0,5	5,5	0,5	5,5	0,5	5,5	0,5				-	-	Adamov z <u>172,520</u>	
Adamov 171,191	6	-	6	-	6,5	-	6,5	-	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5				6,5	-	Adamov 171,191	
Babice nad Svitavou z <u>168,640</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	0,5	2,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-	Babice nad Svitavou z <u>168,640</u>	
Odb. Svitava 166,169	-	-	3,5	-	-	-	3,5	-	-	-	2	-	-	-	4	-	-	-	4	-				4	-	Odb. Svitava 166,169	
Bílovice nad Svitavou z <u>164,350</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	4	0,5	2	0,5	6	0,5	2	0,5	6	0,5	2	0,5				-	-	Bílovice nad Svitavou z <u>164,350</u>	
Brno-Maloměřice St. 6 161,422	7,5	-	4	-	7,5	-	4	-	2	-	2	-	2	-	2	-	2	-	2	-				4,5	↓	Brno-Maloměřice St. 6 161,422	
Odb. Brno-Židenice z 158,180	2,5	-	2,5	-	2,5	-	2,5	-	3	0,5	3	0,5	3	0,5	3	0,5	3	0,5	3	0,5						Odb. Brno-Židenice z 158,180	
Brno hl. n. 143,496	3,5	x	3,5	x	3,5	x	3,5	x	3,5	x	3,5	x	3,5	x	3,5	x	3,5	x	3,5	x						Brno hl. n. 143,496	
Jízdní doba celkem	59		59		62		62		36,5		36,5		44,5		42,5		42,5		41,5		32,5		33,5		65	Jízdní doba celkem	
Pobyty celkem		0		0		7,5		7		6		5,5		16,5		14,5		13		11		5		5,5		6	Pobyty celkem
Cestovní doba	59		59		69,5		69		42,5		42		61		57		55,5		52,5		37,5		39		71		Cestovní doba

Porovnání cestovních dob

V následující tabulce je provedeno porovnání cestovních dob po sestavě modelových GVD. Jsou zohledněny jízdy do odbočných směrů ve stanicích a prodloužení pobytů z dopravních důvodů. Informativně jsou uvedeny i jízdní doby nyní.

Vysvětlivky k tabulce:

červeně podbarvené buňky – záporná úspora cestovních dob,

světle zeleně podbarvené buňky – úspora cestovních dob do 5 min.,

sytě zeleně podbarvené buňky – úspora cestovních dob 5 min. a více.

Tabulka 13 Porovnání cestovních dob

Relace	Cestovní doby (CD) a úspory cestovních dob oproti scénáři 1 (Δ)				
	Nyní	Scénář 1		Scénář 2	
	CD	CD	Δ	CD	Δ
Ex3 Brno – Česká Třebová	59	59	0	59	0
Ex3 Česká Třebová – Brno	59	59	0	59	0
R19 Brno – Česká Třebová	74	67,5	0	69	-1,5
R19 Česká Třebová – Brno	73	69,5	0	69	0,5
S2 Brno – Boskovice	56	42	0	42	0
S2 Boskovice – Brno	58	42,5	0	42	0,5
S2 Brno – Letovice (2x předjíždění)	X	61,5	0	56	5,5
S2 Letovice – Brno (2x předjíždění)	X	61	0	57	4
S2 Brno – Letovice (1x předjíždění)	56	52,5	0	52	0,5
S2 Letovice – Brno (1x předjíždění)	57	55,5	0	52,5	3
Os Letovice – Česká Třebová	41	37,5	0	39	-1,5
Os Česká Třebová – Letovice	41	37,5	0	39	-1,5

Dílčí závěr

Úspory cestovních dob jsou vztaženy ke **scénáři 1**, tedy ke stavu bez realizovaných staveb DOZ.

Ve **scénáři 2** dochází především k úspoře cestovních dob u vlaků S2 vlivem peronizace stanic a odstranění nástupištních intervalů. Rovněž u těchto vlaků dochází v některých případech k úspoře cestovních dob ve stanici Rájec-Jestřebí a Letovice vlivem vyšší rychlosti do odbočných směrů ve zhlavích. Oproti tomu u vlaků Os Letovice – Česká Třebová dochází k prodloužení cestovních dob vlivem zřízení nové zastávky Březová nad Svitavou město.

4. 4. Sestava modelových GVD

Modelové grafikonky jsou sestaveny pro období dvouhodinové špičky, kdy se předpokládá maximální rozsah dopravy. Jsou sestaveny pro provozní scénáře 1 a 2, které definují určitý stav infrastruktury po realizaci několika staveb na trati Brno hl. n. – Česká Třebová.

Sestava modelových grafikonů je koordinována především s dopravním řešením ŽUB, pro který byla zpracována *Studie proveditelnosti Železničního uzlu Brno*. K sestavě GVD jsou použity jízdní doby vypočtené v kapitole 4. 3 *Jízdní a cestovní doby*. Sestavené modelové GVD byly posouzeny simulačním SW OpenTrack a zpětně zpřesněny.

Okrajové podmínky

Aby bylo řešení na trati Brno hl. n. – Česká Třebová v koordinaci s řešením ŽUB, byla snaha v modelových grafikonkách respektovat **příjezdy a odjezdy vlaků do Brna hl. n.** navržené ve *Studii proveditelnosti Železničního uzlu Brno*. Vzhledem k tomu, že bylo nutno dodržet na trati Brno – Česká Třebová provozní intervaly a následná mezidobí (viz též níže), byly však trasy vlaků oproti řešení ŽUB mírně posunuty (o 0,5-1,5 min.). Klíčové však bylo řešení zkoordinovat ve společném úseku Brno hl. n. – Odb. Brno-Židenice s trasami vlaků z

trati Brno hl. n. – Havlíčkův Brod, což bylo zohledněno. Příjezdy a odjezdy vlaků do Brna jsou ve *Studii proveditelnosti Železničního uzlu Brno* ve variantě bez projektu i v projektových variantách A i B velmi obdobné. Proto nejsou posuzovány rozdíly.

Z hlediska sestavení tras vlaků Os linky S2 je zásadním předpokladem vytvoření pravidelného **30' taktu** relace Brno – Boskovice a **30' taktu relace** Brno – Skalice nad Svitavou – Letovice a dodržení **osy symetrie** 00-00 a 30-30 v Boskovicích a 00-00 a 30-30 v Letovicích.

Dobu obratu nové moderní třívozové jednotky je nutné počítat alespoň **6 min.**

Je nutné dodržet **provozní intervaly** a **následná mezidobí**. Dle zpracovaných modelových GVD, které jsou ve *Studii proveditelnosti Železničního uzlu Brno*, nejsou dodrženy provozní intervaly v železničních stanicích Blansko a Rájec-Jestřebí při předjíždění vlaků a dále pak na odbočce Lhota Rapotina. Tyto provozní intervaly je nutné opravit. Je třeba dodržet i provozní intervaly v pásmové železniční stanici Letovice.

V železniční stanici Letovice je nutné dodržet **přestupové časy 4 min.** při přestupu mezi vlaky Os linky S2 a vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová a **2 min.** při přestupu mezi vlaky Rx linky R19 a vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová.

Je požadavek na trasování vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová s **turnusovou potřebou** pouze **2 jednotek**.

GVD 1 pro scénář 1 – odlišnosti oproti GVD 2

Modelový GVD byl sestaven za účelem vyčíslení přínosů staveb DOZ.

Z důvodu nutnosti dodržení nástupištních intervalů v železniční stanici Adamov je nutné posunout trasy vlaků S2 jedoucích ve směru Letovice – Brno, které jsou jednou předjížděny vlaky Ex tak, aby předjíždění bylo uskutečněno v Rájci-Jestřebí. Z důvodu kolize takto posunutého vlaku S2 s vlakem S3 v úseku Odb. Brno-Židenice – Brno hl. n., musí být prodloužen pobyt v Blansku na 3 min. V Brně hl. n. je příjezd o 6 minut posunut oproti scénáři 2.

Oproti scénáři 2 není možné v železniční stanici Rájec-Jestřebí provádět zároveň v obou směrech předjíždění vlaků S2 vlaky R19. Z toho důvodu musí být vlaky S2 jedoucí ve směru Brno – Letovice, které jsou předjížděny vlaky Ex i vlaky R19, předjížděny oběma vlaky v železniční stanici Blansko. Není však možné vlakem S2 z Blanska odjet ani bezprostředně po průjezdu vlaku R19 z důvodu dodržení nástupištních intervalů v Rájci-Jestřebí. Celkové zdržení vlaku S2 v Blansku je 13 minut. Vlaky R19 jsou však zkrácením pobytu v Blansku na 1 min. zrychleny. Aby byly dodrženy provozní intervaly na Odb. Lhota Rapotina (*průjezd vlaku S2 Boskovice – Rájec-Jestřebí z Boskovické spojky na traťovou kolej č. 1 → průjezd vlaku S2 Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou po traťové koleji č. 2*), je nutné prodloužit pobyt v Blansku na 1 min. vlaku S2 jedoucího v trase Boskovice – Brno hl. n.

Z důvodu nutnosti dodržení provozních intervalů v železniční stanici Letovice (*odjezd vlaku S2 ze staniční koleje č. 4 na traťovou kolej č. 1 → vjezd vlaku R19 z traťové koleje č. 2 na staniční kolej č. 2*) je nutné vlakem S2 z Letovic odjet dříve a prodloužit pobyt ve Skalici nad Svitavou na 3 min. Ve Skalici nad Svitavou je nutné respektovat jízdu následného vlaku R19 a pro včasné postavení vlakové cesty tohoto vlaku na kolej č. 1 musí být vlak S2 veden po předjízdě koleji č. 3. Rovněž oproti scénáři 2 nemůže být veden vlak S2 po hlavní staniční koleji č. 2 a následně proti správnému směru až po Odb. Lhota Rapotina po traťové koleji č. 2 a až v Odb. Lhota Rapotina s využitím rychlejší spojky na 80 km/h přejet mezi traťovými kolejemi, jelikož by nebyl dodržen provozní interval v Odb. Lhota Rapotina (*průjezd vlaku S2 z traťové koleje č. 2 na Boskovickou spojku → průjezd vlaku S2 z traťové koleje č. 2 na traťovou kolej č. 1*).

Oproti scénáři 2 jsou vlaky R19 a Ex o 0,5 minuty v úseku Svitavy – Česká Třebová pomalejší, protože není v oblasti Opatova uvažováno s přeložkou trati a zvýšením traťové rychlosti.

Vlaky nákladní dopravy nejsou z důvodu snížené kapacity trati oproti scénáři 2 trasovány.

GVD 2 pro scénář 2 – základní provozní řešení

Na základě tohoto modelového GVD bylo přistoupeno k návrhu infrastruktury ve stavbách DOZ.

Během dvouhodinové špičky se předpokládá plný výhledový rozsah osobní dopravy, celkem **8 párů vlaků Os linky S2, 1 pár vlaků Rx linky R19, 4 páry vlaků Ex linky Ex3 a 2 páry vlaků nákladní dopravy**. Je zakreslen (čárkovanou čarou) i **další 1 pár Rx vlaků linky R19** na výsledný 60' interval, jehož objednávka ze strany MD ani JMK není potvrzena. V úseku Letovice – Česká Třebová jsou dále trasovány **2 páry vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová a 2 páry vlaků Os relace Svitavy – Česká Třebová**.

Trasy vlaků Ex3 a R19 jsou ve svazku. Předjíždění vlaků S2 vlaky Ex3 je navrženo do stanice Blansko. K tomu dochází každých 30 min. v obou směrech. Předjíždění vlaků S2 vlaky R19 je navrženo do stanice Rájec-Jestřebí. K tomu dochází každých 60 min. v obou směrech.

V úseku Brno hl. n. – Odb. Lhota Rapotina jsou trasovány vlaky S2 v intervalu 15 min. Tento interval se skládá ze dvou sítí, které se v odbočce Lhota Rapotina rozcházejí. Sít' vlaků S2, které nejsou nikde předjížděny rychlejšími vlaky osobní dopravy, jsou vedeny v relaci Brno – Boskovice. Sít' vlaků S2, které jsou v Blansku a v Rájci-Jestřebí předjížděny rychlejšími vlaky osobní dopravy, jsou vedeny v relaci Brno – Letovice. Vlaky této sítě budou ukončeny ve Skalici nad Svitavou a v Letovicích dle výhledové dopravy JMK. K účelu přesného určení míst ukončení jednotlivých vlaků této sítě by bylo vhodné sestavit celodenní GVD. V rámci zpracování tohoto modelového GVD dvouhodinové špičky je zachován interval 30 min. relace Brno – Letovice.

V úseku Brno hl. n. – Odb. Lhota Rapotina je navrženo střídavé projíždění méně využívaných zastávek Babice nad Svitavou, Dolní Lhota a Doubravice nad Svitavou. Přestože byla snaha spíše sít' vlaků S2 relace Brno – Boskovice zrychlovat oproti sítí vlaků S2 relace Brno – Letovice, nebylo možné vlaky S2 relace Brno – Boskovice projíždět zastávkami Babice nad Svitavou a Dolní Lhota. V případě zastávek Babice nad Svitavou a Dolní Lhota musí být u vlaků S2 relace Brno – Letovice navrženo projíždění vlivem konstrukce GVD (dodržení provozních intervalů v Blansku a Rájci-Jestřebí při předjíždění rychlejšími vlaky osobní dopravy). V případě zastávky Doubravice nad Svitavou je žádoucí zastavovat vlakem S2 relace Brno – Letovice z důvodu dodržení intervalu postupných vjezdů do železniční stanice Skalice nad Svitavou. Vlaky S2 relace Brno – Boskovice tedy projíždí zastávku Doubravice nad Svitavou a vlaky S2 relace Brno – Letovice projíždí zastávky Babice nad Svitavou a Dolní Lhota.

Přidání dalšího zastavovacího místa vlakům S2 v úseku Brno hl. n. – Odb. Lhota Rapotina je z hlediska konstrukce GVD nepřijatelné. Došlo by ke kolizi tras vlaků na Odb. Lhota Rapotina.

Ve Skalici nad Svitavou je nutné u vlaku S2, který je dvakrát předjížděn vlaky rychlejšími a který jede ve směru Letovice – Brno, respektovat jízdu následného vlaku R19 a pro včasné postavení vlakové cesty následného vlaku na kolej č. 1 musí být vlak S2 veden po předjížděné koleji č. 2 a z důvodu využití vyšší rychlosti přejede zpět na traťovou kolej č. 1 až ve spojení Odb. Lhota Rapotina, která umožňuje jízdy rychlostí 80 km/h.

V Boskovicích i v Letovicích je u vlaků S2 vytvořena dostatečná časová rezerva pro obrat soupravy.

Trasy vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová jedoucích v 60' intervalu jsou dle výhledové dopravy PK v mimošpičkovém období u některých vlaků zkráceny na úsek Letovice – Březová nad Svitavou. K účelu přesného určení míst ukončení jednotlivých vlaků této sítě by bylo vhodné sestavit celodenní GVD. Rovněž vlaky Os relace Svitavy – Česká Třebová nejsou trasovány v některých hodinách odpolední špičky. V rámci zpracování tohoto modelového GVD dvouhodinové špičky je zachován 60' interval vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová a 60' interval vlaků Os relace Svitavy – Česká Třebová.

Vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová jsou trasovány tak, aby byly v Letovicích zajištěny přestupové vazby na vlaky R19. Vlaky Os relace Svitavy – Česká Třebová jsou trasovány na osu symetrie 30-30 ve Svitavách tak, aby byly ve Svitavách zajištěny přestupové vazby na vlaky Os relace Svitavy – Pustá Kamenice.

V Letovicích je vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová i ve Svitavách je u vlaků Os relace Svitavy – Česká Třebová vytvořena dostatečná časová rezerva pro obrat soupravy.

Vlaky nákladní dopravy jsou trasovány tak, aby byly co možná nejméně rušeny jízdami vlaků osobní dopravy. V Letovicích je v obou směrech navrženo jejich předjíždění vlaky Ex3.

Trasování vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová a přestupové vazby v železniční stanici Letovice

V modelových GVD 1 a 2 jsou trasy vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová jedoucích v 60' intervalu navrženy tak, že jsou v železniční stanici Letovice dosaženy přestupové vazby na vlaky R19. Přestupové vazby na vlaky S2 není možné při turnusové potřebě 2 jednotek dosáhnout.

Minimální čas mezi příjezdem vlaku S2 do Letovic a odjezdem vlaku S2 z Letovic musí být: 120 min. – (přestupový čas v Letovicích x 2 + cestovní doba x 2 + obrat v České Třebové) = 120 min. – (4 min. x 2 + 37,5 min. x 2 + 6 min.) = 31 min. V GVD 1 je tento čas 26,5 min. a v GVD 2 je tento čas 24 min.

V modelových GVD 1 a 2, kde jsou zabezpečeny přestupové vazby vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová na vlaky R19, je v trasách Os vlaků časová rezerva pro vytvoření dalšího zastavovacího místa (nová zastávka Březová nad Svitavou město).

Trasování vlaků Rx linky R19 a přestupové vazby v železniční stanici Svitavy

V současném GVD jsou zajištěny přestupové vazby v železniční stanici Svitavy mezi vlaky Rx, které jsou trasovány přes žst. Svitavy na osu symetrie 00-00, a vlaky Os relace Svitavy – Pustá Kamenice. V žádném modelovém GVD se těchto přestupových vazeb nepodařilo dosáhnout vlivem změny poloh vlaků R19 v Svitavách. Trasy vlaků R19 jsou v návrzích rychlejší než je tomu v současnosti o cca 7 min.

V modelových GVD je navržena přestupní vazba na vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová, přičemž se uvažuje s posunutím sítě vlaků Os relace Svitavy – Pustá Kamenice o 30 min. na osu symetrie ve Svitavách 30-30. V modelových GVD 1 a 2 je přestupových vazeb docíleno pomocí vlaků Os relace Svitavy – Česká Třebová, které se ve Svitavách obrací s dobou obratu 6 min. S výhodou je možné obě relace spojit na vlaky Os Česká Třebová – Svitavy – Pustá Kamenice, přičemž by ve Svitavách vykonávaly obrat a křižovaly by se na dopravních kolejích č. 3 a 5.

Dílčí závěr

Modelové grafikony vlakové dopravy byly sestaveny pro scénáře 1 a 2 přičemž základní okrajovou podmínkou bylo **dodržení příjezdů a odjezdů vlaků do Brna hl. n.** navržených dle *Studie proveditelnosti Železničního uzlu Brno*.

Modelové grafikony jsou sestaveny pro období dvouhodinové špičky, kdy se předpokládá maximální rozsah dopravy, celkem 8 párů vlaků Os linky S2, 1 pár vlaků Rx linky R19, 4 páry vlaků Ex linky Ex3 a 2 páry vlaků nákladní dopravy. Je zakreslen (čárkovanou čarou) i další 1 pár Rx vlaků linky R19 na výsledný 60' interval, jehož objednávka ze strany MD ani JMK není potvrzena. V úseku Letovice – Česká Třebová jsou dále trasovány 2 páry vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová a 2 páry vlaků Os relace Svitavy – Česká Třebová.

Modelové grafikony vlakové dopravy byly sestaveny tak, aby byl u vlaků Os linky S2 dodržen 30' interval relace Brno – Boskovice a 30' interval relace Brno – Skalice nad Svitavou – Letovice. V úseku Brno – Odb. Lhota Rapotina se tyto intervaly složí ve výsledný 15' interval.

Základní provozní řešení reprezentuje **GVD 2** pro scénář 2. Trasy vlaků Ex3 a R19 jsou ve svazku. Vlaky Os linky S2 relace Brno – Skalice nad Svitavou – Letovice jsou trasovány tak, že jsou v Blansku předjížděny vlaky Ex3 (všechny) a v Rájci-Jestřebí vlaky R19 (pouze 2x za hodinu v obou směrech). Vlaky Os linky S2 relace Brno – Boskovice jsou trasovány tak, že nikde nejsou předjížděny rychlejšími vlaky osobní dopravy. Vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová jsou v 60' intervalu trasovány tak, aby byly v Letovicích zajištěny přestupové vazby na vlaky R19. Vlaky Os relace Svitavy – Česká Třebová jsou v 60' intervalu trasovány na osu symetrie 30-30 ve Svitavách. Nákladní vlaky relace Brno – Česká Třebová jsou vedeny ve špičkovém období v obou směrech každou hodinu s předjížděním vlaků Ex3 v Letovicích. **Na základě tohoto modelového GVD bylo přistoupeno k návrhu infrastruktury ve stavbách DOZ.**

V modelovém **GVD 1** pro scénář 1 jsou oproti GVD 2 upraveny trasy vlaků především tak, aby respektovaly stav bez realizace staveb DOZ. V řadě případů muselo dojít k úpravě tras, aby byly respektovány provozní intervaly, zejména nástupištní provozní intervaly. Výsledkem je celkové prodloužení cestovních dob jednotlivých vlaků. **Modelový GVD byl sestaven za účelem vyčíslení přínosů staveb DOZ.**

4. 5. Posouzení vybraných prvků infrastruktury

S ohledem na variantnost řešení některých dopravních je jako podklad pro rozhodování o výběru varianty doloženo posouzení vybraných dopravních technologických stavů. Kapitola rovněž dovysvětluje některé aspekty návrhu infrastruktury.

Výluková kapacita úseku Březová n. Sv. – Svitavy

Bylo provedeno sestavení výlukového GVD odvozeného z modelového GVD 2 a posouzení výlukové kapacity úseku Březová nad Svitavou – Svitavy bez odbočky Banín a s odbočkou Banín.

Posuzuje se výluka traťové koleje č. 1 Březová nad Svitavou – Svitavy a v případě existence odbočky Banín výluka traťové koleje č. 1 Odb. Banín – Svitavy. V obou posuzovaných případech jsou stavební práce a omezení rychlosti na 50 km/h na délce 2 km v úseku zast. Hradec nad Svitavou – zast. Svitavy-Lány, což vede k prodloužení jízdních dob o 1 min. v obou směrech u všech vlaků.

Výlukový GVD

Vlaky ve směru Brno – Česká Třebová jsou vedeny ve správném směru po traťové koleji č. 2. Vlaky ve směru Česká Třebová – Brno jsou vedeny v úseku Svitavy – Březová nad Svitavou proti správnému směru po traťové koleji č. 2. V březovském zhlaví železniční stanice Svitavy přejíždí kolejové spojky rychlostí 40 km/h a ve svitavském zhlaví železniční stanice Březová nad Svitavou přejíždí kolejové spojky rychlostí 60 km/h. Z těchto důvodů jsou u těchto vlaků prodlouženy jízdní doby. V případě existence odbočky Banín odpadá jedno omezení rychlosti, jelikož přejíždění mezi traťovými kolejemi je zde možné rychlostí 100 km/h.

V případě **výlukového GVD bez existence odbočky Banín** je nutné redukovat rozsah dopravy o veškeré vlaky Os i vlaky R19. Během dvouhodinové špičky jsou trasovány pouze 4 páry vlaků Ex linky Ex3. Vlaky Ex3 jedoucí ve směru do České Třebové je nutno z dopravních důvodů zastavit v železniční stanici Březová nad Svitavou, kde vyčkají na volnou traťovou kolej.

V případě **výlukového GVD s existencí odbočky Banín** je nutné redukovat rozsah dopravy o veškeré vlaky Os. Během dvouhodinové špičky jsou trasovány celkem 2 páry vlaků Rx linky R19 a 4 páry vlaků Ex linky Ex3. Odpadá výrazné zdržení vlaků Ex3 v Březové nad Svitavou. Naopak vlaky R19 v Březové nad Svitavou pobyt mírně prodlouží.

Výluková kapacita

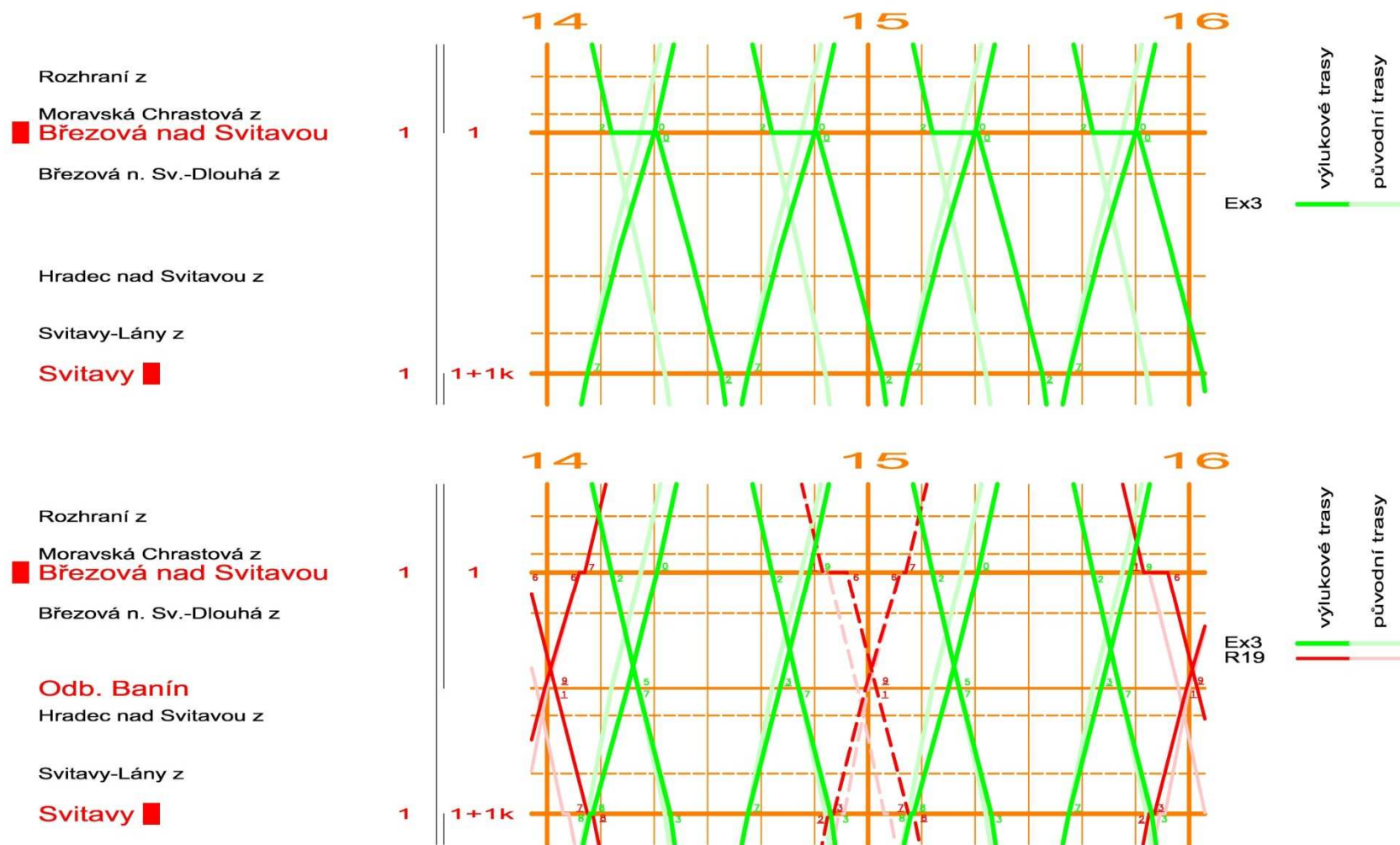
Dle sestavených výlukových GVD byla vypočtena pro období $T = 120$ min. **výluková kapacita**. Výluková kapacita zjednotěného úseku n_{vyl} je stanovena tak, že maximální kapacita n_{max} je snížena o zálohu z pravděpodobného vzájemného rušení a z výsledovaného výskytu poruch, která závisí na délce výluky. Při celodenní výluce (24 hod.) tvoří tato záloha 19 % z maximální kapacity.

Tabulka 14 Výpočet výlukové kapacity v úseku Březová nad Svitavou – Svitavy pro $T = 120$ min.

Traťový úsek	Březová nad Svitavou – Svitavy	Odb. Banín – Svitavy
Výpočetní doba T [min.]	120	
Navržený rozsah dopravy N [vlaků/T]	8	12
Celková doba obsazení T_{obs} [min.]	106,00	91,00
Průměrná doba obsazení t_{obs} [min.]	13,25	7,58
Maximální kapacita n_{max} [vlaků/T]	9,1	15,8
Výl. kapacita (19%) n_{vyl} [vlaků/T]	7,3	12,8
Záloha výl. kapacity Z_{vyl} [vlaků/T]	-0,7	0,8
Rezerva propustnosti [%]	11,7	24,2

Z vypočtených hodnot je zřejmé, že požadovaná rezerva propustnosti 19 % není ve výlukovém GVD pro úsek Březová nad Svitavou – Svitavy splněna. Je zde dosaženo rezervy propustnosti 11,7 %. Z pohledu celé části grafikonu, kdy je převážně provozována osobní doprava, tedy v čase 5:00-22:00 pro $T = 1020$ min., je stále možné rezervu propustnosti dodržet. Ve výlukovém GVD Brno-Maloměřice St. 6 – Odb. Svitava je dosaženo rezervy propustnosti 24,2 %, což je více než požadovaných 19 %.

Obrázek 4 Vylukové GVD v úseku Březová nad Svitavou – Svitavy pro $T = 120$ min.



Průvoz nákladního vlaku délky 740 m tratí Brno – Česká Třebová

V současném GVD dochází k předjíždění vlaků nákladních vlaky R19 a vlaky Ex3 v Adamově dvakrát, v Blansku k předjíždění nákladních vlaků nedochází, v Rájci-Jestřebí sedmkrát, ve Skalici nad Svitavou třikrát, v Letovicích dvakrát, v Březové nad Svitavou pětkrát, ve Svitavách třikrát a v Opatově jedenkrát. Průvoz nákladních vlaků do značné míry komplikují úroňová nástupiště. Nákladní vlaky musí mnohdy přejíždět do opačné kolejové skupiny z důvodu dodržení nástupištních intervalů. Ve stanicích Rájec-Jestřebí, Skalice nad Svitavou, Letovice a Březová nad Svitavou se možnosti předjíždění nákladních vlaků snižují vlivem obsazení kolejí končícími vlaky Os. V Blansku je předjíždění nákladních vlaků z důvodu pravidelného předjíždění vlaků S2 prakticky nemožné.

Ve výhledových modelových GVD je navrženo obousměrné předjíždění vlaků nákladních vlaky Ex3 v železniční stanici Letovice. Zejména u vlaků nákladní dopravy se však nelze plně spolehnout na bezvadné plnění GVD. Potřeba předjíždění vlaků nákladních vlaky Ex3 vzniká ve větší míře ve stanicích umístěných v prostředních dvou čtvrtinách délky tratě, což jsou Rájec-Jestřebí, Skalice nad Svitavou, Letovice a Březová nad Svitavou. Dle *Nařízení komise (EU) č. 1299/2014* ze dne 18. listopadu 2014 je výkonnostní parametr délka vlaku pro tratě s dopravním kódem F1 740-1050 m. Tomu odpovídá potřebná užitečná délka předjížděné dopravní koleje nejméně 757 m, což není ve stávajícím stavu dodrženo ani v jedné mezilehlé stanici. Proto je navrženo ve stavbách DOZ **prodloužení dopravních kolejí v železničních stanicích Rájec-Jestřebí a Letovice**. Jelikož je železniční stanice Skalice nad Svitavou poloperonizovaná, nevniká ve stavbách DOZ požadavek na přestavbu stanice vlivem odstranění úroňových nástupišť s přístupem přes hlavní koleje a z tohoto důvodu není zde posuzováno a navrženo prodloužení užitečných délek předjížděných kolejí. Kolejové úpravy železniční stanice Březová nad Svitavou jsou do staveb DOZ naopak zahrnuty, k prodloužení užitečných délek předjížděných kolejí zde dojde, jelikož je navrženo odstranění úroňového křížení P6824. Je rovněž navrženo prodloužení užitečné délky předjížděné koleje v sudé staniční skupině v železniční stanici Svitavy. Úprava konfigurace stanice byla navržena s ohledem na stávající staniční zabezpečovací zařízení.

Komentář k železniční stanici Skalice nad Svitavou

S ohledem na současný model dopravy je dopravní infrastruktura železniční stanice Skalice nad Svitavou značně nevyhovující. Stavbou *Boskovická spojka* však dojde ke snížení kapacitních požadavků na železniční stanici. Z opačného pohledu nerealizace stavby *Boskovická spojka* by znamenala nutnost stávající železniční stanici komplexně rekonstruovat a změnit konfiguraci kolejíště. Z pohledu výhledové koncepce dopravy **není doplnění dopravního programu části sudé kolejové skupiny pro umožnění vlakových cest ve směru Letovice nutné.**

Z dlouhodobého hlediska při úplné peronizaci stanice je vhodné prodloužit užitečné délky předjížděných kolejí, zřídit kusou dopravní kolej s nástupní hranou pro část končících vlaků S2 a případně prověřit zvýšení rychlosti v odbočných větvích výhybek rozvětřujících předjížděné koleje.

Dílčí závěr

Byly sestaveny **výlukové GVD** odvozené z modelového GVD 2 a na jejich základě vypočtena **výluková kapacita** pro úsek **Březová nad Svitavou – Svitavy ve variantě bez a s odbočkou Banín**. Vybudováním odbočky došlo k **omezení redukované dopravy** a k **výraznému navýšení kapacity**. **Realizaci odbočky lze jednoznačně doporučit.**

Potřeba **předjíždění nákladních vlaků** vniká především v železničních stanicích Rájec-Jestřebí, Skalice nad Svitavou, Letovice a Březová nad Svitavou. V modelových GVD je navrženo předjíždění vlaků nákladních vlaky Ex3 v železniční stanici Letovice. **Prodloužení dopravních kolejí na minimální délku 757 m podle Nařízení komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 je ve stavbách DOZ navrženo v železničních stanicích Rájec-Jestřebí, Letovice a Svitavy (sudá).**

Z pohledu výhledové koncepce dopravy **není v železniční stanici Skalice nad Svitavou doplnění dopravního programu části sudé kolejové skupiny pro umožnění vlakových cest ve směru Letovice nutné.**

5. Závěr

Přestože primárním účelem staveb *DOZ Brno – Česká Třebová* je zavedení dálkového ovládání všech dopraven z centrálního dispečerského stanoviště v Přerově, poskytuje stavba množství **významných přínosů**. Jedná se především o peronizaci železničních stanic Rájec-Jestřebí, Letovice a Březová nad Svitavou, prodloužení užitečných délek v železničních stanicích Rájec-Jestřebí, Letovice a Svitavy (sudá) k umožnění průvozu nákladních vlaků délky 740 m, úplnou přestavbu železniční stanice Letovice s ohledem na pásmový charakter provozu, zřízení nové odbočky Banín ke zkvalitnění výlukového provozu v omezujícím úseku, odstranění vybraných úrovňových křížení a jejich náhrada křížením mimoúrovňovým, zřízení nové zastávky Březová nad Svitavou město.

Dopravní technologie je navržena a posuzována pro **dva provozní scénáře**, které reprezentují určitý stav tratě Brno hl. n. – Česká Třebová s realizovanými navazujícími stavbami. Scénář 1 byl sestaven především za účelem vyčíslení přínosů staveb DOZ, jelikož posuzuje provoz na trati Brno h. n. – Česká Třebová bez realizace staveb DOZ. Z hlediska návrhu infrastruktury ve stavbách DOZ lze považovat za základní scénář 2.

Ve stavbě *DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)* jsou **navrženy významnější úpravy** komplexní rekonstrukce železniční stanice Rájec-Jestřebí včetně prodloužení posunutím blanenského zhlaví, zrušení přejezdu ve stanici a jeho nahrazení mimoúrovňovým křížením. Ve stavbě *DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová* jsou navrženy významnější úpravy komplexní rekonstrukce železniční stanice Letovice včetně prodloužení posunutím skalického zhlaví, rekonstrukce střední části železniční stanice Březová nad Svitavou se zrušením přejezdu ve stanici a v předchozí zastávce Moravská Chrástová a nahrazení mimoúrovňovým křížením, vložení Odb. Banín do cca poloviny mezistaničního úseku Březová nad Svitavou – Svitavy a prodloužení užitečné délky předjízdě koleje v sudé staniční skupině posunutím opatovského zhlaví v železniční stanici Svitavy.

Jízdní a cestovní doby

Úspory cestovních dob jsou vztaženy ke **scénáři 1**, tedy ke stavu bez realizovaných staveb DOZ.

Ve **scénáři 2** dochází především k úspoře cestovních dob u vlaků S2 vlivem peronizace stanic a odstranění nástupištních intervalů. Rovněž u těchto vlaků dochází v některých případech k úspoře cestovních dob ve stanici Rájec-Jestřebí a Letovice vlivem vyšší rychlosti do odbočných směrů ve zhlavích. Oproti tomu u vlaků Os Letovice – Česká Třebová dochází k prodloužení cestovních dob vlivem zřízení nové zastávky Březová nad Svitavou město.

Sestava modelových GVD

Modelové grafikony vlakové dopravy byly sestaveny pro scénáře 1 a 2 přičemž základní okrajovou podmínkou bylo **dodržení příjezdů a odjezdů vlaků do Brna hl. n.** navržených dle *Studie proveditelnosti Železničního uzlu Brno*.

Modelové grafikony jsou sestaveny pro období dvouhodinové špičky, kdy se předpokládá maximální rozsah dopravy, celkem 8 párů vlaků Os linky S2, 1 pár vlaků Rx linky R19, 4 páry vlaků Ex linky Ex3 a 2 páry vlaků nákladní dopravy. Je zakreslen (čárkovanou čarou) i další 1 pár Rx vlaků linky R19 na výsledný 60' interval, jehož objednávka ze strany MD ani JMK není potvrzena. V úseku Letovice – Česká Třebová jsou dále trasovány 2 páry vlaků Os relace Letovice – Česká Třebová a 2 páry vlaků Os relace Svitavy – Česká Třebová.

Modelové grafikony vlakové dopravy byly sestaveny tak, aby byl u vlaků Os linky S2 dodržen 30' interval relace Brno – Boskovice a 30' interval relace Brno – Skalice nad Svitavou – Letovice. V úseku Brno – Odb. Lhota Rapotina se tyto intervaly složí ve výsledný 15' interval.

Základní provozní řešení reprezentuje **GVD 2** pro scénář 2. Trasy vlaků Ex3 a R19 jsou ve svazku. Vlaky Os linky S2 relace Brno – Skalice nad Svitavou – Letovice jsou trasovány tak, že jsou v Blansku předjížděny vlaky Ex3 (všechny) a v Rájci-Jestřebí vlaky R19 (pouze 2x za hodinu v obou směrech). Vlaky Os linky S2 relace Brno – Boskovice jsou trasovány tak, že nikde nejsou předjížděny rychlejšími vlaky osobní dopravy. Vlaky Os relace Letovice – Česká Třebová jsou v 60' intervalu trasovány tak, aby byly v Letovicích zajištěny přestupové vazby na vlaky R19. Vlaky Os relace Svitavy – Česká Třebová jsou v 60' intervalu trasovány na osu symetrie 30-30 ve Svitavách. Nákladní vlaky relace Brno – Česká Třebová jsou vedeny ve špičkovém období v obou směrech každou hodinu s předjížděním vlaků Ex3 v Letovicích. **Na základě tohoto modelového GVD bylo přistoupeno k návrhu infrastruktury ve stavbách DOZ.**

V modelovém **GVD 1** pro scénář 1 jsou oproti GVD 2 upraveny trasy vlaků především tak, aby respektovaly stav bez realizace staveb DOZ. V řadě případů muselo dojít k úpravě tras, aby byly respektovány

provozní intervaly, zejména nástupištní provozní intervaly. Výsledkem je celkové prodloužení cestovních dob jednotlivých vlaků. **Modelový GVD byl sestaven za účelem vyčíslení přínosů staveb DOZ.**

Posouzení vybraných prvků infrastruktury

Byly sestaveny **výlukové GVD** odvozené z modelového GVD 2 a na jejich základě vypočtena **výluková kapacita** pro úsek **Březová nad Svitavou – Svitavy ve variantě bez a s odbočkou Banín**. Vybudováním odbočky došlo k **omezení redukované dopravy** a k **výraznému navýšení kapacity**. **Realizaci odbočky lze jednoznačně doporučit.**

Potřeba **předjíždění nákladních vlaků** vzniká především v železničních stanicích Rájec-Jestřebí, Skalice nad Svitavou, Letovice a Březová nad Svitavou. V modelových GVD je navrženo předjíždění vlaků nákladních vlaky Ex3 v železniční stanici Letovice. **Prodloužení dopravních kolejí na minimální délku 757 m podle Nařízení komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 je ve stavbách DOZ navrženo v železničních stanicích Rájec-Jestřebí, Letovice a Svitavy (sudá).**

Z pohledu výhledové koncepce dopravy **není** v železniční stanici Skalice nad Svitavou doplnění dopravního programu části sudé kolejové skupiny pro umožnění vlakových cest ve směru Letovice **nutné.**

V Brně 18. 12. 2018

Ing. Lubomír Beňák

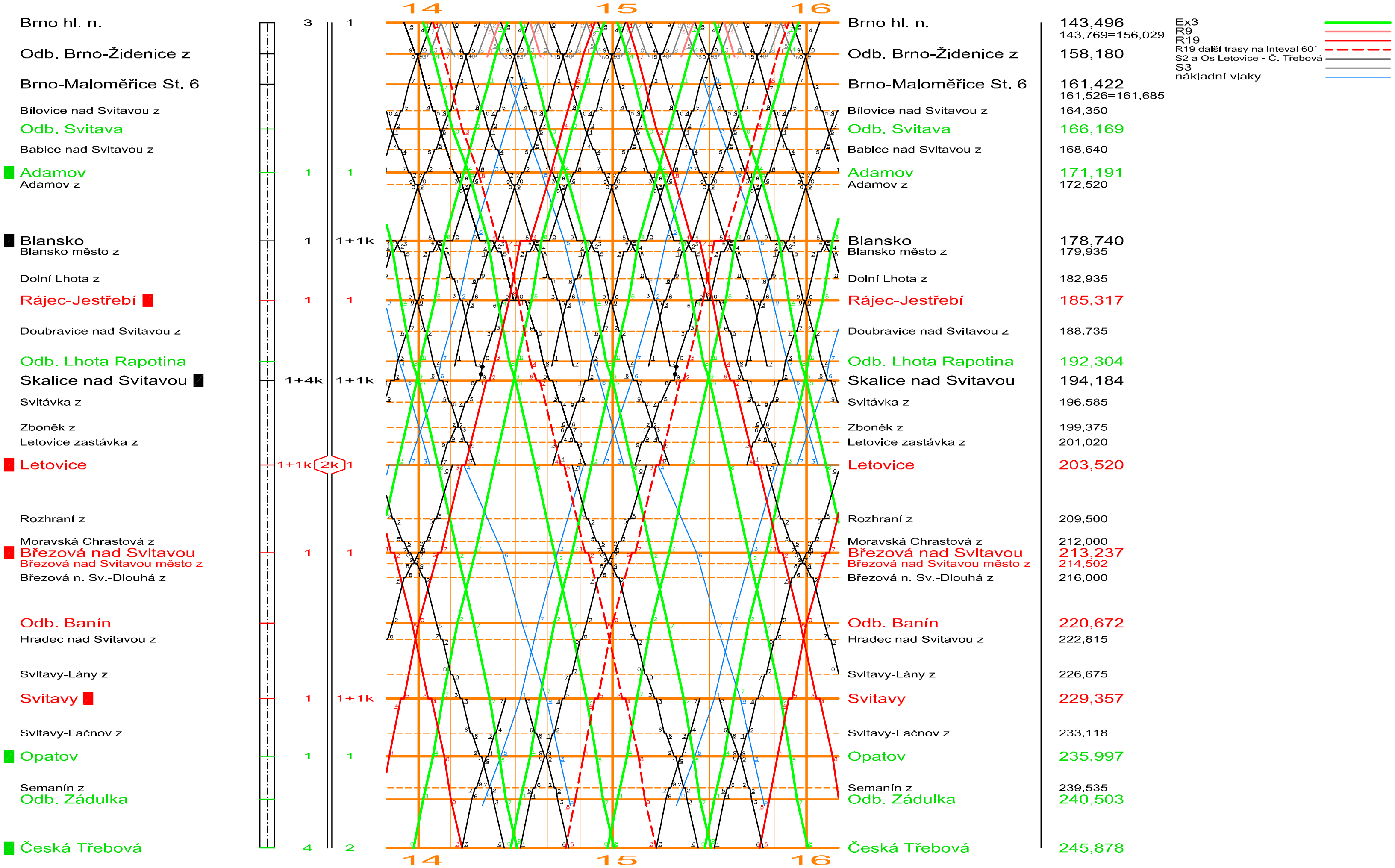
GRAFICKÉ PŘÍLOHY

GVD 1, BRNO HL. N. – ČESKÁ TŘEBOVÁ.....	42
GVD 2, BRNO HL. N. – ČESKÁ TŘEBOVÁ.....	43

Brno hl. n. - Česká Třebová

Brno hl. n.	3	1	14	15	16	Brno hl. n.	143,496 143,769=156,029	Ex3 R9 R19 R19 další trasy na interval 60' S2 a Os Letovice - Č. Třebová S3 nákladní vlaky	<div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>
Odb. Brno-Židenice z						Odb. Brno-Židenice z	158,180		
Brno-Maloměřice St. 6						Brno-Maloměřice St. 6	161,422 161,526=161,685		
Bílovice nad Svitavou z						Bílovice nad Svitavou z	164,350		
Babice nad Svitavou z						Babice nad Svitavou z	168,640		
Adamov Adamov z	1	1				Adamov Adamov z	171,191 172,520		
Blansko Blansko město z	1	1+1k				Blansko Blansko město z	178,740 179,935		
Dolní Lhota z						Dolní Lhota z	182,935		
Rájec-Jestřebí	1	1				Rájec-Jestřebí	185,317		
Doubravice nad Svitavou z						Doubravice nad Svitavou z	188,735		
Odb. Lhota Rapotina						Odb. Lhota Rapotina	192,304		
Skalice nad Svitavou	1+4k	1+1k				Skalice nad Svitavou	194,184		
Svitávka z						Svitávka z	196,585		
Zboněk z						Zboněk z	199,375		
Letovice zastávka z						Letovice zastávka z	201,020		
Letovice	1	1				Letovice	203,520		
Rozhraní z						Rozhraní z	209,500		
Moravská Chrástová z						Moravská Chrástová z	212,000		
Březová nad Svitavou	1	1				Březová nad Svitavou	213,237		
Březová n. Sv.-Dlouhá z						Březová n. Sv.-Dlouhá z	216,000		
Hradec nad Svitavou z						Hradec nad Svitavou z	222,815		
Svitavy-Lány z						Svitavy-Lány z	226,675		
Svitavy	1+1k	1+1k				Svitavy	229,357		
Svitavy-Lačnov z						Svitavy-Lačnov z	233,118		
Opatov	1	2				Opatov	235,746		
Semanín z						Semanín z	239,535		
Odb. Zádulka						Odb. Zádulka	240,503		
Česká Třebová	4	2				Česká Třebová	245,878		

Brno hl. n. - Česká Třebová



DOKLADY K DOPRAVNÍ TECHNOLOGII

- **Dopis Ministerstva dopravy, Odbor veřejné dopravy Stanovení výhledové dopravy pro stavbu Boskovická spojka ze dne 20. 03. 2014 č. j. 65/2014-190-VD/2**
- **Dopis Ministerstva dopravy, Odbor veřejné dopravy Boskovická spojka - Stanovení výhledového rozsahu osobní dopravy ze dne 11. 11. 2016 č. j. 145/2014-190-VD/2**
- **Dopis Jihomoravského kraje, Odbor dopravy Stanovení výhledové dopravy pro stavbu Boskovická spojka ze dne 18. 04. 2014 č. j. JMK 28 175/2014**
- **Dopis Jihomoravského kraje, Odbor rozvoje dopravy Boskovická spojka – stanovení výhledového rozsahu regionální osobní dopravy ze dne 30. 11. 2016 č. j. JMK 157535/2016**
- **Dopis Jihomoravského kraje, Odbor dopravy DOZ Brno – Česká Třebová – stanovení výhledového rozsahu regionální osobní dopravy JMK ze dne 16. 03. 2017 č. j. JMK 33378/2017**
- **Dopis Jihomoravského kraje, Odbor dopravy DOZ Brno – Česká Třebová – aktualizace výhledového rozsahu regionální osobní dopravy ze dne 02. 08. 2017 č. j. JMK 111437/2017**
- **Dopis Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství Trať 260 – výhledová koncepce dopravy k DOZ Brno – Česká Třebová ze dne 14. 03. 2017 č. j. KrÚ 20951/2017**
- **Dopis Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně) DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová ze dne 30. 10. 2017 č. j. KrÚ 39682/2017**
- **E-mail SŽDC, státní organizace, Generální ředitelství, Odbor strategie, Oddělení koncepce, skupina výhledu Boskovická spojka Upřesnění výhledového rozsahu dopravy ze dne 08. 11. 2016**
- **Dopis Ministerstva dopravy, Odbor veřejné dopravy Výhledová koncepce zastavování vlaků linky R19 ze dne 09. 02. 2018 č. j. 18/2018-190-VD/2**
- **Dopis Ministerstva dopravy, Odbor veřejné dopravy Výhledový rozsah dopravy vlaků linky R19 ze dne 12. 02. 2018 č. j. 19/2018-190-VD/2**
- **E-mail SŽDC, státní organizace, Generální ředitelství, Odbor strategie Současný a výhledový provoz DOZ BNO-ČT ze dne 29. 01. 2019**



Ministerstvo dopravy

10. 76 / 19
DOŠLO DNE: 24. 03. 2014

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Vážený pan
Ing. Jiří Molák
jednatel
SUDOP Brno spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

Váš dopis značky / ze dne 10377/14/4.3.2014	Naše značka 65/2014-190-VD/2	Vyřizuje / linka Snopek Jan, Mgr. / 225131173	Praha 20.3.2014
--	---------------------------------	--	--------------------

Věc: Stanovení výhledové dopravy pro stavbu Boskovická spojka

Vážený pane jednatele,

dne 5. března jsme obdrželi Váš dopis týkající se výhledového rozsahu dopravy na tratích č. 260 a 262 po dokončení Boskovické spojky. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme, že Boskovická spojka nebude mít vliv na objednávku dálkové dopravy, tj. Ministerstvo dopravy nepředpokládá změnu linkového vedení vlaků dálkové dopravy v závazku veřejné služby po dokončení předmětné spojky. Bloková schémata a rozsahy dálkové dopravy na trati č. 260 ve střednědobém a dlouhodobém horizontu, která jsou v přílohách Vašeho dopisu, odpovídají dlouhodobým koncepčním představám Ministerstva dopravy. Výjimkou tvoří pouze linka dálkové dopravy Brno – Pardubice – Hradec Králové (ve dlouhodobém výhledu), u které Ministerstvo dopravy předpokládá – v případě její objednávky – interval 120' a vložené vlaky ve špičce.

Vážený pane jednatele, věříme, že zaslané podklady přispějí ke kvalitnímu zpracování studie proveditelnosti.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy



Ověřovací doložka konverze na žádost do dokumentu v listinné podobě

Ověřuji pod pořadovým číslem **601111_002426**, že tento dokument v listinné podobě, který vznikl převedením z dokumentu obsaženého v datové zprávě, skládajícího se z **1** listů, se shoduje s obsahem dokumentu, jehož převedením vznikl.

Autorizovanou konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl podepsán zaručeným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb a platnost zaručeného elektronického podpisu byla ověřena dne 28.03.2014 v 16:33:56. Zaručený elektronický podpis byl shledán platným ve smyslu ověření integrity dokumentu, tzn. dokument nebyl změněn, a ověření platnosti kvalifikovaného certifikátu bylo provedeno vůči poslednímu zveřejněnému seznamu zneplatněných kvalifikovaných certifikátů vydanému k datu 28.03.2014 15:40:08. Údaje o zaručeném elektronickém podpisu: číslo kvalifikovaného certifikátu **17 55 AB**, kvalifikovaný certifikát byl vydán akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]** pro podepisující osobu (označující osobu) **JUDr. Ondřej Michalčík, ministerský rada, Odbor veřejné dopravy, 6462, Ministerstvo dopravy [IČ 66003008]**. Elektronický podpis nebyl označen časovým razítkem.

Subjekt, který autorizovanou konverzí dokumentu provedl:

Česká pošta

Datum vyhotovení ověřovací doložky:

28.03.2014

Jméno, příjmení a podpis osoby, která autorizovanou konverzí dokumentu provedla:

Jana Moravcová

Otisk úředního razítka:



58561508-9476-140328163159

Poznámka:

V době od uveřejnění seznamu zneplatněných kvalifikovaných certifikátů, vůči kterému byla ověřována platnost kvalifikovaného certifikátu 17 55 AB, do provedení autorizované konverze dokumentů mohlo dojít k zneplatnění kvalifikovaného certifikátu.

Kontrolu této ověřovací doložky lze provést v centrální evidenci ověřovacích doložek přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

DOŠLO DNE 11. 11. 2016

2310 1/6

S 11

Vážený pan
Ing. Jiří Molák
ředitel společnosti
SUDOP Brno, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

Váš dopis značky / ze dne
11506/16/21.10.2016

Naše značka
145/2016-190-VD/2

Vyřizuje / linka
Snopek Jan, Mgr. / 225131173

Praha
11.11.2016

Věc: Boskovická spojka - Stanovení výhledového rozsahu osobní dopravy

Vážený pane řediteli,

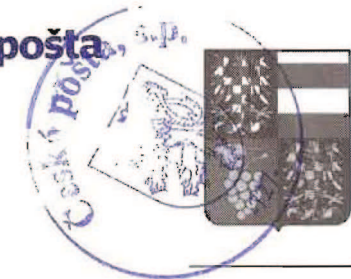
dne 24. října jsme obdrželi Váš dopis týkající se stanovení výhledového rozsahu osobní dopravy na trati Brno – Česká Třebová, o který nás žádáte v návaznosti na stavbu Boskovické spojky. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme, že Ministerstvo dopravy v krátko- a střednědobé perspektivě potvrzuje rozsah dopravy uvedený v dopise č.j. 65/2014-190-VD/2. Ministerstvo dopravy předpokládá objednávku vlaků linky Ex3 (Berlin –) Praha – Brno (– Budapest/Wien) v intervalu 60 minut (s posílením ve špičkách na 30 minut) a vlaků linky R19 Praha – Česká Třebová – Brno v intervalu 120 minut.

Zároveň je nutné uvést, že Ministerstvo dopravy nemá k dispozici žádné konkrétní informace o výhledovém rozsahu dálkové komerční dopravy vedené v relaci Praha – Česká Třebová – Brno. Zájem vést vlaky dálkové dopravy na komerční riziko v předmětné relaci byl některými dopravci již deklarován, Ministerstvo dopravy však do komerční dopravy nemá možnost zasahovat, ani požadovat údaje o jejím výhledovém rozsahu.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy





JIHOMORAVSKÝ KRAJ
Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor dopravy
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

DOŠLO DNE: 23. 04. 2014

S 11

1528/14

Váš dopis zn.: 10 377/14
Ze dne: 04.03.2014
Č. j.: JMK 28 175/2014
Sp. zn.:
Vyřizuje: Ing. Čaloud
Telefon: 541 651 440
Počet listů: 1
Počet příloh/listů:
Datum: 18.04.2014

Vážený pan
Ing. Jiří Molák
jednatel
SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 BRNO

Stanovení výhledové dopravy pro stavbu Boskovická spojka

Vážený pane jednatele,

odbor dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje obdržel Vaši žádost o potvrzení a případné doplnění údajů o výhledové dopravě osobních vlaků objednávaných Jihomoravským krajem pro Vámi zpracovávanou studii proveditelnosti stavby Boskovická spojka. Ve své žádosti uvádíte zvláště potřebu doplnění výhledových záměrů pro úsek Boskovice – Velké Opatovice. Na Vaši žádost vám sdělujeme následující:

Linka S2 Brno – Boskovice

Jihomoravský kraj spolu s koordinátorem IDS JMK, společností KORDIS JMK, a.s., plánuje po realizaci staveb ŽUB a Boskovické spojky **na lince S2 objednávku 58 osobních vlaků relace Boskovice - Náměšť nad Oslavou a zpět v pracovní den (29 vl/den v sudém směru a 29 vl/den v lichém směru)** ve střednědobém i dlouhodobém horizontu. O víkendech je předpoklad objednávky 19 párů vlaků za den.

V době ranní a odpolední dopravní špičky pracovních dnů předpokládáme objednávku osobních vlaků této relace v intervalu 30 minut. V době dopoledního a večerního dopravního sedla a o víkendech pak v intervalu 60 minut.

V případě dřívější realizace Boskovické spojky než stavby ŽUB budou uvedené vlaky vedeny ve shodném počtu v relacích Boskovice – Křenovice horní nádraží (19 vlaků základní 60 minutové sítě) a Boskovice – Sokolnice (10 vlaků doplňkové 30 minutové sítě).

Provozní doba regionální dopravy (vztaženo k Brnu hl.n.) bude 5:00 – 24:00.

Ranní špička: - příjezdy do Brna cca 5:00 – 9:30;
- odjezdy z Brna cca 5:00 – 8:00.
Odpolední špička: - příjezdy do Brna cca 15:00 – 19:30;
- odjezdy z Brna cca 13:30 – 19:30.

Trvání ranní a odpolední dopravní špičky: (sudý směr 4,5 + 4,5 hod.; lichý směr 3 + 6 hod.) = 9 hod.

Trvání dopravního sedla dopoledne a večer: (sudý i lichý směr 5,5 hod. + 4,5 hod.) = 10 hod.

Počet vlaků v ranní a odpolední dopravní špičce: 9 hod. * 2 = 18 vlaků

Počet vlaků v dopravním sedle (dopoledne a večer): 10 hod. * 1 = 10 vlaků

Je třeba započítat ještě 1 okrajový pár vlaků (*jinak by byla provozní doba o 30/60 minut kratší*).

Počet vlaků celkem: 29 vlaků v pracovní den v 1 směru.

IČ	DIČ	Telefon	Fax	E-mail	Internet
708 88 337	CZ70888337	541 651 111	541 651 209	posta@kr-jihomoravsky.cz	www.kr-jihomoravsky.cz

V případě konstrukčních problémů připouštíme možnost určitých odchylek od pravidelného taktu, např. vedení vlaků relace Boskovice jako zrychlených s projetím zastávek Babice nad Svitavou a Dolní Lhota, které by pak byly obsluhovány v intervalu 30/60 minut vlaky relace Letovice (Skalice nad Svitavou).

Linka S2 Brno – Letovice

Jihomoravský kraj spolu s koordinátorem IDS JMK, společností KORDIS JMK, a.s., plánuje **na lince S2 v relaci Letovice (Skalice nad Svitavou) – Zastávka u Brna velmi podobný rozsah dopravy jako v relaci Boskovice – Náměšť nad Oslavou: 56 vlaků v pracovní den (28 vl./den v lichém směru a 28 vl./den v sudém směru)**. V odpolední špičce může být až polovina vlaků relace ukončena ve Skalici nad Svitavou (podobně jako v současnosti). Naopak některé vlaky (v intervalu 120 minut jako dosud) mohou být prodlouženy do Březové nad Svitavou.

V případě dřívější realizace Boskovické spojky než stavby ŽUB budou uvedené vlaky vedeny v relaci Letovice (Skalice nad Svitavou) – Brno hl.n., v případě nedostatečné kapacity dráhy může být vedena v relaci Brno – Letovice jen 60 minutová síť.

V úseku Brno – odbočka Lhota Rapotina předpokládáme skládání dvou 30 minutových intervalů (resp. v mimo špičkových dobách dvou 60 minutových intervalů) relací Brno – Boskovice a Brno – Letovice s cílem dosáhnout v příměstském úseku Brno – Rájec-Jestřebí přibližného 15 (resp. 30) minutového intervalu.

V případě konstrukčních problémů připouštíme možnost určitých odchylek od pravidelného taktu, např. projetí zastávek Doubravice nad Svitavou a Zboněk. Doubravice nad Svitavou by pak byla obsluhována v intervalu 30/60 minut vlaky relace Boskovice, Zboněk např. jen polovinou vlaků relace Letovice (v intervalu 60/120 minut). Požadavek na 15 minutový interval ve špičce není striktní, připouštíme v krajním případě i obsluhu zastávek v zatíženém směru s vyšší četností než v jalovém směru apod.

Linka R2 Brno – Svitavy – (Ústí n. Orł. - Choceň):

Na lince **R2** Brno – Česká Třebová – Praha předpokládáme doplnění rychlíků (objednaných MD ČR) o spěšné vlaky Brno – Svitavy – (Ústí n.Orl. – Choceň) převážně ve špičkách pracovních dnů v intervalu 120 minut v mezitaktu rychlíků, se shodnou zastavovací politikou jako u rychlíků.

Současný rozsah dopravy na lince R2 bude zvýšen o 2 páry Sp vlaků:

- odjezdy Sp z Brna hl.n. cca: 11:45 X, 13:45 X, 15:45 X, 17:45 X, 19:45 X;

- příjezdy Sp do Brna hl.n. cca: 6:12 X, 7:12 X,(6), 8:12 X, 10:12 X, 14:12 X, 16:12 X).

Linka S21 Boskovice – Velké Opatovice:

V souladu s platným Generelem dopravy Jihomoravského kraje předpokládáme po realizaci Boskovické spojky a terminálu IDS JMK Boskovice zastavení regionální železniční osobní dopravy v úseku Boskovice – Velké Opatovice.

S pozdravem

Otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický, v.r.
vedoucí odboru

Za správnost vyhotovení: Ing. Stanislav Čaloud

Ověřovací doložka konverze na žádost do dokumentu v listinné podobě

Ověřuji pod pořadovým číslem **601111_002543**, že tento dokument v listinné podobě, který vznikl převedením z dokumentu obsaženého v datové zprávě, skládajícího se z **2** listů, se shoduje s obsahem dokumentu, jehož převedením vznikl.

Autorizovanou konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl podepsán zaručeným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb a platnost zaručeného elektronického podpisu byla ověřena dne 22.04.2014 v 17:47:50. Zaručený elektronický podpis byl shledán platným (dokument nebyl změněn) a ověření platnosti kvalifikovaného certifikátu bylo provedeno vůči seznamu zneplatněných kvalifikovaných certifikátů vydanému k datu 22.04.2014 13:52:12. Údaje o zaručeném elektronickém podpisu: číslo kvalifikovaného certifikátu **00 A5 EF 74**, kvalifikovaný certifikát byl vydán akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **LCA - Qualified Certification Authority, 09/2009, První certifikační autorita, a.s.** pro podepisující osobu (označující osobu) **Ing. Stanislav Čaloud, referent, odbor dopravy, Jihomoravský kraj**. Elektronický podpis byl označen platným časovým razítkem, založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb. Platnost časového razítka byla ověřena dne 22.04.2014 v 17:47:50. Údaje o časovém razítku: datum a čas **18.04.2014 11:56:20**, číslo kvalifikovaného časového razítka **16 DA 9D**, kvalifikované časové razítko bylo vydáno akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]**.

Subjekt, který autorizovanou konverzi dokumentu provedl:

Česká pošta

Datum vyhotovení ověřovací doložky:

22.04.2014

Jméno, příjmení a podpis osoby, která autorizovanou konverzi dokumentu provedla:

Olga Pancnerová

Otisk úředního razítka:



59452343-9679-140422174702

Poznámka:

Kontrolu této ověřovací doložky lze provést v centrální evidenci ověřovacích doložek přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.



JIHOMORAVSKÝ KRAJ
Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor rozvoje dopravy
Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.: 11506/16
Ze dne: 24.10.2016
Č. j.: JMK 157535/2016
Sp. zn.:
Vyřizuje: Ing. Čaloud
Telefon: 541 651 440
Počet listů: 1
Počet příloh/listů:
Datum: 30. 11. 2016

Vážený pan
Ing. Jiří Molák
ředitel
SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 BRNO

Boskovická spojka - stanovení výhledového rozsahu regionální osobní dopravy

Vážený pane řediteli,

odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje obdržel Vaši žádost o potvrzení a případné doplnění údajů o výhledové dopravě osobních vlaků, které budou Jihomoravským krajem objednávány v krátkodobém a střednědobém horizontu. Na Vaši žádost sdělujeme následující.

Pro linku S2 ... - Brno hl.n – Boskovice / Letovice (-Březová nad Svitavou) ve střednědobém horizontu (po přestavbě ŽUB) potvrzujeme v plném rozsahu výhledovou dopravu dle studie proveditelnosti Boskovické spojky s tím, že vlaky směru Letovice budou ukončeny ve stanicích (budou výchozí ze stanic) Březová nad Svitavou (120 minutová síť), Letovice (60 minutová síť, v ranní špičce část 30 minutové sítě), resp. Skalice nad Svitavou (30 minutová síť v odpolední špičce a část i v ranní špičce).

V krátkodobém horizontu (DOZ, Boskovická spojka) lze očekávat, že výhledová doprava bude oproti cílovému stavu (střednědobý horizont) nižší o 3 páry vlaků směr Boskovice a 3 páry vlaků směr Letovice.

V souladu s Plánem dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2017 až 2021, schváleným usnesením Rady Jihomoravského kraje č. 45/16/R3 dne 29. 11. 2016 a odchýlně od Studie proveditelnosti Boskovické spojky, Jihomoravský kraj předpokládá zastavení své objednávky regionální železniční dopravy na lince S21 Boskovice – Velké Opatovice po zprovoznění Boskovické spojky. To však nevylučuje možnost objednávky osobních vlaků v tomto úseku jiným subjektem.

S pozdravem

Otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický, v.r.
vedoucí odboru rozvoje dopravy

Za správnost vyhotovení: Ing. Stanislav Čaloud

IČ
708 88 337

DIČ
CZ70888337

Telefon
541 651 111

Fax
541 651 209

E-mail
posta@kr-jihomoravsky.cz

Internet
www.kr-jihomoravsky.cz



Váš dopis zn.: 10211/17
Ze dne: 28. 2. 2017
Č. j.: JMK 33378/2017
Sp. zn.:
Vyřizuje: Ing. Čaloud
Telefon: 541 651 440
Počet listů: 1
Počet příloh/listů:
Datum: 16. 3. 2017

Vážený pan
Ing. Jiří Molák
ředitel
SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 BRNO

DOZ Brno – Česká Třebová - stanovení výhledového rozsahu regionální osobní dopravy JMK

Vážený pane řediteli,

odbor dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje obdržel Vaši žádost o potvrzení a případné doplnění aktuálních údajů o výhledové dopravě osobních vlaků, které budou Jihomoravským krajem objednávány v krátkodobém (*Boskovická spojka, DOZ Brno – Č. Třebová, Modernizace ŽU ČT*) a střednědobém horizontu (*Přestavba ŽUB*). Na Vaši žádost sdělujeme následující.

V platnosti zůstává náš dopis č.j. JMK 157535/2016 ze dne 30. 11. 2016, ve kterém jsme vám k výhledové dopravě na lince S2 sdělili následující:

„Pro linku S2 ... - Brno hl.n – Boskovice / Letovice (- Březová nad Svitavou) ve střednědobém horizontu (po přestavbě ŽUB) potvrzujeme v plném rozsahu výhledovou dopravu dle studie proveditelnosti Boskovické spojky s tím, že vlaky směru Letovice budou ukončeny ve stanicích (budou výchozí ze stanic): Březová nad Svitavou (120 minutová síť), Letovice (60 minutová síť, v ranní špičce část 30 minutové sítě), resp. Skalice nad Svitavou (30 minutová síť v odpolední špičce a část i v ranní špičce).

V krátkodobém horizontu (DOZ, Boskovická spojka) lze očekávat, že výhledová doprava bude oproti cílovému stavu (střednědobý horizont) nižší o 3 páry vlaků směr Boskovice a 3 páry vlaků směr Letovice.“

Vámi zasláný pracovní návrh výhledové dopravy ve střednědobém horizontu výše uvedené rozdělení výchozích/cílových stanic „Letovické“ větve linky S2 nerespektuje. V jednotlivých relacích „Letovické“ větve linky S2 by mělo být ve střednědobém horizontu vedeno (s určitým zjednodušením):

IČ	DIČ	Telefon	Fax	E-mail	Internet
708 88 337	CZ70888337	541 651 111	541 651 209	posta@kr-jihomoravsky.cz	www.kr-jihomoravsky.cz

- 9 párů vlaků / den v relaci ... Brno hl.n. – Březová nad Svitavou (denně)
- 10 párů vlaků / den v relaci ... Brno hl.n. – Letovice (denně)
- 3 páry vlaků / den v relaci ... Brno hl.n. – Letovice (pracovní dny)
- 6 párů vlaků / den v relaci ... Brno hl.n. – Skalice nad Svitavou (pracovní dny)

Pokud se jedná o „Boskovickou“ větev linky S2 a předpoklad neobjednání současných spěšných vlaků linky S2 po realizaci Boskovické spojky, potvrzujeme váš pracovní návrh výhledové dopravy.

S pozdravem

Otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický
vedoucí odboru dopravy

v.z. Ing. Michal Franek, v.r.
vedoucí oddělení rozvoje dopravy

Za správnost vyhotovení:

Ing. Stanislav Čaloud

Ověřovací doložka konverze na žádost do dokumentu v listinné podobě

Ověřuji pod pořadovým číslem **601111_005712**, že tento dokument v listinné podobě, který vznikl převedením z dokumentu obsaženého v datové zprávě, skládajícího se z **2** listů, se shoduje s obsahem dokumentu, jehož převedením vznikl.

Autorizovanou konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl podepsán zaručeným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb a platnost zaručeného elektronického podpisu byla ověřena dne 23.03.2017 v 15:55:18. Zaručený elektronický podpis byl shledán platným (dokument nebyl změněn) a ověření platnosti kvalifikovaného certifikátu bylo provedeno vůči seznamu zneplatněných kvalifikovaných certifikátů vydanému k datu 23.03.2017 13:52:03. Údaje o zaručeném elektronickém podpisu: číslo kvalifikovaného certifikátu **00 AA 73 6F**, kvalifikovaný certifikát byl vydán akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **I.CA Qualified 2 CA/RSA 02/2016, První certifikační autorita, a.s.** pro podepisující osobu (označující osobu) **Ing. Stanislav Čaloud, Jihomoravský kraj**. Elektronický podpis byl označen platným časovým razítkem, založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb. Platnost časového razítka byla ověřena dne 23.03.2017 v 15:55:18. Údaje o časovém razítku: datum a čas **16.03.2017 14:34:08**, číslo kvalifikovaného časového razítka **2D CA 52**, kvalifikované časové razítko bylo vydáno akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **PostSignum Qualified CA 3, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]**.

Vystavil: **Česká pošta, s.p.**

Pracoviště: **Brno 11**

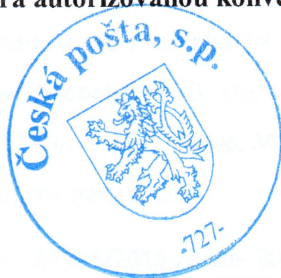
Česká pošta, s.p. dne **23.03.2017**

Jméno, příjmení a podpis osoby, která autorizovanou konverzi dokumentu provedla:

Iveta Koláčková



Otisk úředního razítka:



95171870-195835-170323155508

Poznámka:

Kontrolu této ověřovací doložky lze provést v centrální evidenci ověřovacích doložek přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.



JIHOMORAVSKÝ KRAJ

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor dopravy

Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Č. j.: JMK 111437/2017

Sp. zn.:

Vyřizuje: Ing. Čaloud

Telefon: 541 651 440

Počet listů: 1

Počet příloh/listů:

Datum: 2. 8. 2017

Vážený pan

Ing. Jiří Molák

ředitel

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 BRNO

DOZ Brno – Česká Třebová - aktualizace výhledového rozsahu regionální osobní dopravy

Vážený pane řediteli,

na základě dohody Pardubického a Jihomoravského kraje o mezikrajské železniční dopravě, která byla uzavřena na jednání konaném v Brně dne 12. 4. 2017 za přítomnosti zástupce projektanta SUDOP Brno, spol. s r. o., aktualizujeme naše sdělení čj. JMK 33378/2017 ze dne 16. 3. 2017 k výhledové dopravě na lince S2:

„Pro linku S2 ... - Brno hl.n – Boskovice / Letovice ve střednědobém horizontu (po přestavbě ŽUB) potvrzujeme v plném rozsahu výhledovou dopravu dle studie proveditelnosti Boskovické spojky s tím, že **vlaky směru Letovice budou ukončeny ve stanici (budou výchozí ze stanice) Letovice (60 minutová síť, v ranní špičce část 30 minutové sítě), resp. Skalice nad Svitavou (30 minutová síť v odpolední špičce a část i v ranní špičce).**

V jednotlivých relacích „letovické“ větve linky S2 by mělo být ve střednědobém horizontu vedeno (s určitým zjednodušením):

- 19 párů vl / den v relaci ... Brno hl.n. – Letovice (denně)
- 3 páry vl / den v relaci ... Brno hl.n. – Letovice (pracovní dny)
- 6 párů vl / den v relaci ... Brno hl.n. – Skalice n.Svit. (pracovní dny)

Pokud se jedná o „boskovickou“ větev linky S2 a předpoklad neobjednání současných spěšných vlaků linky S2 po realizaci boskovické spojky, potvrzujeme váš pracovní návrh výhledové dopravy.

V krátkodobém horizontu (DOZ, Boskovická spojka) lze očekávat, že výhledová doprava bude oproti cílovému stavu (střednědobý horizont) nižší o 3 páry vlaků směr Boskovice a 3 páry vlaků směr Letovice.

S pozdravem

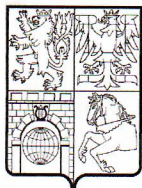
Ing. Rostislav Snovický
vedoucí odboru dopravy

Jihomoravský kraj

Žerotínovo nám. 3

601 82 Brno

-23-



PARDUBICKÝ KRAJ
Krajský úřad
odbor dopravy a silničního hospodářství

24

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: KrÚ 20951/2017
 Vyřizuje: Ing. Jiří Pálka
 Telefon: 602 592 985
 E-mail: Jiri.palka@pardubickykraj.cz
 Mobil: -----
 Fax: -----
 Datum: 14. 3. 2017

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Ředitel společnosti

Ing. Jiří Molák

Kounicova 26

611 36 BRNO

Trat' 260 – výhledová koncepce dopravy k DOZ Brno – Česká Třebová

Vážený pane řediteli,

svým dopisem č.j. 10213/17 ze dne 27.2.2017 jste nás oslovili s požadavkem na doplnění údajů o výhledové dopravě v krátkodobém horizontu na trati Brno – Česká Třebová.

Přehledovou tabulku přikládáme přílohou. Pro doplnění uvádíme, že v železniční stanici Svitavy vážeme osobní vlaky regionální dopravy ve směru od a do Poličky na zastavující vlaky dálkové dopravy objednávané MD ČR. V případě zkrácení jízdních dob těchto dálkových vlaků (oproti současnému JŘ) nebude možné tuto uvedenou vazbu udržet. Pro zachování této vazby by muselo dojít ke zvýšení technických parametrů trati 261 a nasazení výkonnějších vozidel. O vozidla budeme žádat, pokud bude vypsána příslušná výzva z programu EU.

Dále uvádíme, že s JMK a společností KORDIS v současné době diskutujeme konečný počet vlaků objednávaných Pardubickým krajem a spol. KORDIS na hranicích Pardubického a Jihomoravského kraje, proto je tabulka s výhledovou dopravou pouze v předpokládaných počtech. Konečný počet vlaků bude znám po podpisu mezikrajské smlouvy na které se začíná pracovat.

S pozdravem

.....
 Ing. Ladislav Umbraun
 vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) v pracovní dny - současný stav

Čas	00-001	01 - 02	02 - 03	03 - 04	04 - 05	05 - 06	06 - 07	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20	20 - 21	21 - 22	22 - 23	23 - 00	celkem
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	0	1	0	0	1	0	11
Svitavy - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	8
Březová nad Svitavou - Letovice	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	7
.... Letovice - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2	1	2	0	0	1	0	0	12
Březová nad Svitavou - Svitavy	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	8
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	12

Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) dny pracovního klidu - současný stav

Čas	00-001	01 - 02	02 - 03	03 - 04	04 - 05	05 - 06	06 - 07	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20	20 - 21	21 - 22	22 - 23	23 - 00	celkem
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	2	0	9
Svitavy - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	5
Březová nad Svitavou - Letovice	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	1	0	8
.... Letovice - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	9
Březová nad Svitavou - Svitavy	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	8

Předpokládaný rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) v pracovní dny (po Boskovické spojení)																									
Čas	00-001	01 - 02	02 - 03	03 - 04	04 - 05	05 - 06	06 - 07	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20	20 - 21	21 - 22	22 - 23	23 - 00	celkem
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	0	27
Svitavy - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	12
Březová nad Svitavou - Letovice	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
... Letovice - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
Březová nad Svitavou - Svitavy	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	12
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	0	26
Předpokládaný rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) ve dnech pracovního klidu (po Boskovické spojení)																									
Čas	00-001	01 - 02	02 - 03	03 - 04	04 - 05	05 - 06	06 - 07	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20	20 - 21	21 - 22	22 - 23	23 - 00	celkem
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	21
Svitavy - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	9
Březová nad Svitavou - Letovice	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
... Letovice - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
Březová nad Svitavou - Svitavy	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	9
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	21



PARDUBICKÝ KRAJ
Krajský úřad
odbor dopravy a silničního hospodářství

Váš dopis zn.: bez značky
Ze dne: 12.10.2017

Číslo jednací: KrÚ 39682/2017
Vyřizuje: Ing. Jiří Pálka
Telefon: 602 592 985
E-mail: Jiri.palka@pardubickykraj.cz
Mobil: -----
Fax: -----
Datum: 30. 10. 2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ
Ředitel organizační jednotky
Ing. Miroslav Bocák
Nerudova 1
772 58 Olomouc

DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)
DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) - Česká Třebová

Vážený pane řediteli,

svým dopisem bez č.j. ze dne 12.10.2017 jste nás oslovili s požadavkem na zaslání nového vyjádření ke konceptu stavby jako celku s tím, že vyjádření našeho úřadu je pro vás nedostatečné. Dále očekáváte doporučení Pardubického kraje k variantám řešení s potvrzením výhledové dopravy a potvrzení pásmové stanice Letovice.

Vybudování dálkového ovládní stanic nemá pro Pardubický kraj a ani cestující veřejnost ve srovnání se současným stavem žádný valný význam, jelikož při mimořádnostech je ve většině případů železniční dopravní cesta neprovozní, popř. provozuschopná jen se značným omezením kapacity dráhy až do doby odstranění mimořádnosti. K popsáním variantám řešení sdělujeme následující. Žst. Březová nad Svitavou – doporučujeme variantu 2., žst. Svitavy – doporučujeme variantu 3., T.ú. Svitavy – Opatov – navrhujeme variantu 1. Otázka týkající se pásmové stanice již byla zodpovězena na jednání na SUDOP Brno - na základě smlouvy mezi Pardubickým krajem a Jihomoravským krajem bude železniční regionální doprava objednána od JŘ 2019/2020 Pardubickým krajem do a ze žst. Letovice.

Další požadované potvrzení výhledové dopravy, které jsme mimo jiné již dvakrát potvrzovali SUDOP, je přílohou tohoto dopisu.

Případné další informace, či vyjádření jsme připraveni dodat na základě dalšího požadavku.

Závěrem bychom Vám chtěli sdělit, že náš požadavek na zřízení zastávky Březová město, který jsme sdělili i GR SŽDC nadále trvá (i přes vyřazení z dokumentace).

S pozdravem

.....
Ing. Ladislav Umbraun
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Příloha: Výhledový rozsah dopravy

Výhledový rozsah dopravy – trať 260

Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) v pracovní dny - současný stav																									
Čas	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	0	1	0	0	1	0	11
Svitavy - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	8
Březová nad Svitavou - Letovice	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	7
... Letovice - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2	1	2	0	0	1	0	0	12
Březová nad Svitavou - Svitavy	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	8
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	12

Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) dny pracovního klidu - současný stav																									
Čas	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	2	0	9
Svitavy - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	5
Březová nad Svitavou - Letovice	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	1	0	8
... Letovice - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	9
Březová nad Svitavou - Svitavy	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	8

Předpokládaný rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) v pracovní dny (po Boskovické spojení)																										
Čas	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem	
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	0	27	
Svitavy - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	12	
Březová nad Svitavou - Letovice	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19	
... Letovice - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19	
Březová nad Svitavou - Svitavy	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	12	
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	0	26	
Předpokládaný rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) ve dnech pracovního klidu (po Boskovické spojení)																										
Čas	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem	
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	21	
Svitavy - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	9	
Březová nad Svitavou - Letovice	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19	
... Letovice - Březová nad Svitavou	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19	
Březová nad Svitavou - Svitavy	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	9	
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	21	

RE: Boskovická spojka Upřesnění výhledového rozsahu dopravy

MarkvartR@szdc.cz [MarkvartR@szdc.cz]

Odesláno: 8. listopadu 2016 13:49

Komu: Beňák Lubomír

Kategorie: Červená kategorie

Dobrý den,

Podle studie pro železniční nákladní koridory (RFC) by měla přeprava zboží po železnici činit v roce 2025 63 mil tun, což je cca o 25% více než nyní. Největší podíl nárůstu připadá na kombinovanou dopravu, která je zde bohatě zastoupena. Kdyby zůstala délka vlaků jako dnes, byl by průměrný denní počet vlaků v roce 2025 22 párů. Jelikož dojde ale k prodloužení vlaků a trať zejména v úseku Česká Třebová – Choceň bude silně zatížená, není tedy přílišný prostor pro navyšování počtu vlaků přes ČT a přikláním se k Vaší prognóze a mohu ji potvrdit (19 párů).

From: Beňák Lubomír [mailto:lbenak@sudop-brno.cz]

Sent: Tuesday, November 08, 2016 11:05 AM

To: Markvart Rudolf, Ing.

Cc: Svoboda Martin

Subject: Boskovická spojka Upřesnění výhledového rozsahu dopravy

Dobrý den pane inženýre,

Urguji u Vás upřesnění počtu nákladních vlaků na tratí Brno – Česká Třebová pro zpracování přípravné dokumentace stavby Boskovická spojka.

S pozdravem

Ing. Lubomír Beňák

projektant dopravních staveb

a dopravní technolog

SUDOP Brno, spol. s r. o.

tel.: 972 625 813

mob.: 721 660 323

From: Beňák Lubomír

Sent: Friday, October 21, 2016 8:14 AM

To: 'markvartR@szdc.cz'

Cc: Svoboda Martin

Subject: Boskovická spojka Upřesnění výhledového rozsahu dopravy

Dobrý den pane inženýre,

Zpracováváme přípravnou dokumentaci stavby Boskovická spojka a potřebovali bychom upřesnit výhledový rozsah dopravy. Zřejmě Vám již psal kolega ing. Svoboda.

Prosíme Vás o upřesnění opravou nebo doplněním tabulek v příloze. Dále bych se zeptal, s jak aktuálními informacemi pracujete? Je potřeba z naší strany žádat o vyjádření JMK a MD, tak jako jsme to dělali dosud, nebo stačí Vaše kontrola tabulek, jelikož s JMK a MD výhled aktuálně konzultujete?

Některé věci se zde mění a je potřeba mít vždy aktuální informace. Např. na poradě na Boskovickou spojku jsem se nyní dozvěděl, že JMK Sp vlaky Brno – Třebová zřejmě objednávat nebude. (Záleží pak na MD, zda ponechá interval 120 min. nebo vlaky zahustí na 60.) Před dvěma lety, když jsme zpracovávali studii



11 - Benová 32

DOŠLO DNE 20-02-2018

243/18

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Vážený pan
Ing. Kamil Chmela
generální ředitel společnosti
SUDOP Brno, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

Váš dopis značky / ze dne 10060/18/19.01.2018	Naše značka 18/2018-190-VD/2	Vyřizuje / linka Snopek Jan, Mgr. / 225131173	Praha 09.02.2018
--	---------------------------------	--	---------------------

Věc: Výhledová koncepce zastavování vlaků linky R19

Vážený pane generální řediteli,

Ministerstvo dopravy obdrželo dne 22. ledna Váš dopis týkající se upřesnění výhledového rozsahu dopravy v rámci linky R19 Praha – Česká Třebová – Brno. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme následující skutečnosti.

Hlavním účelem linky R19 je zajištění vzájemného spojení mezi regionálními středisky a dále jejich spojení s krajskými městy Praha, Pardubice, Brno, včetně napojení na síť prvního přepravního segmentu v těchto městech. Tomu odpovídá i zastavovací koncepce. Vedle měst, kde zastavují vlaky prvního přepravního segmentu (*Praha, Pardubice, Brno, Kolín a Česká Třebová*) je zajištěn prostor pro osm dalších stabilních míst pro systémové zastavení: v *Přelouči, Chocni, Ústí nad Orlicí, Svitavách, Březové nad Svitavou, Letovicích, Skalici nad Svitavou* (z důvodu obsluhy města *Boskovice*) a v *Blansku*. Výše uvedenou koncepci zastavování považuje Ministerstvo dopravy za stabilizovanou.

Z hlediska stanovení konstrukčních požadavků předpokládá objednatel ve střednědobé a dlouhodobé perspektivě aretaci časových poloh vlaků linky R19 v uzlu Svitavy X:00 a také zachování souběžné polohy vlaků linky R18 Praha – Olomouc – Luhačovice a R19 v relaci Praha – Česká Třebová. V období 2019+ předpokládá Ministerstvo dopravy ve špičkovém období možnost vedení vlaků v relaci Brno – Česká Třebová (jako případnou náhradu za současné spěšné vlaky v objednávkě kraje, u nichž dosud není jasné, zda budou zrušeny či nikoliv). Díky těmto vlakům, jejichž koncepce zastavování bude shodná s vlaky linky R19, může být v relaci Česká Třebová – Brno v rámci linky R19 ve špičce dosahováno intervalu až 60 minut, dle disponibilních rozpočtových prostředků státního rozpočtu.

Železniční stanice Březová nad Svitavou je obsluhována vlaky dálkové dopravy s ohledem na spolupráci s objednatelem regionální dopravy Pardubickým krajem. Nejedná se o esenciální zastavení vlaky dálkové dopravy, je podmíněno trváním spolupráce s regionální dopravou. V dané sídelní oblasti předpokládá Ministerstvo dopravy i nadále nejvýše jedno zastavování vlaků dálkové dopravy linky R19. Současná situace (zastavování v žst. Březová nad Svitavou) je přínosná s ohledem na její výhodnou pozici mezi Březovou nad Svitavou a obcí Brněnec (včetně katastrálního území Moravská Chrastová). Ministerstvo dopravy dosud oficiálně nemá informaci o tom, že by existoval požadavek zastavení přesunout do jiného bodu, pokud by takový požadavek byl oficiálně vznesen, lze jej podrobit standardnímu procesu změny dopravně-plánovacího procesu a rozhodnout o jeho realizaci či nerealizaci. Takový požadavek však dosud vznesen nebyl.



Vážený pane generální řediteli, věříme, že výše uvedené informace přispějí ke zpracování
přípravné dokumentace staveb DOZ Brno – Česká Třebová

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík

ředitel

Odbor veřejné dopravy

Doložka konverze na žádost do dokumentu v listinné podobě

Tento dokument v listinné podobě, který vznikl pod pořadovým číslem **601111_006518** převedením z dokumentu obsaženého v datové zprávě, skládajícího se z 2 listů, se shoduje s obsahem dokumentu, jehož převedením vznikl.

Autorizovanou konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl podepsán vícenásobným zaručeným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru a platnost zaručeného elektronického podpisu byla ověřena dne 19.02.2018 v 15:52:16. Zaručený elektronický podpis byl shledán platným (dokument nebyl změněn) a ověření platnosti kvalifikovaného certifikátu bylo provedeno vůči seznamu zneplatněných kvalifikovaných certifikátů vydanému k datu 19.02.2018 15:28:35. Údaje o zaručeném elektronickém podpisu č. 1: číslo kvalifikovaného certifikátu **29 C9 CE**, kvalifikovaný certifikát byl vydán kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]** pro podepisující osobu (označující osobu) **JUDr. Ondřej Michalčík, 6462, Ministerstvo dopravy [IČ 66003008]**. Elektronický podpis byl označen platným časovým razítkem, založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru. Platnost časového razítka byla ověřena dne 19.02.2018 v 15:52:16. Údaje o časovém razítku: datum a čas **16.02.2018 08:31:30**, číslo kvalifikovaného časového razítka **2D CB 31**, kvalifikované časové razítko bylo vydáno kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru **PostSignum Qualified CA 3, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]**.

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl opatřen vícenásobnou zaručenou elektronickou značkou nebo pečeti založenou na kvalifikovaném systémovém certifikátu vydaném kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru a platnost zaručené elektronické značky nebo pečeti byla ověřena dne 19.02.2018 v 15:52:16. Zaručená elektronická značka nebo pečeť byla shledána platnou (dokument nebyl změněn) a ověření platnosti kvalifikovaného systémového certifikátu bylo provedeno vůči seznamu zneplatněných kvalifikovaných systémových certifikátů vydanému k datu 19.02.2018 15:28:35. Údaje o zaručené elektronické značce nebo pečeti č. 2: číslo kvalifikovaného certifikátu **25 DB 14**, kvalifikovaný certifikát byl vydán kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]** pro podepisující osobu (označující osobu) **Ministerstvo dopravy ČR - Spisová služba, Ministerstvo dopravy ČR, Ministerstvo dopravy [IČ 66003008]**. Elektronická značka nebo pečeť byla označena platným časovým razítkem, založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru. Platnost časového razítka byla ověřena dne 19.02.2018 v 15:52:16. Údaje o časovém razítku: datum a čas **16.02.2018 08:31:31**, číslo kvalifikovaného časového razítka **2D CB 31**, kvalifikované časové razítko bylo vydáno kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru **PostSignum Qualified CA 3, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]**.

Vystavil: **Česká pošta, s.p.**

Pracoviště: **Brno 11**

Česká pošta, s.p. dne 19.02.2018

Jméno, příjmení a podpis osoby, která autorizovanou konverzi dokumentu provedla:

JANA MORAVCOVÁ

Otisk úředního razítka:



Poznámka:

Kontrolu této doložky lze provést v centrální evidenci doložek přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidoložky>.



Ministerstvo dopravy

DOSLO DNE 14-02-2018

229/18

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

SUDOP Brno, spol. s r.o.
Ing. Kamil Chmela
generální ředitel společnosti
Kounicova 26
611 36 Brno

Váš dopis značky / ze dne 10081/18/30.01.2018	Naše značka 19/2018-190-VD/2	Vyřizuje / linka Snopek Jan, Mgr. / 225131173	Praha 12.02.2018
--	---------------------------------	--	---------------------

Věc: Výhledový rozsah dopravy vlaků linky R19

Vážený pane generální řediteli,

Ministerstvo dopravy obdrželo dne 31. ledna Váš dopis týkající se upřesnění výhledového rozsahu dopravy linky R19 Praha – Česká Třebová – Brno. V souvislosti s Vaším dopisem uvádíme následující skutečnosti.

Hlavním účelem linky R19 je zajistit spojení mezi regionálními a mikroregionálními středisky a jejich spojení s krajskými městy Praha, Pardubice, Brno, včetně napojení na síť prvního přepravního segmentu v těchto městech. Tomu odpovídá i zastavovací koncepce. Vedle měst, kde zastavují vlaky prvního přepravního segmentu: *Praha, Pardubice, Brno, Kolín a Česká Třebová* je zajištěn prostor pro osm dalších stabilních míst pro systémové zastavení: v *Přelouči, Chocni, Ústí nad Orlicí, Svitavách, Březové nad Svitavou, Letovicích, Skalici nad Svitavou (Boskovicích)* a *Blansku*. Výše uvedenou koncepci zastavování považuje Ministerstvo dopravy za stabilizovanou.

Z hlediska stanovení konstrukčních požadavků předpokládá objednatel ve středně- a dlouhodobé perspektivě aretaci současných časových poloh vlaků linky R19 v uzlu Svitavy S:00 a také zachování souběžné polohy vlaků linky R18 Praha – Olomouc – Luhačovice a R19 v relaci Praha – Česká Třebová. V období 2019+ předpokládá Ministerstvo dopravy ve špičkovém období vedení vlaků v relaci Brno – Česká Třebová (jako náhradu za současné spěšné vlaky v případě jejich neobjednání Jihomoravským krajem). Díky těmto vlakům, jejichž koncepce zastavování bude shodná s vlaky linky R19, bude v relaci Česká Třebová – Brno v rámci linky R19 dosahováno ve špičkovém období intervalu 60 minut.

Vážený pane generální řediteli, věříme, že výše poskytnuté informace přispějí k úspěšnému zpracování záměru projektu.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

JUDr. Ondřej Michalčík
Ministerstvo dopravy ČR
Elektronicky podepsáno: 13.02.2018 14:32:17
SERIALNUMBER=P22038, G=Ondřej, SN=Michalčík, CN=JUDr.
Ondřej Michalčík, OU=6462, O=Ministerstvo dopravy [IČ
66003008], OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, C=CZ



Předmět: Současný a výhledový provoz DOZ BNO-ČT
Přílohy: Podklady pro DOZ Brno - Česká Třebová 2018.xlsx

From: Beran@szdc.cz [<mailto:Beran@szdc.cz>]
Sent: Tuesday, January 29, 2019 1:45 PM
To: Cádrik Tomáš Bc. <TCadrik@sudop-brno.cz>
Cc: Fuksa@szdc.cz
Subject: RE: Současný a výhledový provoz DOZ BNO-ČT

Dobrý den,

v příloze Vám posílám požadovaná data ve stejné formě, v jaké jsem Vám data poslal posledně za rok 2016. Oproti předchozímu vyjádření očekáváme na trati 260 Brno – Česká Třebová větší růst nákladní dopravy (33 párů), a to z důvodu očekávané rostoucího trendu objemu nákladní dopravy na tratích 010 v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí a 270 v úseku Česká Třebová – Přerov.

S pozdravem

Ing. Tomáš Beran

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

systémový specialista
úsek modernizace dráhy, odbor strategie

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
T +420 972 235 685
M +420 727 800 110
E Beran@szdc.cz
www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.szdc.cz/dolozka