

OBSAH

OBSAH.....	2
SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK.....	3
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK	4
1 ÚVOD	5
1.1 Identifikační údaje	5
1.2 Předmět stavby	5
1.3 Projednání dokumentace	5
1.4 Místo stavby.....	5
2 ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU	7
2.1 Sázava a širší vztahy v dopravě	7
2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu úseku Sázava uŽ – Přibyslav .	7
2.3 Popis stávajícího stavu ŽST Sázava u Žďáru	8
3 ROZSAH DOPRAVY	10
4 NAVRHOVANÝ STAV	11
4.1 Popis navrhovaného stavu	11
4.2 Porovnání pravidelných jízdních dob	12
4.3 Závěr.....	13
VÝKRESOVÁ ČÁST.....	15

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázek 1 - Umístění stavby v rámci sítě SŽ v kraji Vysočina	6
Obrázek 2 - Širší vztahy v dopravě	7
Obrázek 3 - Navrhovaný stav ŽST Sázava u Žďáru - zjednodušená schéma.....	14
Tabulka 1 - Přehled staničních kolejí výchozího stavu	8
Tabulka 2 - Výkony manipulačních míst ŽST Sázava u Žďáru	9
Tabulka 3 - Porovnání pravidelných jízdních dob.....	13

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD	České dráhy, akciová společnost
ČR	Česká republika
DK	Dopravní kancelář
DOZ	Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
ETCS	European Train Control Systém Evropský vlakový zabezpečovací systém
GVD	Grafikon vlakové dopravy
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	Knižní jízdní řád
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
NJŘ	Nákresný jízdní řád
OŘ	Oblastní ředitelství
Os	Osobní vlak
PO	Provozní obvod
PoD	Prohlášení o dráze
PSt.	Pomocní stavědlo
R	Rychlík
SJŘ	Sešitový jízdní řád
Sp	Spěšný vlak
SŘ	Staniční řád železniční stanice
St.	Stavědlo
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽ, s.o.	Správa železnic, státní organizace
TK	Temeno kolejnice
TTP	Tabulky traťových poměrů
TV	Trakční vedení
TÚ	Traťový úsek
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
ŽST	Železniční stanice

1 ÚVOD

1.1 Identifikační údaje

Název stavby: Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)

Stupeň dokumentace:	Záměr projektu
Označení stavby:	Stavba dráhy, veřejná dopravní (dražní)
Investor:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město
Zástupce investora:	Stavební správa východ, Nerudova 733/1, 779 00 Olomouc
Generální projektant:	DMC Havlíčkův Brod s.r.o. Průmyslová 941 580 01 Havlíčkův Brod
Externí subdodavatel části:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8 779 00 Olomouc
Kraj:	Vysočina
Okres:	Žďár nad Sázavou, Havlíčkův Brod
Trať dle č. KJŘ:	č. 250: (Praha -) Havlíčkův Brod – Tišnov (- Brno)

1.2 Předmět stavby

Předmětem stavby je rekonstrukce traťového úseku Sázava u Žďáru – Přibyslav, který je součástí celostátní dráhy Brno – Havlíčkův Brod. Součástí stavby je taky úprava staničního kolejíště v ŽST Sázava u Žďáru.

1.3 Projednání dokumentace

Předložená provozní a dopravní technologie byla konzultována v rámci porad:

Vstupní všeprofesní online jednání, 28. 06. 2021

Profesní online jednání, 03. 09. 2021

Profesní online jednání, 22. 09. 2021

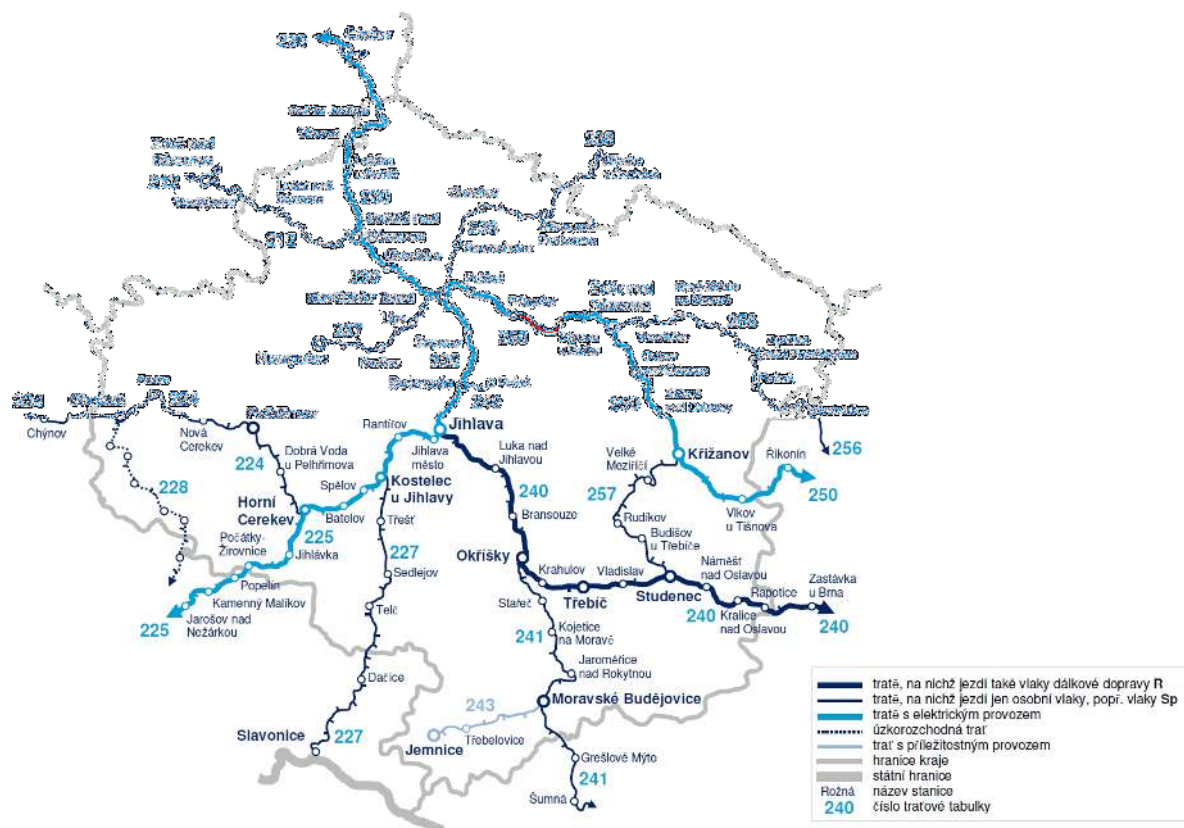
Profesní online jednání, 22. 10. 2021

1.4 Místo stavby

Předmětná stavba „Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)“ je umístěna v mezi okresními městy Žďár nad Sázavou a Havlíčkův Brod v kraji Vysočina.

Stavba se nachází na železniční trati Havlíčkův Brod - Tišnov, v mezistaničním úseku Sázava u Žďáru (včetně) – Přibyslav (mimo), která je svým charakterem celostátní, a je zařazená do sítě TEN-T a je součástí evropských nákladních koridorů RFC, jako alternativní větev koridoru RFC 7: Baltské moře – Praha – Brno – Černé moře/Egejské moře. Trať je dvoukolejná s rozchodem kolejí 1435mm, elektrizovaná střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz. Drážní doprava na trati je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1, a jejím správcem je Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Brno, Provozní obvod Jihlava.

Přibližné umístění stavby v rámci železniční sítě SŽ v kraji Vysočina je zobrazeno v následujícím obrázku:



Obrázek 1 - Umístění stavby v rámci sítě SŽ v kraji Vysočina, ČD a.s.

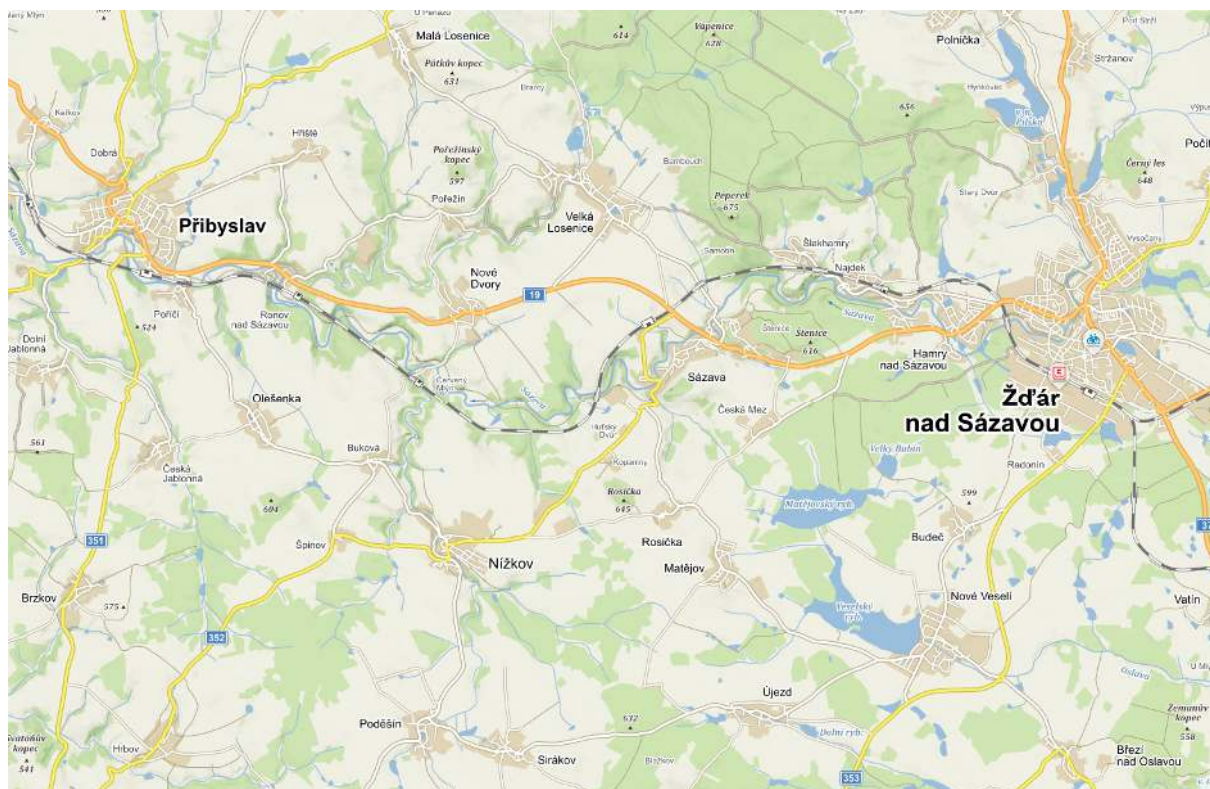
2 ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

2.1 Sázava a širší vztahy v dopravě

Sázava je obec v kraji Vysočina, leží 5 km západně od okresního města Žďáru nad Sázavou. V roce 2021 zde žilo 664 obyvatel.

Obcí Sázava prochází celostátní dvoukolejná železniční trať (Praha) – Havlíčkův Brod – Tišnov – (Brno), samotná železniční stanice Sázava u Žďáru je umístěná v severo-západní části obce, ovšem už na katastrálním území obce Velká Losenice. Na ŽST Sázava u Žďáru navazují mezistaniční úseky Přibyslav – Sázava u Žďáru ve směru na Prahu, a Sázava u Žďáru – Žďár nad Sázavou ve směru na Brno.

Přes obec vede silnice I. třídy I/19, vedoucí z Plzně přes Tábor a Pelhřimov a pokračuje přes Žďár nad Sázavou až ke městu Kunštát (okres Blansko), kde končí. Dále v obci Sázava začíná silnice II. třídy č. II/352, která spojuje obec Sázava s krajským městem Jihlava.



Obrázek 2 - Širší vztahy v dopravě, mapy.cz

2.2 Dopravně technologický popis výchozího stavu úseku Sázava u Žďáru – Přibyslav

V mezistaničním úseku Sázava u Žďáru – Přibyslav a Sázava u Žďáru – Žďár nad Sázavou se nachází traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový univerzální automatický blok pro obousměrný provoz v obou traťových kolejích doplněn vlakovým zabezpečovačem.

V traťovém úseku Sázava u Žďáru – Přibyslav se nachází 2 zastávky. Zastávka Nížkov leží v km 98,850. U každé traťové koleje je kombinace vnějšího mimoúrovňového nástupiště s pevnou hranou a nezpevněným povrchem. Délka nástupiště u koleje č. 1

je 196 m, u koleje č. 2 pak 206 m, výška hrany nad TK je 380 mm u obou nástupišť. Nástupiště jsou spojena osvětleným podchodem. Nástupiště nejsou přístupná bezbariérově.

Zastávka Ronov nad Sázavou leží v km 101,026. U obou traťových kolejí je vnější mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou a zpevněným povrchem. Délka nástupištní hrany u koleje č. 1 je 220m, výška nad TK je 250 mm, u koleje č. 2 je délka nástupní hrany 219 m, její výška nad TK je 300 mm. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

2.3 Popis stávajícího stavu ŽST Sázava u Žďáru

ŽST Sázava u Žďáru se nachází v km 94,154 celostátní dráhy Odb. Brno – Židenice – Havlíčkův Brod. Stanice je obsazena výpravním a staniční zabezpečovací zařízením je obsluhováno místně.

ŽST Sázava u Žďáru je z pohledu kolejového řešení v stávajícím stavu vybavena čtyřmi dopravními kolejemi, jednou kolejí manipulační (vybavena boční rampou) a dvěma kusými účelovými kolejemi. Předjízdne dopravní koleje jsou ve stávajícím stavu dlouhé 568m (č.3) a 643m (č.4). Do stanice je zaústěno kolejiště jedné železniční vlečky. Výhybky v dopravních kolejích jsou vybaveny ohřevem výměn, zbylé výhybky ohřev instalován nemají.

Číslo koleje	Užitečná délka koleje v m	Vymezení koleje	Účel koleje, TV, jiné
dopravní koleje			
1	658	S1 – L1	Hlavní staniční kolej, TV v celé délce
2	643	S2 – L2	Hlavní staniční kolej, TV v celé délce
3	568	S3 – L3	TV v celé délce
4	643	S4 – L4	TV v celé délce
manipulační koleje			
5	562	Se5 – Se6	boční rampa
7	68	nám. výh. č. 8B - zarážedlo	kusá kolej pro potřeby OŘ a přístavbu vozů určených k demontáži
9	43	nám. výh. č. L 1 - zarážedlo	kusá kolej pro potřeby OŘ a přístavbu vozů určených k demontáži

Tabulka 1 - Přehled staničních kolejí výchozího stavu, SŘ ŽST Sázava u Žďáru, SŽ s.o.

Stanice je dále z pohledu základní konfigurace vybavena dvěma ostrovními nástupišti, tedy celkem čtyřmi nástupními hranami, které jsou situovány mezi hlavními a předjízdny dopravními kolejemi. Délka nástupních hran je 248m v případě nástupní hrany u hlavní staniční koleje a 127m v případě nástupní hrany u předjízdne staniční koleje:

- nástupiště č. 1 je mezi kolejemi č. 1 a 3, délka nástupištní hrany u koleje č. 1 je 248 m, u koleje č. 3 je to 127 m, výška nástupiště nad TK je 380 mm,
- nástupiště č. 2 je mezi kolejemi č. 2 a 4, délka nástupištní hrany u koleje č. 2 je 248 m, u koleje č. 4 je to 127 m, výška nástupiště nad TK je 380 mm,

Obě ostrovní nástupiště jsou přístupná podchodem, bezbariérový přístup však není možný.

Do staničního kolejiště je zaústěná vlečka č. 5207 Lesní družstvo obcí Přibyslav, vlečka Sázava, a to do manipulační koleje č. 9 výhybkou L1 v km 94,502.

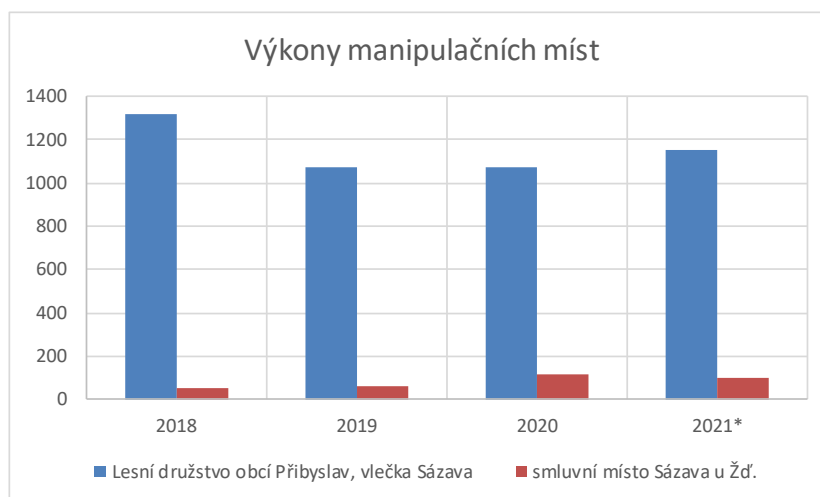
Zabezpečovací zařízení ve stanici je 3. kategorie – reléové zabezpečovací zařízení. Ve stanici jsou vybudována 4 pomocná stavědla. V přilehlých mezistaničních úsecích (Sázava u Žďáru – Žďár nad Sázavou a Sázava u Žďáru – Přibyslav) je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový univerzální automatický blok v obou traťových kolejích doplněný vlakovým zabezpečovačem.

Trakční soustava ve stanici a v přilehlých mezistaničních úsecích je střídavá 25 kV/50 Hz. Dopravní koleje jsou elektrizovány, manipulační, účelové a vlečkové koleje nejsou vybaveny trakčním vedením.

Většina vlaků vedená přes ŽST Sázava u Žďáru je vedena po hlavních staničních kolejích. V případě potřeby změny sledu vlaků jsou využívány dopravní koleje č. 3 a 4. Dle GVD je v současnosti předjížděn v ŽST Sázava u Žďáru jeden nákladní vlak 4 jinými vlaky. Dopravní koleje č. 3 a 4 jsou tak využívány zejména v případě nepravidelností nebo mimořádností, nebo když to vyžaduje dopravní situace. Manipulační kolej č. 5 je využívána k odstavování vozů v případě potřeby, nebo pro shromažďování vozů pro potřeby zaústěné železniční vlečky. Smluvní manipulační místo nacházející se na manipulační koleji č.5 je využíváno sporadicky.

	2018	2019	2020	2021*
Lesní družstvo obcí Přibyslav, vlečka Sázava	1322	1075	1070	1156
smluvní místo Sázava u Žď.	56	61	119	105

* pouze odhad dle období 01-05/2021



Tabulka 2 - Výkony manipulačních míst ŽST Sázava u Žďáru, ČD Cargo a.s.

3 ROZSAH DOPRAVY

Rozsah dopravy tvoří jak osobní doprava, tak doprava nákladní. Osobní doprava je v stávajícím stavu zastoupena dálkovou dopravou v podobě linky R9, a regionální dopravou, která svým charakterem dálkovou linku doplňuje a zabezpečuje obsluhu méně významných celků – zabezpečení přestupních vazeb. Rozsah dopravy doplňuje nákladní doprava, místní – zabezpečující obsluhu místních manipulačních míst, a dálková – především tranzitní vlaky taky ve vztahu k provozu na hlavní koridorové trati přes Českou Třebovou – funkce odklonové trasy.

Výhledový rozsah dopravy je do značné míry podobný stávající skladbě provozu. Nadále zde bude provozována dálková linka R9 dle stávajících zvyklostí (takt 60/120 minut, bez obsluhy ŽST Sázava u Žďáru), a regionální linka osobních vlaků Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod (takt 60/120 minut, včetně obsluhy ŽST Sázava u Žďáru). Z pohledu nákladní dopravy je možno čekat pouze minimální změny rozsahu místní nákladní dopravy, očekáván je však nárůst tranzitní dálkové nákladní dopravy právě ve vztahu ke koridorové trati a její nedostatečné kapacitě. Ve výhledovém stavu tak bude předmětný úsek na rozdíl od stávajícího stavu navíc zatížen především tranzitní nákladní dopravou.

Mimo výhledový rozsah dopravy je ověřován také „přechodný“ výhledový rozsah dopravy, kdy předmětnou částí infrastruktury bude vedena doprava ve vztahu VRT – s charakterem pouze tranzitní dopravy bez obsluhy ŽST Sázava u Žďáru. Tento „přechodný“ rozsah dopravy bude platný pouze v případě částečného vybudování sítě VRT – VRT v oblasti Prahy a Brna, vzájemně propojena pomocí stávající tratě (výhledově kompletní spojení pomocí novostavby VRT).

Pro výhledový rozsah dopravy, a také pro „přechodný“ výhledový rozsah dopravy dle koncepce VRT jsou zpracovány výhledové grafiky vlakové dopravy včetně výhledových plánů obsazení dopravních kolejí ŽST Sázava u Žďáru – doloženy ve výkresové části.

4 NAVRHOVANÝ STAV

4.1 Popis navrhovaného stavu

Výhledová konfigurace předmětné části infrastruktury z pohledu provozní a dopravní technologie zatím nebyla stanovena žádnou projektovou dokumentací, kromě dopravě-technologického posouzení celotraťové technologie (MCO a.s., 02/2018), které stanovilo pouze základní rámcové vstupy. Výhledová podoba modernizovaného traťového úseku, a především modernizované železniční stanice Sázava u Žďáru tak je stanovena zcela nově.

Základní konfigurace ŽST Sázava u Žďáru je tedy v navrhovaném stavu obdobná stavu stávajícímu, avšak z pohledu technologie provozu stanice a také vozebního ramene do značné míry vylepšena. Stanice bude vybavena čtyřmi dopravními kolejemi – konfigurace dopravního kolejiště je navržena dle základního požadavku dopravní technologie – maximalizace užité délky předjízdnych dopravních kolejí. Dopravě-technologické posouzení celotraťové technologie doporučuje prodloužení minimálně liché kolejové skupiny na délku 800 metrů a víc (jízda dlouhých tranzitních vlaků směr Brno – možnost jejich odstavení a předjetí dálkovým osobním vlakem), stanice však bude prodloužena kompletně a bude tedy poskytovat plný dopravní program pro dlouhé vlaky. Dopravní staniční koleje:

- hlavní staniční dopravní kolej č.1: min. 110km/h, 852m, nástupní hrana 140m, TV,
- hlavní staniční dopravní kolej č.2: min. 110km/h, 810m, nástupní hrana 140m, TV,
- předjízdna staniční dopravní kolej č.3+3a: 60km/h, 769m (ETCS 872m/813m dle uvažovaného směru jízdy), nástupní hrana 140m, TV,
 - předjízdna staniční dopravní kolej č.3: 60km/h, 563m, nástupní hrana 140m, TV,
 - průjezdná staniční dopravní kolej č.3a: 60km/h, 129m, bez nástupní hrany, TV,
- předjízdna staniční dopravní kolej č.4: 60km/h, 735m (ETCS 815m/790m dle uvažovaného směru jízdy), nástupní hrana 140m, TV.

Všechny dopravní staniční koleje budou vybaveny nástupní hranou, stanice tak bude vybavena celkem čtyřmi nástupními hranami (dvojice ostrovních nástupišť, provoz teoreticky vyžaduje pouze dvě nástupní hrany (obsluha pouze regionálními osobními vlaky), výhledový grafikon však počítá s poměrně těsným provozním uzlem regionálních osobních vlaků v blízkosti ŽST, což by v případě výlukových stavů a mimořádností (a vybavenosti pouze dvojicí nástupních hran) přinášelo značné komplikace přenášející se také na celotraťovou technologii).

Délka všech nástupních hran je navrhována na jednotnou hodnotu 140m s ohledem na výhledově nasazována vozidla regionální osobní dopravy. Původně diskutována délka nástupních hran 250 metrů byla vyhodnocena jako neopodstatněná – dálková osobní doprava je uvažována pouze v tranzitním charakteru bez obsluhy cestující veřejnosti (rovněž „přechodný“ rozsah dopravy ve vztahu ke koncepci VRT). Délka všech nástupních hran je tak navrhována na jednotnou hodnotu 140m vyhovující vzbě vlaků regionální osobní dopravy. Nástupišť budou bezbariérově přístupná podchodem.

Dopravní kolejiště stanice doplňuje manipulační kolejiště stanice, které je tvořeno VN VK koleji a účelovými kolejemi. Do stanice je dle stávajícího stavu zaústěna také železniční vlečka. Manipulační kolej č.5 byla na rozdíl od stávajícího stavu mírně prodloužena, tak aby ve výhledovém stavu umožnila odstavení manipulujícího vlaku i v době zvýšených požadavků na přepravu (ve stávajícím stavu je takový vlak odstavován na dopravní koleji). Stávající prostor účelového kolejiště byl upraven dle požadavků správce tratě, a spolu s železniční vlečkou zapojen do manipulační koleje č.5 (prodloužením koleje č.5 a úpravou zaústění účelového kolejiště a vlečky vznikla manipulační kolej č.7). Konfigurace kolejiště v navrhovaném stavu tak umožní v rámci technologie místní práce výměnu vozů mezi manipulační koleji č.5 a vlečkou za pomoci dopravní koleje č.3a (také v

špičkovém období) – hlavní staniční koleje a příslušné zhlaví tak v základním stavu nebudou obsazovány posunem. Manipulační kolej č.7a – účelová správy tratě je dle doplňujícího požadavku správy tratě prodloužena pro hranici pozemku SŽ – výsledná délka cca 80 metrů. V rámci manipulačního kolejiště je navržen elektrický ohřev výměn na všechny výhybky. Manipulační staniční koleje:

- manipulační kolej č.5: 589m, bez TV, VN VK kolej – boční rampa,
- manipulační kolej č.7: 136m, bez TV, účelová spojovací kolej,
- manipulační kolej č. 7a: 80m, bez TV, účelová kolej správy tratě,
- železniční vlečka: 170m (rampa 80m), bez TV, dle stávajícího stavu, zaústění do nového stavu.

Elektricky přestavované výhybky (všechny staniční výhybky) budou vybaveny ohřevem výměn, a to včetně příslušných výkolejek - z důvodu zajištění spolehlivého stavění jízdních cest během zhoršených klimatických podmínek, které lze v předemné lokalitě očekávat. Stanice bude v rámci navrhovaného stavu vybavena novým staničním zabezpečovacím zařízením elektronického typu, které bude umožňovat výhledové zavedení ETCS a DOZ. Zavedení ETCS a DOZ však bude předmětem další navazující stavby, v rámci předemné stavby proběhne pouze příprava. Stanice tak v navrhovaném stavu zůstane ovládána místně – bude obsazena výpravníkem do doby přechodu na dálkové řízení dopravy DOZ. Dopravní kancelář tak bude umístěna ve stávající výpravní budově, spolu se sociálním zázemím dopravního zaměstnance. Stávající výpravní budova bude za tímto účelem upravena.

Z pohledu aplikace ETCS na vržené kolejové řešení stanice je uvažováno s využitím ochranných drah o hodnotě 75m/100m, s uvolňovací rychlostí 15km/h/20km/h – vzhledem na skutečnost, že stanice bude v navrhovaném stavu sloužit k předjíždění dlouhých vlaků, není vhodné aplikovat vzájemné výluky vlakových cest. Ochranné dráhy a tedy nenulové uvolňovací rychlosti jsou navrženy u návěstidel: S3 (100m, 20km/h), L3a (124m, 20 km/h), S4 (75m, 15 km/h), L4 (100m, 20km/h). Na předjízdňích kolejích je z pohledu aplikace ETCS uvažováno se stáním konce vlaku za odjezdovým (proti směru jízdy) návěstidlem – 20m od omezující výhybky je umístěn prvek na kontrolu volnosti. Novým zabezpečovacím zařízením bude vybavena také navazující traťový úsek Sázava u Žďáru – Přibyslav, který proběhne modernizací spolu se stanicí. Jako traťové zabezpečovací zařízení je uvažován elektronický autoblok, který zachovává stávající počet prostorových oddílů (vzhledem na stupeň dokumentace pouze předpoklad, nutno zpřesnit v dalším stupni dokumentace situováním návěstidel).

V rámci tvorby a projednání dokumentace bylo starostou obce Velká Losenice avizováno vybudování průmyslného parku západně od vlečkového areálu (podrobnosti jsou aktuálně ve vývoji), což nastiňuje vhodnost vybudování vlečkové koleje pro připravovaný průmyslný park. Vzhledem na aktuálně nejasné vstupy je doporučeno v rámci zpracování dalšího stupně dokumentace možnost a účelnost doplnění výhledové vlečky prověřit.

Součástí stavby je také modernizace železničních zastávek Nížkov a Ronov nad Sázavou, kde jsou navrženy nové nástupní hrany o celkové délce 140 metrů. Délka všech nástupních hran zastávek 140 metrů je shodná s délkou nástupních hran ŽST Sázava u Žďáru a je navržena s ohledem na výhledové nasazování vozidel regionální osobní dopravy (zast. Nížkov, zast. Ronov nad Sázavou, a také ŽST Tišnov budou výhledově obsluhovány shodně pouze vlaky regionální osobní dopravy). Stejná délka nástupních hran je navrhována také v rámci modernizace v sousedního mezistaničního úseku Přibyslav – Pohled (v rámci stavby „Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled“).

4.2 Porovnání pravidelných jízdních dob

Dokladovány jsou výhledové pravidelné jízdní doby typových jízdních souprav osobních vlaků, dálkové i regionální osobní dopravy. Typová souprava dálkového osobního

vlaku, které pravidelné jízdní doby jsou zde dokladovány je R: lokomotiva řady 383 Vectron + 8 osobních vozů (400tun/250metrů, obsluhuje Žďár nad Sázavou, ostatní stanice a zastávky v řešeném úseku projíždí). Typová souprava regionálního osobního vlaku, které pravidelné jízdní doby jsou zde dokladovány je Os: elektrická jednotka řady 640 RegioPanter (160tun/80metrů, obsluhuje všechny stanice a zastávky v předmětném úseku).

Výhledové jízdní doby byly následně porovnány s jízdními dobami stávajícími. Výsledkem je časová úspora pravidelných jízdních dob (bez započítaných pobytu souprav v dopravních bodech) při jízdě rychlíku vlaku přibližně 1 minutu pro směr jízdy Sázava u Žďáru – Přibyslav, a 1,5 minuty ve směru Přibyslav – Sázava u Žďáru, při jízdě spěšného/osobního vlaku 0,5 min ve směru Sázava u Žďáru – Přibyslav a bez úspor v opačném směru. Typová nákladní souprava (lokomotiva řady 1216 Taurus + 1600t/650m) při jízdě modernizovaným mezistaničním úsekem nevykazuje časovou úsporu.

Stávající jízdní doby - GVD 2019 - list 301								
R	Os	N(tranzit)	dopravní bod			R	Os	N(tranzit)
-	-	-	✓	✓	ŽST Sázava u Žďáru	7	4	7,5
-	4	-	✓	✓	Nižkov z	-	2	-
-	2	-	✓	✓	Ronov nad Sázavou z	-	2,5	-
6	2,5	7,5	✓	✓	ŽST Přibyslav	-	-	-
6	8,5	7,5	✓	✓	?	7	8,5	7,5

Výhledové jízdní doby - teoretický výpočet								
R	Os	N(tranzit)	dopravní bod			R	Os	N(tranzit)
-	-	-	✓	✓	ŽST Sázava u Žďáru	2,5	3,5	3,5
2	3,5	3,5	✓	✓	Nižkov z	1	2,5	2
1	2	2	✓	✓	Ronov nad Sázavou z	2	2,5	2
2	2,5	2	✓	✓	ŽST Přibyslav	-	-	-
5	8	7,5	✓	✓	?	5,5	8,5	7,5

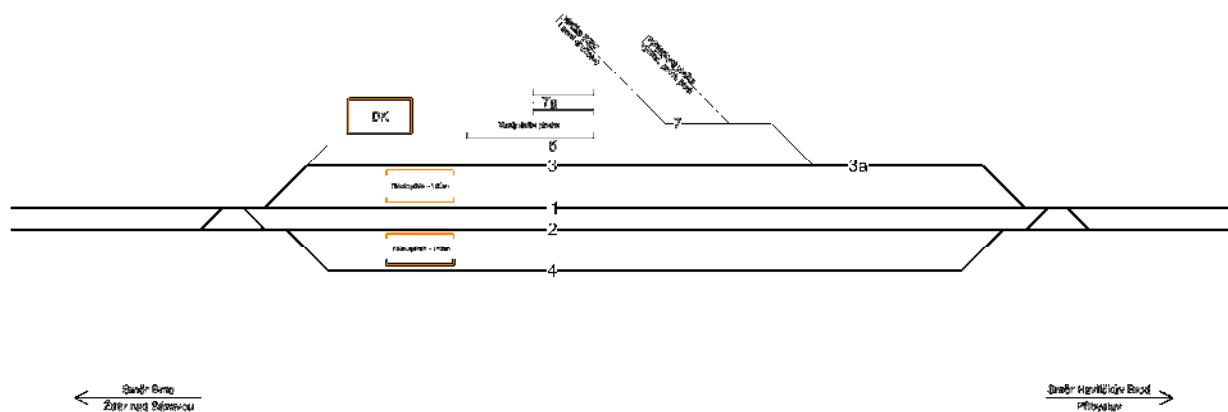
1	0,5	0	Rozdíl			1,5	0	0
---	-----	---	--------	--	--	-----	---	---

Tabulka 3 - Porovnání pravidelných jízdních dob

4.3 Závěr

Rekonstrukce traťového úseku Sázava u Žďáru – Přibyslav navazuje na rekonstrukci traťového úseku Žďár nad Sázavou – Sázava u Žďáru a rekonstrukci úseku Přibyslav – Pohled, čímž se vylepší provozní stav i technologie celého vozebního ramene Brno – Havlíčkův Brod – Kolín – Praha, které je významnou trasou osobní dopravy pro region Vysočiny, ale také dálkové meziregionální osobní dopravy. Vozební rameno je významné také z pohledu nákladní dopravy, jedná se o nákladní koridor plnící důležitou funkci odklonové trasy v případě neprůjezdnosti koridorové trati Praha – Česká Třebová – Brno.

Výhledově bude na trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín zaveden dálkově řízený provoz (DOZ) společně s instalací evropského zabezpečovacího zařízení ETCS, což spolu s modernizacemi jednotlivých částí infrastruktury přinese zvýšení bezpečnosti a přidá na atraktivitu této trati z pohledu dopravců. ŽST Sázava u Žďáru bude připravena poskytovat veřejnosti a dopravcům odpovídající standard dopravy pro 21. století a svou konfigurací bude připravena zvládat i provoní stavy nepravidelné a mimořádné, a to jak z pohledu osobní dopravy, tak z pohledu nákladní dopravy. ŽST Sázava u Žďáru tedy (za předpokladu doplnění systému ETCS) vyhoví provozním požadavkům výhledově na desítky let.



Obrázek 3 - Navrhovaný stav ŽST Sázava u Žďáru - zjednodušená schéma

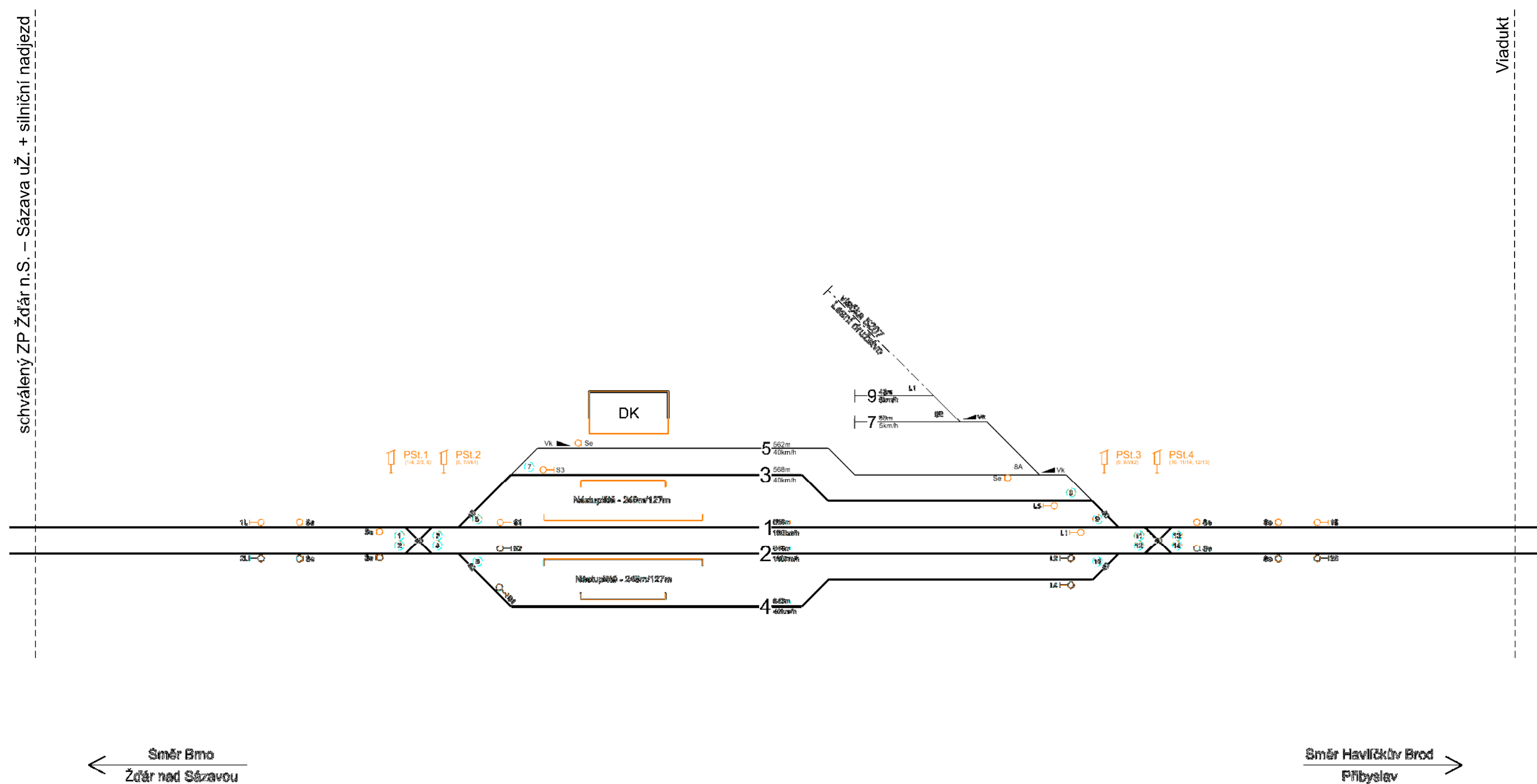
VÝKRESOVÁ ČÁST

Seznam výkresů:

- Výkres 1: Dopravní schéma stávajícího stavu ŽST Sázava u Žďáru
- Výkres 2: Dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Sázava u Žďáru
- Výkres 3: Dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Sázava u Žďáru - ETCS
- Výkres 4: Linkové vedení výhledové osobní dopravy
- Výkres 5: Výhledový grafikon vlakové dopravy
- Výkres 6: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí
- Výkres 7: Výhledový grafikon vlakové dopravy – dle koncepce VRT
- Výkres 8: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí – dle koncepce VRT

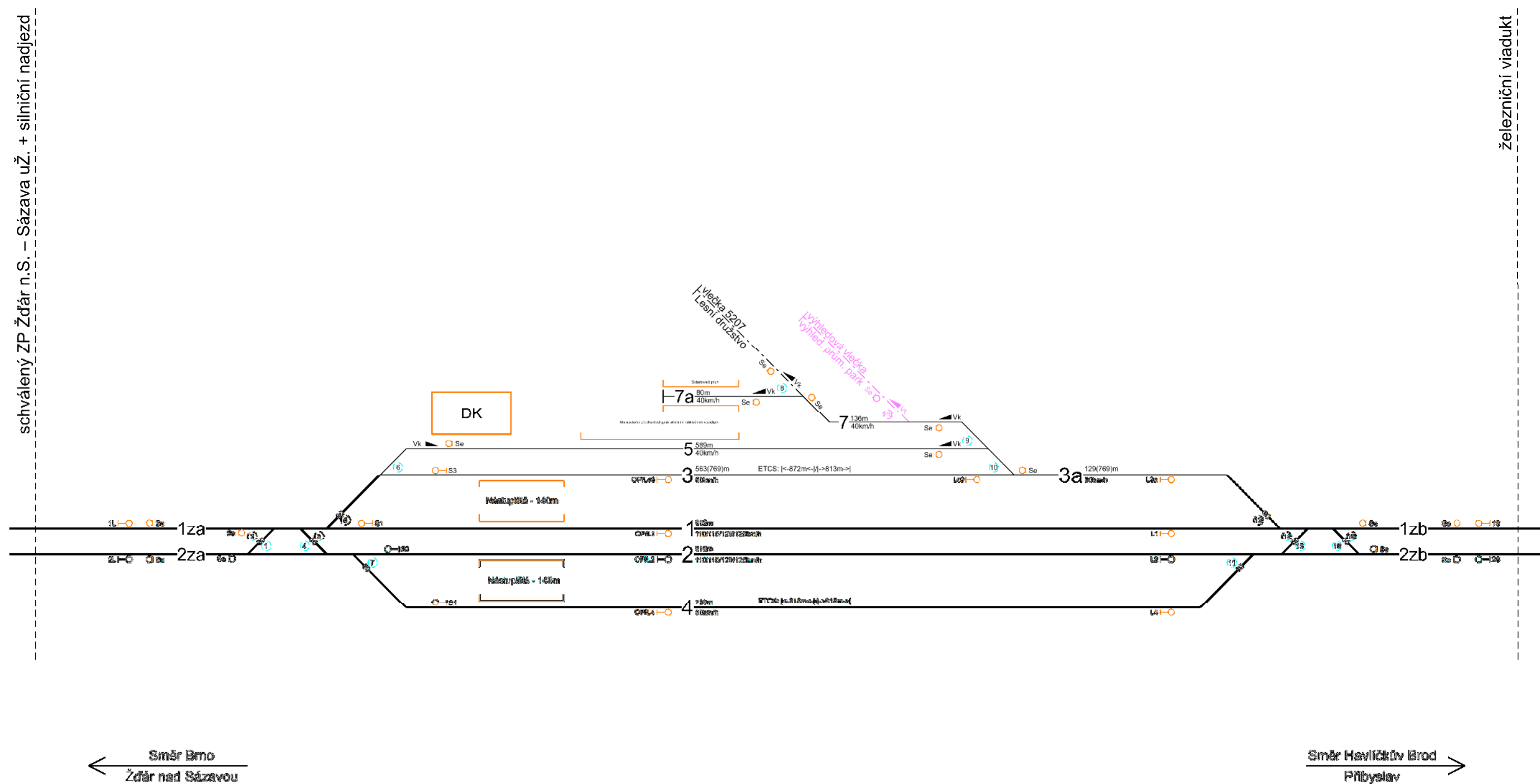
Výkres 1: Dopravní schéma stávajícího stavu ŽST Sázava u Žďáru

ŽST Sázava u Žďáru - stávající stav



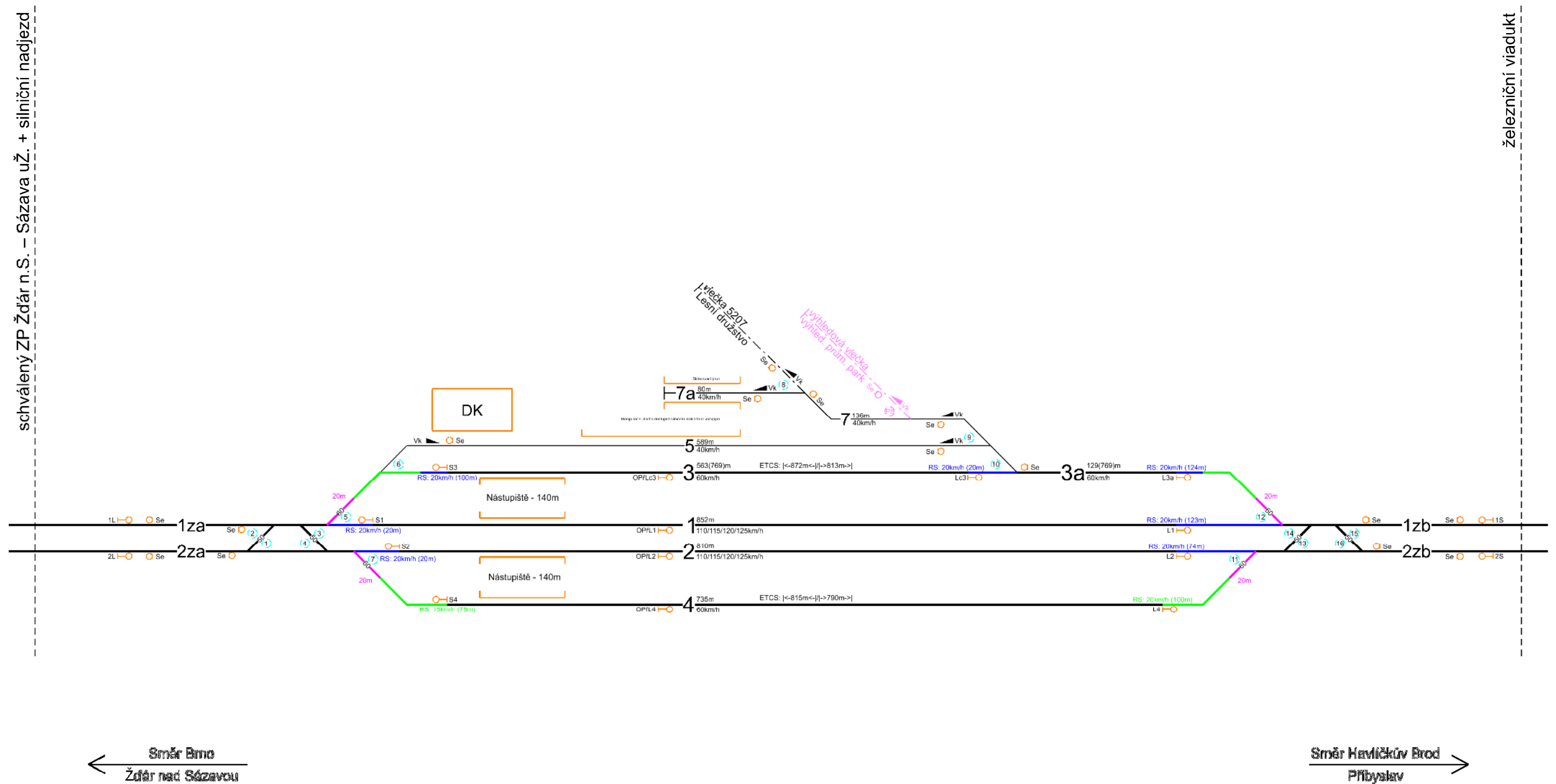
Výkres 2: Dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Sázava u Žďáru

ŽST Sázava u Žďáru - navrhovaný stav



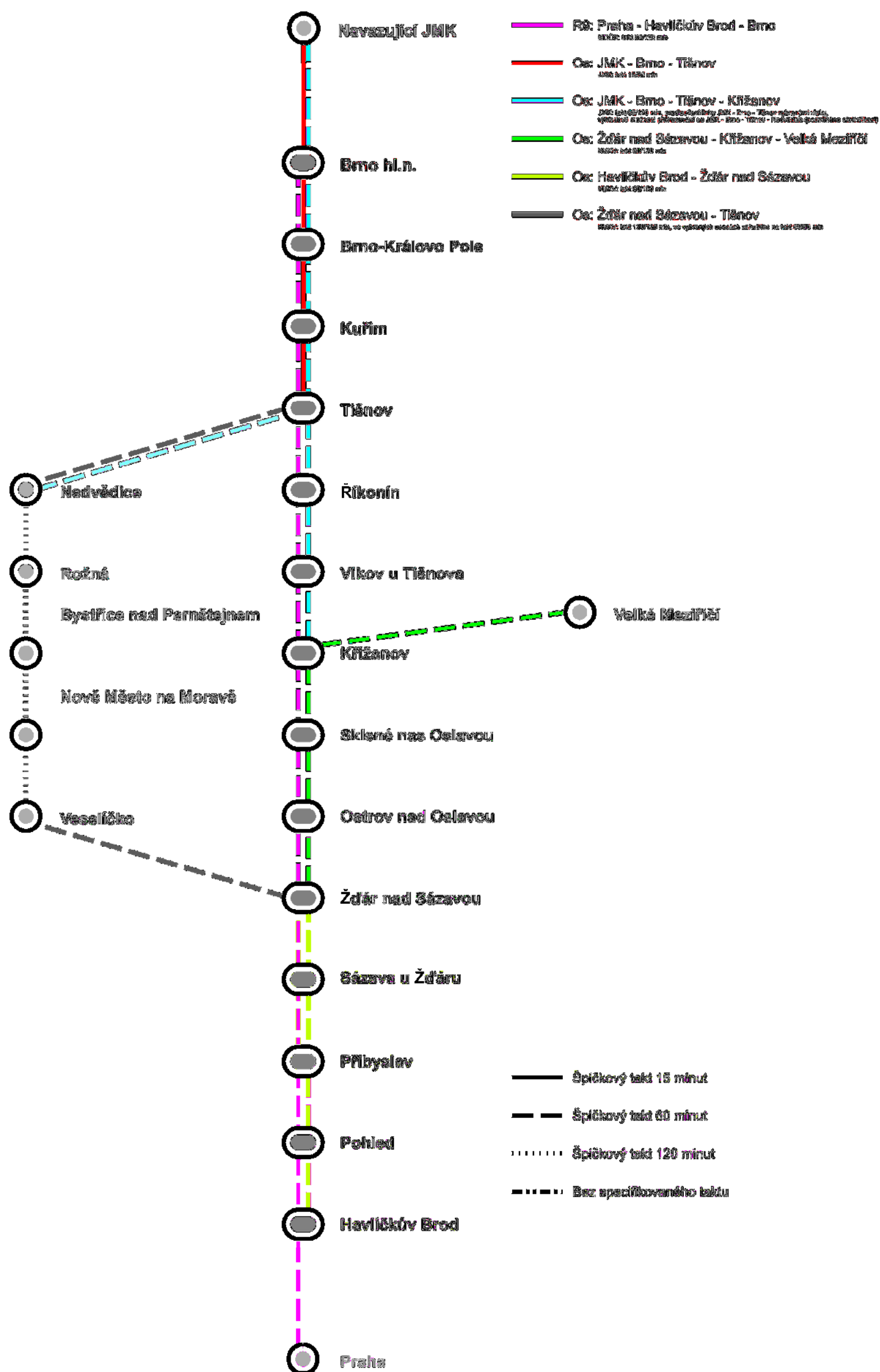
Výkres 3: Dopravní schéma navrhovaného stavu ŽST Sázava u Žďáru - ETCS

ŽST Sázava u Žďáru - navrhovaný stav Aplikace ETCS



Výkres 4: Linkové vedení výhledové osobní dopravy

Linkové vedení výhledové dopravy



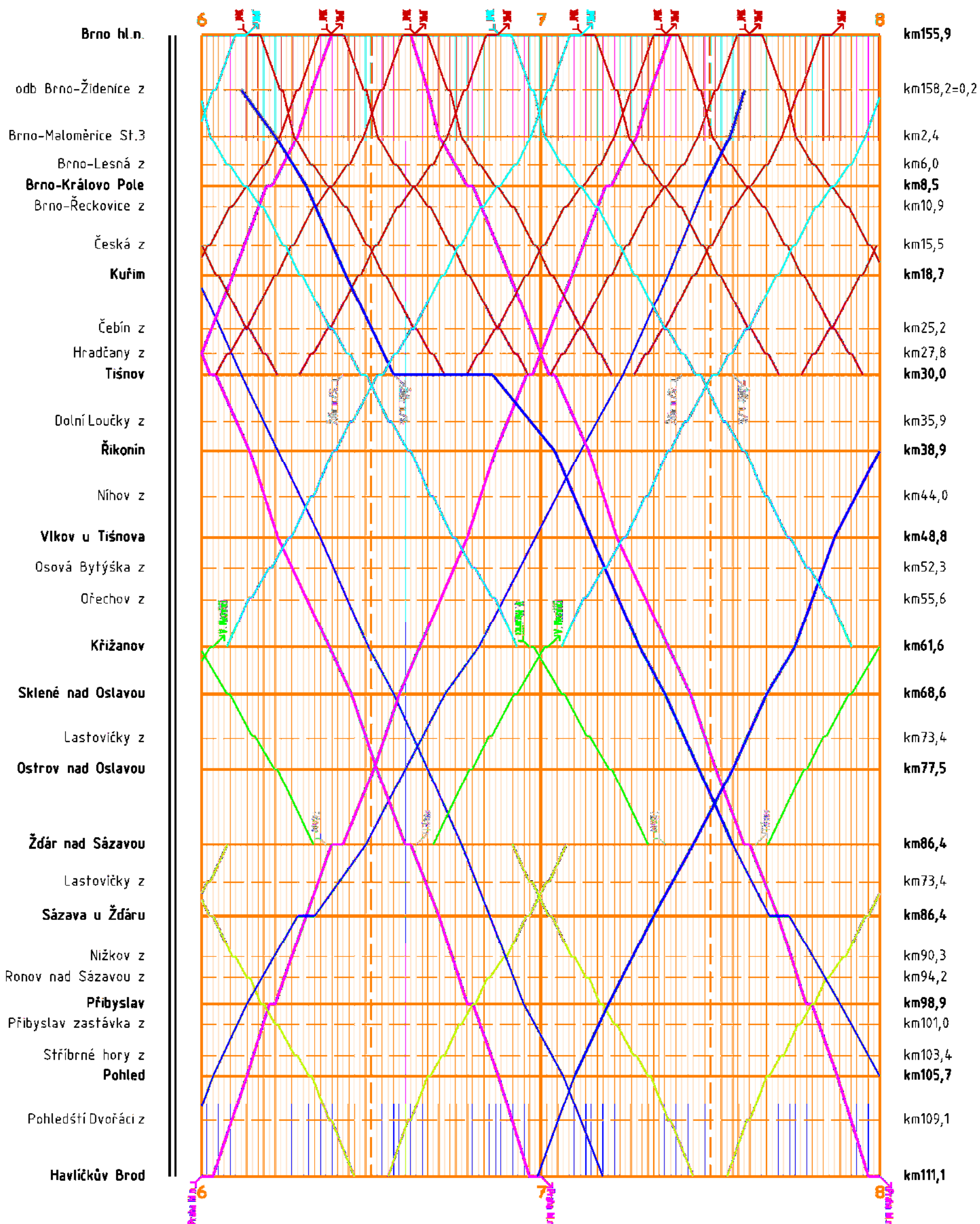
Výkres 5: Výhledový grafikon vlakové dopravy

"Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)"

Výhledový grafikon vlakové dopravy

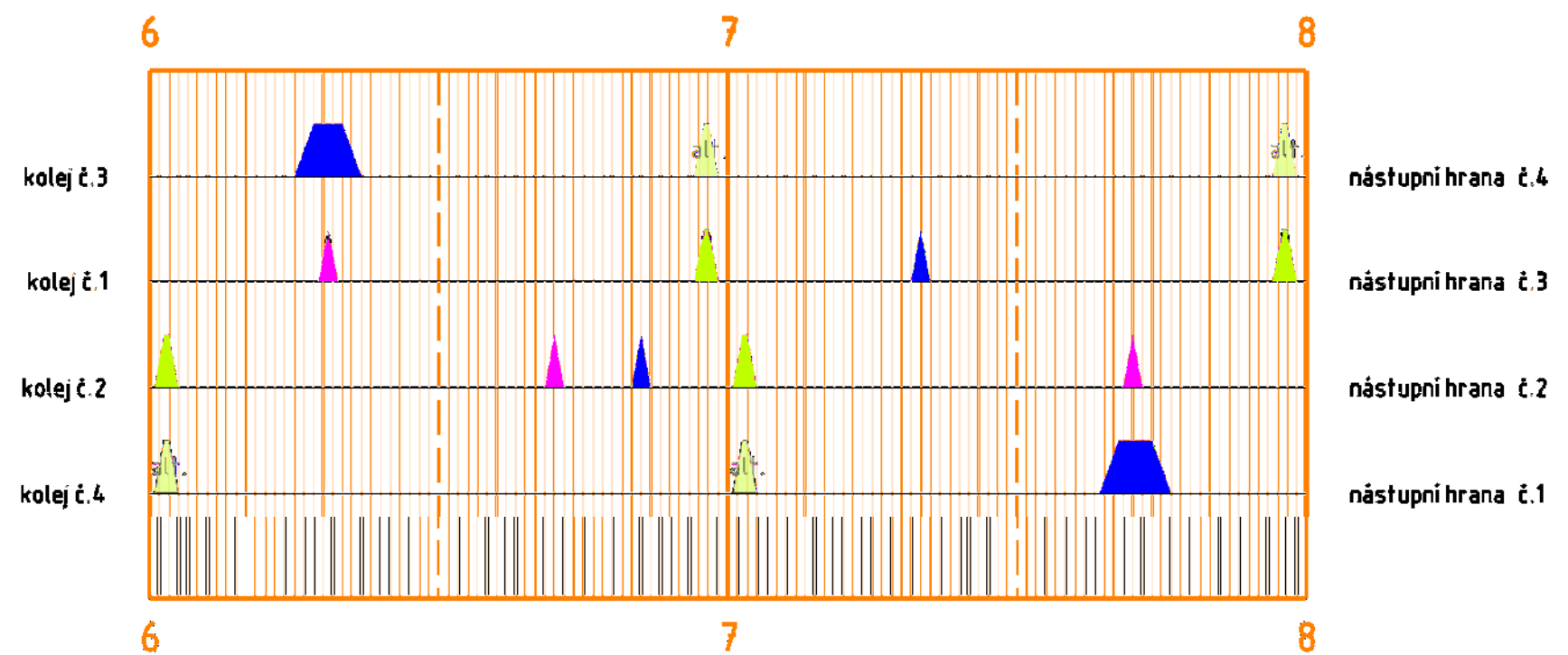
K: Linka RP: Praha - Havlíčkův Brod - Brno, takt $\frac{60}{120}$ minOs: Linka JMK - Brno - Tišnov, takt $\frac{60}{120}$ minOs: Linka JMK - Brno - Tišnov - Křižanov, takt $\frac{60}{120}$ min, prodloužení linky JMK - Brno - TišnovOs: Linka Žďár nad Sázavou - Křižanov - Velké Meziříčí, takt $\frac{60}{120}$ minOs: Linka Havlíčkův Brod - Žďár nad Sázavou, takt $\frac{60}{120}$ min

N: Nax (cca 12 párů), Pn (cca 18 párů), Mn (cca 20 párů)



Výkres 6: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí

“Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)”
Výhledový plán obsazení dopravních kolejí ŽST Sázava u Žďáru
R: linka RŽ. Praha - Havlíčkův Brod - Brno, takt 60 min
Os: linka JMK - Brno - Tišnov, takt 15 min
Os: linka JMK - Brno - Tišnov - Křižanov, takt 15 min, prodloužení linky JMK - Brno - Tišnov
Os: linka Žďár nad Sázavou - Křižanov - Velké Meziříčí, takt 15 min
Os: linka Havlíčkův Brod - Žďár nad Sázavou, takt 60 min
N: Max (cca 13 párů), Pn (cca 13 párů), Mn (cca 3 páry)



Výkres 7: Výhledový grafikon vlakové dopravy – dle koncepce VRT

"Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)"

Výhledový grafikon vlakové dopravy – dle koncepce VRT: etapa Světlá n.S. + V. Bíteš (horizont 2035: přechodové období, tzn. pilotní úseky VRT)

R: linka R9: Praha - Havlíčkův Brod - Brno, takt 150 min

Os: linka JMK - Brno - Tišnov, takt 90 min

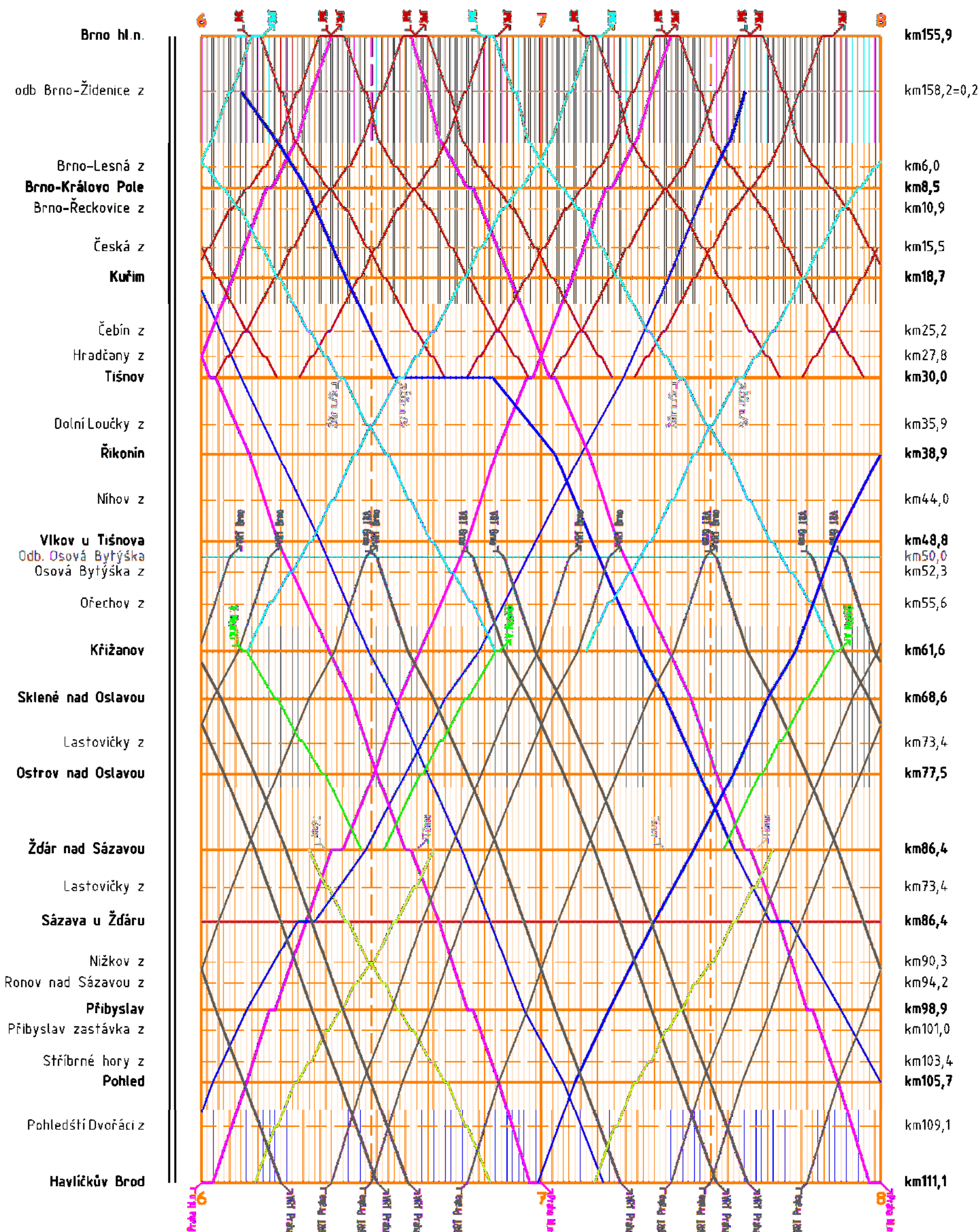
Os: linka JMK - Brno - Tišnov - Křižanov, takt 90 min, prodloužení linky JMK - Brno - Tišnov

Os: linka Žďár nad Sázavou - Křižanov - Velké Meziříčí, takt 90 min

Os: linka Havlíčkův Brod - Žďár nad Sázavou, takt 90 min

N: Nax (cca 12 párů), Pn (cca 18 párů), Mn (cca 2 páry)

VRT: linky SPRT-Ex3-Ex5, takt 60 min pro každou linku



Výkres 8: Výhledový plán obsazení dopravních kolejí – dle koncepce VRT

"Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) - Přibyslav (mimo)"
Výhledový plán obsazení dopravních kolejí ŽST Sázava u Žďáru - dle koncepce VRT: etapa Světlá n.S. + V. Bíteš
R: linka R8: Praha - Havlíčkův Brod - Brno, takt 150 min
Os: linka JMK - Brno - Třebíč, takt 90 min
Os: linka JMK - Brno - Třebíč - Křižanov, takt 180 min, prodloužení linky JMK - Brno - Třebíč
Os: linka Žďár nad Sázavou - Křižanov - Velké Meziříčí, takt 180 min
Os: linka Havlíčkův Brod - Žďár nad Sázavou, takt 180 min
N: Nax (cca 12 párů), Pn (cca 18 párů), Mn (cca 2 páry)
VRT: linky SPR1-Ex3-Ex5, takt 60 min pro každou linku

