



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	06/2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Tomáš Malý

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	[např. Stavební správa východ]	
Adresa:	[adresa pracoviště zástupce investora]	

Zhotovitel díla:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	
Kontakt:	T: +420 558 570 444 E: info@moravia.cz	
Zhotovitel části/objektu:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc	
Kontakt:	T: +420 558 570 444 E: info@moravia.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Tomáš Malý	Specialista:

Název stavby/akce:	Zřízení Žst. Česká Metuje	Označení investora: S622100168
		Zakázka: 22-017-239-ZP
Název části:	Záměr projektu - příloha	Označení části: K.8
Název objektu/dílčí části:	Doprovodná dokumentace	Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:	Provozní a dopravní technologie	Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 002
Název dílčí části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Patrik Kouřil	Měřítko: - Formáty: -
Kraj:	Katastrální území: viz textová část ZP	TUDU: 1561 18, 1561 J1, 1561 JA, 1561 20
Královehradecký		Smluvní datum zpracování: 06/2023

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobí:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 1 0 0 1 6 8	-	Z P X X - K 8 X X X	- X X X X X X X X X X	- X X	- 1 - 0 0 2	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]

„Zřízení žst. Česká Metuje“

Záměr projektu

Provozní a dopravní technologie

Technická zpráva

OBSAH

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK.....	4
ÚVOD	5
1 PROVOZNĚ TECHNOLOGICKÉ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU	6
1.1 Česká Metuje a širší vztahy v dopravě	6
1.2 Základní informace o trati	7
1.3 nz Česká Metuje	7
1.4 Dopravní technologie	7
1.5 Popis traťového úseku	8
1.6 Současný rozsah dopravy	9
1.7 Ukazatele kapacity.....	9
1.8 Koleje.....	9
1.9 Traťové rychlosti	10
1.10 Zabezpečovací zařízení.....	10
1.11 Personální potřeba	10
2 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY	11
2.1 Osobní doprava.....	11
2.1.1 Krátkodobý časový horizont	11
2.1.2 Střednědobý časový horizont	13
2.1.3 Dlouhodobý časový horizont	14
2.2 Nákladní doprava.....	14
3 NAVRHOVANÝ STAV	15
3.1 Dopravní technologie ve stanici	15
3.2 Alternativní dopravní technologie	16
3.3 Koleje.....	16
3.4 Rychlosti ve stanici.....	16
3.5 Traťové rychlosti	16
3.6 Graf dynamického průběhu rychlosti	17
3.7 Jízdní doby.....	17
3.8 Vlečky.....	17
3.9 Staniční zabezpečovací zařízení	17
3.10 ETCS	17
3.11 Výhledový rozsah dopravy	18
3.12 Výhledový NJŘ	18

3.12.1	Projektová varianta.....	18
3.12.2	Varianta bez projektu	19
3.12.3	Rozdíl v cestovních dobách.....	20
3.13	Ukazatele kapacity.....	21
3.13.1	Projektová varianta.....	21
3.13.2	Varianta bez projektu	22
3.14	Traťové zabezpečovací zařízení	22
3.15	Elektrický ohřev výměn.....	22
3.16	Trakční vedení	22
3.17	Přejezdy	22
3.18	Personální potřeba	23
3.19	Dálkové řízení provozu	23
3.20	Orientační systém	23
ZÁVĚR.....		24
PŘÍLOHOVÁ ČÁST DOKUMENTACE		25

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

- ŽST..... železniční stanice
- KJŘ..... knižní jízdní řád
- NJŘ..... nákresný jízdní řád
- GVD grafikon vlakové dopravy
- TTP..... tabulky traťových poměrů
- ETCS Evropský vlakový zabezpečovací systém
- SZZ..... staniční zabezpečovací zařízení
- TZZ..... traťové zabezpečovací zařízení
- RDP regionální dispečerské pracoviště
- Mn manipulační vlak
- nz nákladiště a zastávka

ÚVOD

Obsahem stavby je zřízení ŽST Česká Metuje jakožto náhrada za stávající zastávku a nákladiště Česká Metuje. Nově zřízená ŽST Česká Metuje umožní křižování vlaků ve stávajícím mezistaničním úseku Teplice nad Metují – Police nad Metují. Rozdělení stávajícího mezistaničního úseku novou železniční stanicí bude mít pozitivní vliv na kapacitu infrastruktury a umožní zavést nové vlakové spoje s atraktivní cestovní dobou.

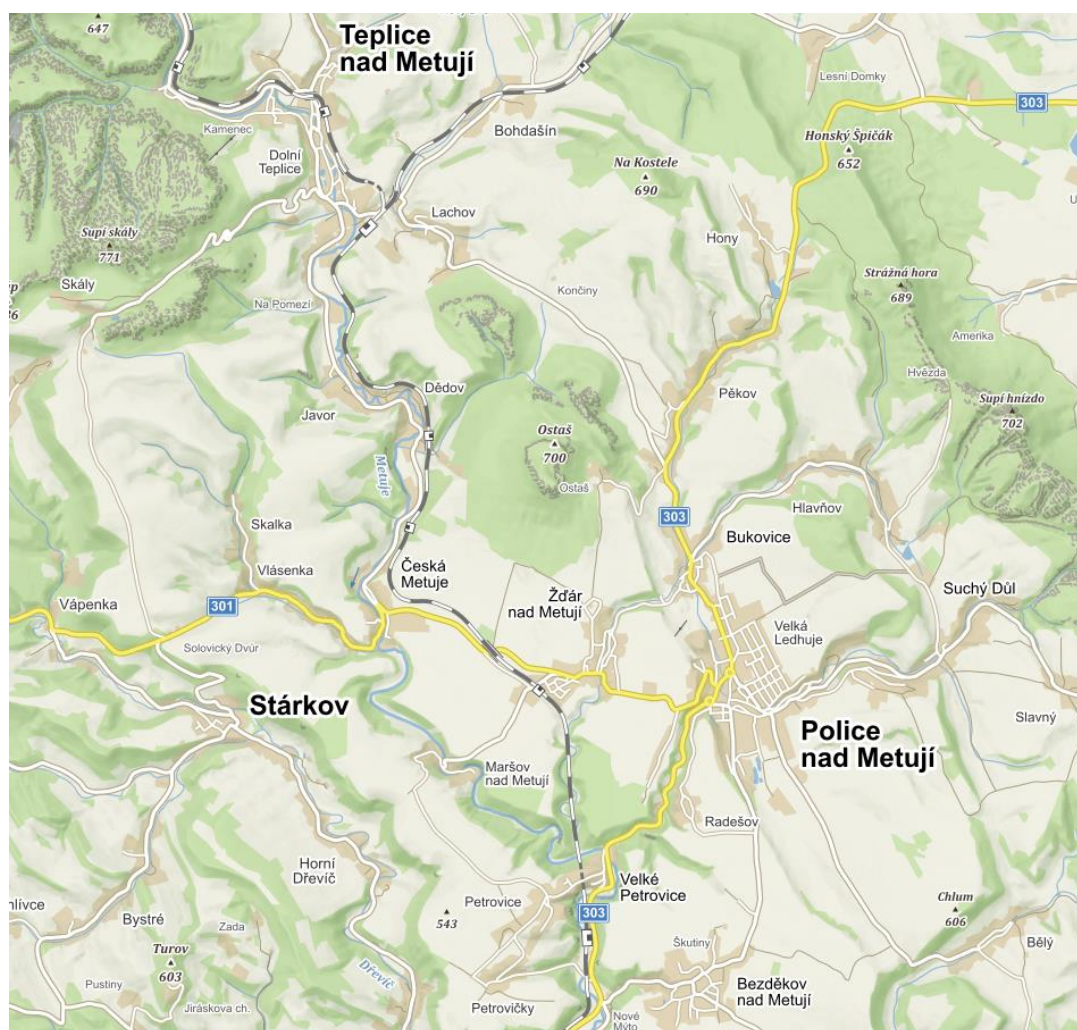
Předpokládaný obvod stavby je v žel. km 72,408 až 81,929. Stavba se bude týkat zejména úpravy kolejiště v současné zastávce a nákladišti Česká Metuje v km 78,311 a úpravy zabezpečovacího zařízení v ŽST Police nad Metují v km 72,408 a v ŽST Teplice nad Metují v km 81,929. Začátek kolejových úprav se uvažuje od km 76,820 po km 78,885.

1 PROVOZNĚ TECHNOLOGICKÉ VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU

1.1 Česká Metuje a širší vztahy v dopravě

Obec Česká Metuje se nachází v Královéhradeckém kraji v jeho severovýchodní části. Nachází se mezi městy Teplice nad Metují a Police nad Metují. Obcí vede silnice III/30110, která vede z České Metuje přes Teplice nad Metují a Adršpach do obce Chvaleč. Jižní částí obce prochází silnice II/301, která obec spojuje s Policí nad Metují na východ a s Trutnovem na západ.

Obec Česká Metuje je obsluhována příměstskou autobusovou linkou č. 360, která spojuje Teplice nad Metují s Českou Metují, Žďárem nad Metují a Policí nad Metují. V blízkosti současné zastávky Česká Metuje se nachází autobusová zastávka Teplice nad Metují, Dědov, kovárna, která je rovněž obsluhována linkou 360.



1.2 Základní informace o trati

Stavba se nachází na trati KJŘ 027 Starkoč – Broumov, dle GVD jde o trať 506-1 Týniště nad Orlicí – Otovice zastávka z, dle TTP se jedná o trať 506A Týniště nad Orlicí – Meziměstí st. hr. a dle Prohlášení o dráze se jedná o trať č. 628 00 Týniště nad Orlicí – Meziměstí st.hr. Dovolena třída zatížení trati je C4. Organizačně spadá trať pod OŘ Hradec Králové, PO Hradec Králové.

Trať je jednokolejná a neelektrifikovaná. Drážní doprava je organizována dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Jedná se o dráhu celostátní, která není součástí systému TEN-T. V úseku Týniště nad Orlicí – Opočno pod Orlickými horami je trať zabezpečená telefonickým dorozumíváním, v úseku Opočno pod Orlickými horami – Teplice nad Metují je trať zabezpečená automatickým hradlem s úseky s oddílovými návěstidly i bez nich, v úseku Teplice nad Metují – Meziměstí st.hr. je trať zabezpečená reléovým poloautoblokem bez kontroly volnosti tratě.

Normativ délky pro vlaky nákladní dopravy je 323 m, normativ délky pro vlaky dálkové dopravy je 100 m a pro zastávkové vlaky 80 m. Největší povolená délka vlaku je 507 m. Zábrazdná vzdálenost na trati je 700 m. V předmětném úseku Police nad Metují – Meziměstí je nejvyšší traťová rychlost 80 km/h.

1.3 nz Česká Metuje

Nákladiště, zastávka Česká Metuje leží v km 78,311 mezi stanicemi Police nad Metují a Teplice nad Metují. Odbočná výhybka 1C se nachází v km 78,572. Nákladiště je současně neobsazenou zastávkou. Je přidělena OSPD Hradec Králové, OSŘP Hradec Králové a PO Hradec Králové, sídlem přednosty PO je stanice Hradec Králové hl.n. Činnost ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí plní pracoviště výpravčího ŽST Police nad Metují.

V zastávce je po cestující veřejnosti zřízeno: přístřešek pro cestující, sypané nástupiště v délce 140 m, s výškou do 200 mm nad temenem kolejnice. Elektrické osvětlení nástupiště je provedeno perónními stožárky, stožáry JŽ a je ovládáno automaticky. Nákladiště je vybaveno krytým skladištěm a boční rampou v majetku obce Česká Metuje. V místě zastávky a nákladiště je traťová rychlost 70 km/h.

V traťové koleji u výhybky 1C směrem k Teplicím nad Metují je zřízená izolovaná kolejnice IK, jejíž obsazení vozidly je podmínkou pro uvolnění výsledného klíče z elektromagnetického zámku a správné činnosti zabezpečovacího zařízení při obsluze nákladiště.

Uvolnění izolované kolejnice IK a uzamčení výsledného klíče Vk1/1Ct/1C je podmínkou pro volnost trati automatického hradla AH-88 po příjezdu vlaku do ŽST Teplice nad Metují.

1.4 Dopravní technologie

Nákladiště je obsluhováno manipulačními vlaky jedoucími ve směru Police nad Metují – Teplice nad Metují bez uvolnění traťové koleje. Posun bez lokomotivy, odraz a spouštění vozů a posun trhnutím jsou zakázány.

Po příjezdu vlaku do nz Česká Metuje zaměstnanec řídící posun:

1. Zajistí, aby posunový díl zajel za výhybku 1C a tím obsadil izolovanou kolejnici IK.
2. Požádá telefonicky výpravčího v železniční stanici Police nad Metují, aby uvolnil výsledný klíč Vk1/1Ct/1C v elektromagnetickém zámku.

3. Zařídí postupné odemknutí zámků v pořadí:
 - kontrolní zámek Vk1,
 - kontrolní odtlačný zámek výhybky č. 1C,
 - výměnový zámek výhybky č. 1C.
4. Nařídí sklopení výkolejky Vk1 a přestavování výhybky č. 1C pro zamýšlený posun.

Po ukončení posunu zaměstnanec řídící posun:

1. Zajistí přestavení výhybky č. 1C do základní polohy a naklopení výkolejky Vk1 do polohy na koleji.
2. Jejich uzamčení všemi zámků v obráceném pořadí vzhledem k postupu při odemykání.
3. Zajistí výsledný klíč Vk1/1Ct/1C v elektromagnetickém zámku.
4. Oznámí ukončení posunu a předvídaný odjezd z nákladiště výpravčímu do železniční stanice Teplice nad Metují.
5. Dá souhlas k odjezdu z nákladiště.

Obsluha nákladiště dle GVD 2021/2022 probíhá manipulačním vlakem Mn 83747 bez uvolnění traťové koleje 3 krát týdně (pondělí, středa, pátek). Dle sdělení dopravce ČD Cargo, a.s. jsou v nákladišti průměrně manipulovány 3 vozy. V zimních měsících jsou požadavky na obsluhu téměř nulové. Ve stávajícím stavu má Mn vlak v nz Česká Metuje pobyt pro manipulaci v délce 10-11 min.

Zastávka Česká Metuje je obsluhována vybranými spěšnými vlaky relace Starkoč – Broumov, zastávka je na znamení.

1.5 Popis traťového úseku

Zastávka a nákladiště Česká Metuje leží v km 78,311 mezistaničního úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují. Nejvyšší traťová rychlost v tomto úseku je 80 km/h, přes nz Česká Metuje je traťová rychlost 70 km/h. Trať je jednokolejná, vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo AH-88 bez oddílových návěstidel.

V mezistaničním úseku se nachází také zastávka Žďár nad Metují v km 75,720, která je přidělena OSPD Hradec Králové, OSŘP Hradec Králové a PO Hradec Králové. V zastávce je zřízen přístřešek pro cestující a nástupiště typu Tischer v délce 132 m s výškou 300 mm nad TK.

Dále se v mezistaničním úseku nachází zastávka Dědov, která leží v km 79,430. Je přidělena OSPD Hradec Králové, OSŘP Hradec Králové a PO Hradec Králové. V zastávce je zřízen přístřešek pro cestující a nástupiště typu Tischer v délce 90 m s výškou 300 mm nad TK.

V mezistaničním úseku je dovolena jízda jednoho zavěšeného postrku, posun mezi dopravnami není zakázán ve směru Police nad Metují – Teplice nad Metují.

V mezistaničním úseku se nachází přejezdy P5117 a P5119, přičemž P5119 slouží jako přechod pro pěší.

Rádiové spojení je zajištěno prostřednictvím SRD-70.

Mezi ŽST Police nad Metují a zastávkou Žďár nad Metují z se nachází Petrovický tunel v km 73,421 – 73,711, tento tunel je řazen do kategorie se zvýšeným požárním nebezpečím.

1.6 Současný rozsah dopravy

V současném stavu je přes nz Česká Metuje vedených 44 pravidelných vlaků dle GVD 2021/2022. Bližší přehled přináší následující tabulka.

GVD 2021/2022	Sp	Os	Mn	SUMA
Teplice nad Metují – Police nad Metují	17	4	1	22
Police nad Metují – Teplice nad Metují	17	4	1	22

Skutečný rozsah dopravy je pak nižší, jelikož ne všechny vlaky v GVD jedou denně.

Vybrané Sp a Os vlaky zastavují v nz Česká Metuje. Jedná se o zastávku na znamení. Pobyt vlaků v případě zastavení je kratší než 30 sekund (dle GVD) a závisí od intenzity cestujících. V pracovní dny obsluhuje nz Česká Metuje 21 vlaků osobní dopravy denně, v dny pracovního klidu pak 19 vlaků osobní dopravy za den.

1.7 Ukazatele kapacity

Ukazatele kapacity byly propočteny pro GVD 2021/2022 a pro mezistaniční úsek Teplice nad Metují – Police nad Metují. Ukazatele kapacity jsou k dispozici v tabulce pod tímto textem.

Ukazatele kapacity traťového úseku Teplice nad Metují - Police nad Metují				
Mezistaniční úsek Teplice nad Metují - Police nad Metují				
TK1				
Typ provozu		C	C	C
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků] =	6	35	40
Výpočetní doba	T [min] =	120	900	1440
Celková doba obsazení	B [min] =	75,5	440	503
Průměrná doba obsazení	b [min] =	12,58	12,58	12,58
Optimální hodnota stupně obsazení	S _{OPT} [-] =	0,76	0,62	0,62
Kritická hodnota stupně obsazení	S _{KRIT} [-] =	0,84	0,75	0,75
Optimální hodnota propustnosti	n_{OPT} [vlaků] =	7	44	71
Kritická hodnota propustnosti	n _{KRIT} [vlaků] =	8	54	86
Využití optimální hodnoty propustnosti	K _{OPT} [%] =	83%	79%	56%
Využití kritické hodnoty propustnosti	K _{KRIT} [%] =	75%	65%	47%
Stupeň obsazení	S [-] =	0,63	0,49	0,35
Rozpětí rizikového pásma	r =	-	-	-
Kvalita provozu		vyhovující	vyhovující	vyhovující

1.8 Koleje

Přehled kolejí v nz Česká Metuje, užitečné délky kolejí a jejich účel použití jsou uvedeny v následující tabulce.

Kolej číslo	Užitečná délka koleje [m]	Užitečná délka koleje	Účel použití
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	
dopravní koleje			
Traťová kolej	-	-	V obvodu nástupiště označovaná jak kolej č. 1 (nást. v délce 140 m)
manipulační koleje			
3	168	VK1 – zarážedlo	kusá, boční rampa

1.9 Traťové rychlosti

V koleji č. 1 platí traťová rychlost 70 km/h.

1.10 Zabezpečovací zařízení

V traťové koleji je u výhybky 1C směrem k Teplicím nad Metují instalována izolovaná kolejnice IK, jejíž obsazení vozidly je podmínkou pro uvolnění výsledného klíče z elektromagnetického zámku a správné činnosti zabezpečovacího zařízení při obsluze nákladiště. Uvolnění izolované kolejnice IK a uzamčení výsledného klíče Vk1/1Ct/1C je podmínkou pro volnost trati automatického hradla AH-88 po příjezdu vlaku do ŽST Teplice nad Metují.

1.11 Personální potřeba

Nákladiště a zastávka Česká Metuje v současnosti není obsazení žádným pracovníkem či zaměstnancem dopravní cesty.

2 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY

V rámci výhledového rozsahu dopravy byly stanoveny 3 časové horizonty:

- **Krátkodobý časový horizont** – časový horizont od doby zavedení nové linky Sp Hradec Králové – Náchod – Wrocław (nejdřívější termín zprovoznění linky je plánovaný od jízdního řádu 2026/2027) až do doby zprovoznění stavby RS 5: Praha – Hradec Králové – Wrocław, VRT Východní Čechy.
- **Střednědobý časový horizont** – časový horizont od doby zprovoznění stavby RS 5: Praha – Hradec Králové – Wrocław, VRT Východní Čechy do doby zprovoznění stavby RS 5: Praha – Hradec Králové – Wrocław, Podkrkonoší.
- **Dlouhodobý časový horizont** – časový horizont po dokončení kompletní stavby RS 5: Praha – Hradec Králové – Wrocław, VRT Východní Čechy + Podkrkonoší.

2.1 Osobní doprava

Výhledový rozsah dopravy byl projednán s objednateli dopravy a zkoordinován se stavbou RS 5: Praha – Hradec Králové – Wrocław. Ministerstvo dopravy neočekává v krátkodobém časovém horizontu objednávku žádné dálkové dopravy v předmětném úseku. Ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu závisí vedení dálkové dopravy na rozvoji navazující dopravní infrastruktury.

Výhledový rozsah regionální osobní dopravy je v souladu s Plánem dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje.

2.1.1 Krátkodobý časový horizont

1. Linka Sp Hradec Králové – Náchod – Wrocław

- Interval v předmětném úseku: 240 min.
- Počet spojů denně: 4 páry/24 hod.
- Konstrukční poloha linky: Hradec Králové X:30, Starkoč X:00, Mieroszów 8:00, 12:00, 16:00, 20:00.
- Nad rámec základních vlaků v pracovní dny bude veden 1 pár Sp vlaků v trase Meziměstí – Hradec Králové a zpět:
 - Časová poloha ranního vlaku cca v 6:00 hod z Meziměstí směr Hradec Králové.
 - Časová poloha odpoledního vlaku příjezd cca v 18:00 hod do Meziměstí z Hradce Králové.
- Souprava: DMU délky 45 m (120 míst k sezení).
- Projíždějící linka v České Metuji.

Výchozí pozice pro časovou polohu vlaků Hradec Králové – Wrocław v úseku Náchod – Meziměstí:

- Časové polohy vlaků na jednokolejné trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov způsobují, že časová poloha pro Sp vlaky Hradec Králové – Wrocław je dána křižováním s trutnovskými vlaky v Jaroměři; časová poloha směr Wrocław cca v X:45 hod a z Wrocławu cca v X:15 hod.
- Toto je současně výhodné pro 30minutový proklad vlaků v úseku Hradec Králové – Starkoč.

- Z křižování v Jaroměři dále vyplývá křižování ve Václavících s vlakem Starkoč – Broumov; časová poloha směr do Wrocławu cca X:10 hod a z Wrocławu cca X:50 hod.
- **Z výše uvedeného vyplývá:**
 - Příjezd Sp vlaku Hradec Králové – Wrocław do Náchoda v 19. minutu po liché celé hodině (L:19), odjezd z Náchoda směr Wrocław cca L:21.
 - Odjezd Sp vlaku Wrocław – Hradec Králové z Náchoda v 42 minutu po sudé celé hodině (S:42), příjezd do Náchoda ze směru Wrocław cca S:40.
- Královéhradecký kraj a Dolnoslezské vojvodství se dohodly na předávání vlaků v Meziměstí v sudou celou hodinu vždy v 8:00, 12:00, 16:00, 20:00 hod. V rámci tohoto křižování bude docházet ke vzájemné výměně posádky vlaků (strojvedoucí, vlakvedoucí).

2. Linka Os (Pardubice –) Starkoč – Broumov

- Interval v předmětném úseku: 120 min.
- Počet spojů denně: 10 párů/24 hod.
- Konstrukční poloha linky: Hradec Králové L:00, Náchod S:00, Broumov L:00.
- Souprava: DMU délky 45 m (120 míst k sezení).
- Zastavující linka v České Metuji.

3. Linka Os Starkoč – Broumov

- Interval v předmětném úseku: 120 min
- Počet spojů denně: 10 párů/24 hod.
- Konstrukční poloha linky: Náchod L:00, Broumov S:00.
- Souprava: DMU délky 45 m (120 míst k sezení).
- Zastavující linka v České Metuji.

4. Linka Sp Náchod – Broumov

- Interval v předmětném úseku: 60-120 min.
- V provozu pouze ve špičce pracovních dní jedoucí ve směru přepravní špičky, tzn. ráno směr Náchod, odpoledne směr Broumov.
- Příjezdy do Náchoda cca v 5:30 hod, 6:30 hod, 7:30 hod.
- Odjezdy z Náchoda cca v 14:30 hod, 16:30 hod.
- Počet spojů denně: 3+2 vlaky denně dle směru.
- Konstrukční poloha linky: Broumov X:30.
- Souprava: DMU délky 45 m (120 míst k sezení).
- Projíždějící linka v České Metuji.

V České Metuji bude probíhat vzájemné křižování linek:

- Sp Hradec Králové – Náchod – Wrocław [projíždí].
- Os (Pardubice –) Starkoč – Broumov [zastavuje].

Tento výhledový rozsah dopravy odpovídá:

- zápisu z jednání ze dne 19. 2. 2024 mezi Královéhradeckým krajem, Dolnoslezským vojvodstvím a dopravci, které se uskutečnilo ve věci projektu nové přeshraniční vlakové linky Hradec Králové – Wrocław. Zápis z jednání je k dispozici v přílohové části tohoto dokumentu,
- Memorandu ze dne 27. 8. 2021 mezi Královéhradeckým krajem a Dolnoslezským vojvodstvím týkající se spolupráce při přípravě a realizaci přeshraničních projektů, jejichž cílem je modernizace dopravní infrastruktury a zajištění veřejných služeb v rozsahu přepravy cestujících. Toto Memorandum je k dispozici v přílohové části tohoto dokumentu.

2.1.2 Střednědobý časový horizont

Ve střednědobém časovém horizontu dochází oproti krátkodobému časovému horizontu k nahrazení linky Sp Hradec Králové – Náchod – Wrocław linkou Ex16 Praha – Hradec Králové – Náchod (– Polsko) a k úpravě regionální osobní dopravy následovně:

1. Linka Ex16 Praha – Hradec Králové – Náchod (– Polsko)

- Interval v předmětném úseku: 120 min.
- Konstrukční poloha linky: Hradec Králové X:00.
- Projíždějící linka v České Metuji.

2. Linka Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Horní Adršpach

- Interval v předmětném úseku: 60 min.
- Konstrukční poloha linky: Hradec Králové X:30.
- Souprava: BEMU délky 55 m (160 míst k sezení).
- Zastavující linka v České Metuji – tato linka jede jako spěšný vlak v úseku Pardubice – Náchod, dále již jako zastávkový vlak.

3. Linka Sp Pardubice – Hradec Králové – Broumov (– Kłodzko Miasto)

- Interval v předmětném úseku: 120 min.
- Konstrukční poloha linky: Hradec Králové S:00, Broumov L:00.
- Souprava: BEMU délky 80 m (240 míst k sezení).
- Projíždějící linka v České Metuji.

4. Linka Sp Náchod – Broumov

- Interval v předmětném úseku: 120 min. (v provozu pouze ve špičce pracovních dní).
- Konstrukční poloha linky: směrová vazba v Náchodě od linky Ex10B z Prahy.
- Souprava: BEMU délky 55 m (160 míst k sezení).
- Projíždějící linka v České Metuji.

V České Metuji bude probíhat vzájemné křížování linek:

- Ex16 Praha – Hradec Králové – Náchod (– Polsko) [projíždí].
- Sp Pardubice – Hradec Králové – Broumov [zastavuje].

2.1.3 Dlouhodobý časový horizont

V dlouhodobém časovém horizontu dochází k přeložení linky Ex16 na novou trať RS 5 směr Trutnov. Předpokládá se, že na stávající konvenční trať se poté vrátí Sp vlaky Hradec Králové – Náchod (-Polsko). Dle informací ze stavby SP RS 5: *Praha – Hradec Králové – Wrocław* není vyloučeno, že bude některá dálková linka či vybrané spoje vedeny po stávající konvenční trati přes Českou Metuji.

1. Sp Hradec Králové – Náchod (– Polsko)

- Interval v předmětném úseku: 120 min.
- Konstrukční poloha linky: Hradec Králové X:00.
- Projíždějící linka v České Metuji.

2. Linka Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Horní Adršpach

- Interval v předmětném úseku: 60 min.
- Konstrukční poloha linky: Hradec Králové X:30.
- Souprava: BEMU délky 55 m (160 míst k sezení).
- Zastavující linka v České Metuji – tato linka jede jako spěšný vlak v úseku Pardubice – Náchod, dále již jako zastávkový vlak.

3. Linka Sp Pardubice – Hradec Králové – Broumov (– Klodzko Miasto)

- Interval v předmětném úseku: 120 min.
- Konstrukční poloha linky: Hradec Králové S:00, Broumov L:00.
- Souprava: BEMU délky 80 m (240 míst k sezení).
- Projíždějící linka v České Metuji.

4. Linka Sp Náchod – Broumov

- Interval v předmětném úseku: 120 min. (v provozu pouze ve špičce pracovních dní).
- Konstrukční poloha linky: Broumov X:30.
- Souprava: BEMU délky 55 m (160 míst k sezení).
- Projíždějící linka v České Metuji.

Ve stavbě RS 5: *Praha – Hradec Králové – Wrocław* se počítá s alternativním dopravním konceptem, kdy v České Metuji bude probíhat vzájemné křížování linek:

- Sp Broumov – Náchod – Týniště nad Orlicí – Choceň [projíždí].
- Sp Choceň – Týniště nad Orlicí – Náchod – Broumov [zastavuje].

2.2 Nákladní doprava

V nákladní dopravě se uvažuje se zachováním stávajícího rozsahu dopravy i do budoucna – tzn. vedení 1 páru Mn vlaků přes ŽST Česká Metuje. V ŽST Česká Metuje bude probíhat obsluha manipulační koleje.

3 NAVRHOVANÝ STAV

V ŽST Česká Metuje se navrhuje zřízení druhé dopravní koleje, která umožní křižování vlaků. Pro nakládku a vykládku se ve stanici navrhuje rekonstruovat kusou kolej s boční rampou.

Mezi dopravními kolejemi č. 1, 3a se navrhuje zřídit poloostrovní nástupiště délky 90 m s nástupní hranou u každé koleje. Délka nástupiště je navržena na 80m vlakovou soupravu. Přístup na nástupiště bude zajištěn pomocí centrálního přechodu.

Zajištění odvratu při obsluze manipulační koleje č. 5 v navrženém kolejovém řešení není z prostorových důvodů možné – výhybka č. 2 a námezník výhybky č. 3 jsou ve stejné km poloze, nelze tedy umístit výkolejku v koleji č. 3 tak, aby byla kryta kolej č. 1. Z prostorových důvodů není možné umístit ani odvratnou výhybku. Pro zajištění odvratu a tedy možnosti jízdy vlaků po koleji č. 1 v době obsluhy koleje č. 5 by bylo nutné upravit kolejové řešení a vysunout výhybku č. 3 poměrně daleko do trati (cca 300 m). Toto řešení bylo na pracovních poradách s ohledem na neúměrný nárůst investičních nákladů zamítnuto.

3.1 Dopravní technologie ve stanici

Při křižování vlaků pojede vlak ze směru od Meziměstí/Teplice nad Metují na kolej č. 3a a zastaví před centrálním přechodem. Vlak opačného směru – tzn. ze směru od Police nad Metují, pojede na kolej č. 1, aby před příjezdem nekřížil centrální přechod. Při křižování zastavujícího vlaku a projíždějícího vlaku pojede zastavující vlak na kolej č. 3+3a a projíždějící vlak pojede po hlavní staniční koleji č. 1. Ve stanici se budou pravidelně křižovat vlaky linky Sp Hradec Králové – Náchod – Wrocław [projíždí] s Os linkou (Pardubice –) Starkoč – Broumov [zastavuje].

Pro ložné operace ve stanici je určena kusá kolej č. 5 zapojená na teplickém záhlaví. Nákladní vlak přijede do ŽST Česká Metuje primárně na kolej č. 1, aby při nákladním vlaku delším než jsou užitečné délky kolejí č. 3 / 3a nezůstala stát souprava přes centrální přechod, čímž by došlo ke znemožnění přístupu cestujících na nástupiště. Pokud by nastalo křižování s projíždějícím vlakem osobní dopravy, je vhodnější vést nákladní vlak na koleje č. 3, 3a, aby osobní vlak nemusel při průjezdu stanicí snižovat rychlost do odbočky až na 50 km/h a křížit centrální přechod. I zde však platí podmínka, že je nutné dbát na to, aby nebyl znemožněn případný přístup na nástupiště pro některý následující vlak.

Obsluha manipulační koleje č. 5 bude probíhat přes teplické záhlaví. U nákladního vlaku ve směru Teplice nad Metují – Police nad Metují je potřeba dodržet takové řazení soupravy, aby zátěž do ŽST Česká Metuje byla řazena na konci vlaku. Tento vlak zastaví na koleji č. 1, poté odvěsí hnací vozidlo. Toto hnací vozidlo objede odstavené nákladní vozy po koleji č. 3+3a až na teplické záhlaví a poté najede na kolej s odstavenými vozy. Poté se odvěsí vozy ze zadní části soupravy a přes teplické záhlaví se přestaví na kusou manipulační kolej č. 1. V případě, že bude požadavek na zařazení vozů z manipulační koleje č. 5 do Mn vlaku, tak technologie obsluhy bude obdobná a přivěšení vozů proběhne na konec soupravy.

U nákladního vlaku ve směru Police nad Metují – Teplice nad Metují je doporučeno dodržet řazení soupravy tak, aby vozy do ŽST Česká Metuje byly řazeny v přední části vlaku. Obsluha manipulační koleje poté proběhne obdobně jako v předchozím případě.

Velkým přínosem oproti stávajícímu stavu je fakt, že obsluha manipulační koleje bude probíhat s uvolněním traťové koleje, což má pozitivní dopad na kapacitu infrastruktury. Navíc je možné

zajistit křižování vlaků ve stanici. Zřízením ŽST Česká Metuje dojde ke zkrácení mezistaničního úseku, což se projeví pozitivně a ukazatelích kapacity infrastruktury.

3.2 Alternativní dopravní technologie

V rámci zpracování DT SP „Studie proveditelnosti Hradec Králové – Trutnov – Svoboda nad Úpou; včetně spojení Náchod – Broumov“ bylo uvažováno s další výhybnou „Ostaš“ i ŽST Česká Metuje, kdy při zpracování DT SP RS5 došlo k redukci na ŽST Česká Metuje především z důvodu křižování vlaků osobní dopravy. Pro tyto účely je vhodnější zvolení místa pro zastavení u hrany nástupiště. Z časových poloh vlaků vyplývá, že při křižování bude Os vlak ve stanici Česká Metuje zastavovat z přepravních důvodů (pro nástup a výstup cestujících).

Návrh je v souladu s předloženou SP RS5. Dalším aspektem na vybudování ŽST ve stávající poloze je aplikace ETCS a obsluha nakládkové koleje, kdy z pohledu zpracování dopravní technologie by obsluha probíhala jako dnes tzv. traťovým klíčem, kdy je omezen celý úsek Police nad Metují – Teplice nad Metují. Pro křižování vlaků osobní dopravy, kdy pro tento účel je primárně uvedené místo určeno, bude docházet u nástupiště, jak bylo invariantně posuzováno zpracovatelem DT SP RS5 (již v SP „Hradec Králové – Trutnov – Svoboda nad Úpou včetně spojení Náchod – Broumov“ byla uvažována výhybna „Ostaš“ cca v žkm 76,3 společně s ŽST Česká Metuje). Dalším aspektem je vlastnictví pozemků v místě ŽST Česká Metuje ve správě SŽ, kdy další výhybna generuje výkup a zábor zemědělské půdy a byla navržena v CHKO.

3.3 Koleje

Kolej číslo	Užitečná délka koleje [m]	Užitečná délka koleje	Účel použití
		Omezená polohou (námezníků, vých. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)	
dopravní koleje			
1	406	S1 – L1	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej pro všechny vlaky
3	218	S3 – Lc3	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej pro všechny vlaky
3a	122	Sc3a – L3a	Vjezdová, odjezdová, průjezdná kolej pro všechny vlaky
manipulační koleje			
5	105	Zarážedlo – Se3	Všeobecně nakládková a vykládková kolej, boční rampa

3.4 Rychlosti ve stanici

Rychlosti v dopravních kolejích v ŽST Česká Metuje jsou navrženy následující:

- Kolej č. 1: traťová rychlost 80 km/h
- Kolej č. 3: 50 km/h

3.5 Traťové rychlosti

Kolejově jsou plánované stavební úpravy od km 76,820 až po km 78,885, což v cílovém stavu umožní zvýšit traťovou rychlost přes ŽST Česká Metuje ze stávající traťové rychlosti 70 km/h s propadem rychlosti až na hodnotu 65 km/h na výhledové hodnoty 75/80 km/h (rychlostní

profil V100/V130), v případě oblouku v km 76,820 – 77,311 až na hodnotu 80/90 km/h (rychlostní profil V100/V130). Rychlostní profil V150 se při výstavbě systémů ETCS L1 LS a STOP neuvažuje.

3.6 Graf dynamického průběhu rychlosti

V přílohové části dokumentace jsou zpracovány grafy dynamického průběhu rychlostí pro oba směry jízdy pro zastavující a projíždějící vlak v ŽST Česká Metuje, a to jak pro stávající stav, tak i výhledový stav po této stavbě.

3.7 Jízdní doby

Zvýšení traťové rychlosti přinese zkrácení jízdních dob v řádech sekund – viz tabulka.

Jízdní doby [min]	Stávající stav		Cílový stav		Změna	
	Sp	Os	Sp	Os	Sp	Os
Police nad Metují - Teplice nad Metují	9,42	10,27	9,22	10,16	-0,20	-0,11
Teplice nad Metují - Police nad Metují	9,21	10,92	9,00	10,85	-0,21	-0,07

Pozn.: Os vlak zastavuje v ŽST Česká Metuje, Sp vlak touto stanicí projíždí. Jedná se o pravidelné jízdní doby bez započítání pobytu v dopravních. V dynamických výpočtech a grafu rychlosti byla uvažována motorová jednotka Siemens Desiro DMU.

3.8 Vlečky

Nebudou budovány nové vlečky, v cílovém stavu nebudou v ŽST Česká Metuje žádné vlečky.

3.9 Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice bude vybavena zabezpečovací zařízením 3. kategorie umožňující dálkové ovládání.

3.10 ETCS

Součástí stavby je instalace nových návěstidel a příprava pro ETCS. Návrh ETCS je k dispozici v tabulce pod textem.

U vjezdových návěstidel L, S je dle dokumentu „Podmínky a technické požadavky přípravy nebo implementace traťové části ETCS úrovně v módu Limited Supervision“ navržena uvolňovací rychlost 20 km/h.

U návěstidel S1, L1 se ochranné dráhy neřeší, navrhuje se zde uvolňovací rychlosti 20 km/h. U návěstidel S3, L3a je navržena uvolňovací rychlost 10 km/h s ochrannou dráhou menší než 60 m. U cestových návěstidel Sc3a, Lc3, která kryjí centrální přechod, je navržena uvolňovací rychlost 10 km/h, návěstidla jsou vůči sobě umístěna vstřícně na vzdálenost 26 m. U opakovacího návěstidla OPřS1, které je zřízeno z důvodu viditelnosti návěstidla S1, nebude konec oprávnění k jízdě, tudíž zde nebude zřízena uvolňovací rychlost.

TABULKA UVOLŇOVACÍCH RYCHLOSTÍ ETCS			
Návěstidlo	Uvolňovací rychlost [km/h]	Ochranná dráha k	Délka ochranné dráhy [m]
L	20	-	-
L1	20	-	-
Lc3	10	-	-
L3a	10	NV č. 3	<60
S	20	-	-
S1	20	-	-
S3	10	NV č. 1	<60
Sc3a	10	-	-

3.11 Výhledový rozsah dopravy

Tabulka o počtu vlaků ve výhledovém stavu pro krátkodobý časový horizont byla sestavena na základě informací z kapitoly 2.1.1. V nákladní dopravě se předpokládá zachovat 1 pár Mn vlaků v dotčeném traťovém úseku.

GVD 2026/2027+	Sp	Os	Mn	SUMA
Meziměstí – Náchod	8	20	1	29
Náchod – Meziměstí	7	20	1	28
SUMA	15	40	2	57

Linka	Hodinové intervaly																								SUMA
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Sp Hradec Králové - Náchod - Wrocław								1				1				1				1					4
Sp Wrocław - Náchod - Hradec Králové									1				1				1				1				4
Os (Pardubice) - Starkoč - Broumov					1		1				1				1			1			1		1		10
Os Broumov - Starkoč - (Pardubice)						1		1		1		1		1		1		1		1		1		1	10
Os Starkoč - Broumov						1		1		1		1		1		1		1		1		1		1	10
Os Broumov - Starkoč					1		1		1		1		1		1		1		1		1		1		10
Sp Náchod - Broumov															1		1								2
Sp Broumov - Náchod						1	1	1																	3
Sp Hradec Králové - Meziměstí																			1						1
Sp Meziměstí - Hradec Králové							1																		1
Mn Týniště nad Orlicí - Broumov									1																1
Mn Broumov - Týniště nad Orlicí											1														1
																									57

3.12 Výhledový NJŘ

Na základě informací od objednatele regionální osobní dopravy byly sestaveny NJŘ pro výhledový rozsah dopravy. Sestava NJŘ proběhla pro projektovou variantu (s ŽST Česká Metuje) a pro variantu bez projektu (bez ŽST Česká Metuje).

3.12.1 Projektová varianta

Z podkladů uvedených v kapitole 2 Výhledový rozsah dopravy byl sestaven celodenní výhledový NJŘ pro krátkodobý časový horizont. Z NJŘ je možné vidět křižování Sp vlaku Hradec Králové – Wrocław a Os vlaku Broumov – Pardubice v ŽST Česká Metuje cca v 7:37 hod, 11:37 hod, 15:37 hod, 19:37 hod. V opačném směru jízdy v ŽST Česká Metuje probíhá dle sestaveného NJŘ křižování Sp vlaku Wrocław – Hradec Králové s Os vlakem Pardubice – Broumov cca v 8:24 hod, 12:24 hod, 16:24 hod, 20:24 hod.

Výhledový NJŘ tak potvrzuje, že křižování linky Sp s protijedoucími Os vlaky v ŽST Česká Metuje je stěžejní k dosažení stanovených konstrukčních poloh Sp vlaků v ŽST Náchod a k neprodlužování cestovních dob.

Sp vlaky Hradec Králové – Wrocław a opačně mají naplánovaný pobyt cca 14 min v ŽST Meziměstí. Časový pobyt vyplývá z definovaných časových poloh Sp vlaků v ŽST Náchod v obou směrech a z minimální doby obratu 6 min pro výměnu vlakové posádky (strojvedoucí, vlakvedoucí) mezi českou a polskou stranou. Obrat polské posádky je limitující a je naplánovaný v min. délce 6 min. Z poloh Sp vlaků v Náchodě vyplývá délka obratu české posádky v délce 21,5 min.

V NJŘ a v plánu obsazení kolejí je zakreslen 1 pár Mn vlaku Náchod – Broumov. Z těchto materiálů vyplývá, že tento nákladní vlak má naplánovaný pobyt v ŽST Česká Metuje v délce 16 min pro manipulaci. Jedná se o maximální dobu pobytu s ohledem na konstrukci NJŘ ve vztahu k časovým polohám vlaků osobní dopravy. Ze stávajícího NJŘ vyplývá, že nákladní vlak má pobyt v nz Česká Metuje v délce 10-11 min. Navrhovaná doba pobytu Mn vlaku se tak považuje za dostačující.

Pro zajištění oběhu linky Sp Hradec Králové – Wrocław / Wrocław – Hradec Králové s vloženými spoji Meziměstí – Hradec Králové / Hradec Králové – Meziměstí jsou zapotřebí 3 vlakové soupravy.

Výhledový NJŘ pro krátkodobý časový horizont pro projektovou variantu je k dispozici v přílohové části tohoto dokumentu.

3.12.2 Varianta bez projektu

Pro účely prokázání nutnosti výstavby ŽST Česká Metuje pro dodržení požadovaných konstrukčních poloh dle požadavků objednatele regionální osobní dopravy byl sestaven výhledový NJŘ pro variantu bez projektu (stávající stav).

Ve variantě bez projektu je nutné přeložit křižování protijedoucích Sp vlaků Hradec Králové – Wrocław / Wrocław – Hradec Králové a Os vlaků Broumov – Pardubice / Pardubice – Broumov do ŽST Police nad Metují.

Omezující konstrukční polohou pro Sp vlaky Hradec Králové – Wrocław / Wrocław – Hradec Králové je především traťový úsek Jaroměř – Hradec Králové hl.n., který definuje časovou polohu této Sp linky a příjezdy / odjezdy Sp vlaků z/do Náchoda. Trasa Sp vlaků Hradec Králové – Wrocław / Wrocław – Hradec Králové je dále limitována křižováním s Os vlaky Broumov – Pardubice / Pardubice – Broumov v ŽST Police nad Metují a poté křižováním s Os vlaky Broumov – Starkoč v ŽST Václavice. Z výše uvedeného vyplývá, že časové polohy Sp vlaků Hradec Králové – Wrocław / Wrocław – Hradec Králové v ŽST Náchod budou ve variantě s projektem i bez projektu totožné. Oproti požadavku objednatele dopravy je nutné ve variantě bez projektu provádět výměnu vlakového personálu v ŽST Teplice nad Metují. Obrat polské posádky je ve stanici stanoven opět na 6 min jako v projektové variantě v ŽST Meziměstí. Od této délky pobytu jsou definovány časové polohy Sp vlaků v úseku Teplice nad Metují – Meziměstí.

Oproti projektové variantě dochází ke zkrácení pobytu nákladního Mn vlaku v nz Česká Metuje na 9 min, jelikož pobyt je z obou stran omezen trasami Os vlaků. Úpravou tras Os vlaků je možné prodloužit pobyt Mn vlaku na stávajících 10 min.

Pro zajištění oběhu linky Sp Hradec Králové – Wrocław / Wrocław – Hradec Králové s vloženými spoji Meziměstí – Hradec Králové / Hradec Králové – Meziměstí jsou zapotřebí 4 vlakové soupravy, tzn. o 1 vlakovou soupravu více než v projektové variantě. Tato situace

nastává z toho důvodu, že ve Wroclawu na sebe nenavazují obraty linek, resp. je zde krátký obrat soupravy v délce 12 min, což není reálné vzhledem k dlouhému vozebnímu rameni, nutnosti úklidu soupravy a nepřenesení případného zpoždění na obrátový vlak.

Výhledový NJŘ pro krátkodobý časový horizont pro variantu bez projektu je k dispozici v přílohové části tohoto dokumentu.

3.12.3 Rozdíl v cestovních dobách

Rozdíl v cestovní době mezi variantou s projektem a bez projektu je možné odvodit od časových poloh Sp vlaků Hradec Králové – Wroclaw / Wroclaw – Hradec Králové v ŽST Meziměstí, jelikož časová poloha Sp vlaků je na české straně fixovaná v ŽST Náchod.

Porovnání časů odjezdů Sp vlaků Hradec Králové – Wroclaw z ŽST Meziměstí směr Wroclaw pro stanovení rozdílů v cestovní době:

Rozdíl v cestovní době u Sp vlaků Hradec Králové – Wroclaw		
Varianta s projektem [hod:min:sec]	Varianta bez projektu [hod:min:sec]	Rozdíl v cestovní době [hod:min:sec]
8:03:00; 12:03:00; 16:03:00; 20:03:00	8:11:30; 12:11:30; 16:11:30; 20:11:30	- 00:08:30

Z tabulky vyplývá, že v projektové variantě dochází ke zkrácení cestovní doby mezi Hradcem Králové a Wroclawem o 8 min 30 sekund oproti bezprojektové variantě (bez zohlednění možných křižování v Polsku).

Porovnání časů příjezdů Sp vlaků Wroclaw – Hradec Králové do ŽST Meziměstí z Wroclawu pro stanovení rozdílů v cestovní době:

Rozdíl v cestovní době u Sp vlaků Wroclaw – Hradec Králové		
Varianta s projektem [hod:min:sec]	Varianta bez projektu [hod:min:sec]	Rozdíl v cestovní době [hod:min:sec]
7:57:00; 11:57:00; 15:57:00; 19:57:00	7:48:00; 11:48:00; 15:48:00; 19:48:00	- 00:09:00

Z tabulky vyplývá, že v projektové variantě dochází ke zkrácení cestovní doby mezi Wroclawem a Hradcem Králové o 9 min oproti bezprojektové variantě (bez zohlednění možných křižování v Polsku).

K dalšímu zkrácení cestovní doby v projektové variantě by došlo v případě přeložení křižování Sp vlaků Hradec Králové – Wroclaw / Wroclaw – Hradec z ŽST Meziměstí do ŽST Mieroszów v Polsku, ale v tomto alternativním řešení by nebyla splněna podmínka objednatele regionální osobní dopravy pro výměnu vlakového personálu v ŽST Meziměstí. V této alternativní projektové variantě by došlo ke zkrácení pobytu v ŽST Meziměstí u Sp vlaků ze 14 min na 1 min (-13 min), v ŽST Mieroszów k prodloužení pobytu z 1 min na 6 min (+5 min) pro výměnu vlakového doprovodu, což by oproti variantě bez projektu přineslo zkrácení cestovní doby v celé trase až o 17 min (-9 -13 +5 = 17 min).

3.13 Ukazatele kapacity

Ukazatele kapacity traťové koleje byly propočítány pro výhledový rozsah dopravy pro projektovou variantu se zřízením ŽST Česká Metuje a pro variantu bez projektu bez zřízení ŽST Česká Metuje.

3.13.1 Projektová varianta

Ukazatele kapacity traťové koleje v omezujícím mezistaničním úseku Česká Metuje – Police nad Metují pro projektový stav byly propočteny ze sestaveného NJŘ pro krátkodobý časový horizont pro projektovou variantu s ŽST Česká Metuje. Souhrnné ukazatele kapacity jsou k dispozici v následující tabulce.

Ukazatele kapacity traťového úseku Teplice nad Metují - Police nad Metují				Projektová varianta
Mezistaniční úsek Česká Metuje - Police nad Metují				
TK1				
Typ provozu		C	C	C
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků] =	7	46	57
Výpočetní doba	T [min] =	120	900	1440
Celková doba obsazení	B [min] =	46,7	307	380
Průměrná doba obsazení	b [min] =	6,67	6,67	6,67
Optimální hodnota stupně obsazení	S _{OPT} [-] =	0,75	0,60	0,60
Kritická hodnota stupně obsazení	S _{KRIT} [-] =	0,83	0,74	0,74
Optimální hodnota propustnosti	n_{OPT} [vlaků] =	13	81	130
Kritická hodnota propustnosti	n _{KRIT} [vlaků] =	15	100	160
Využití optimální hodnoty propustnosti	K _{OPT} [%] =	52%	57%	44%
Využití kritické hodnoty propustnosti	K _{KRIT} [%] =	47%	46%	36%
Stupeň obsazení	S [-] =	0,39	0,34	0,26
Rozpětí rizikového pásma	r =	-	-	-
Kvalita provozu		vyhovující	vyhovující	vyhovující

Pokud bychom porovnali údaje navrhovaného stavu se stávajícím stavem, tak dojdeme k závěru, že vybudování ŽST Česká Metuje má pozitivní vliv na zvýšení kapacity infrastruktury v traťovém úseku Teplice nad Metují – Police nad Metují, jelikož vybudováním nové stanice pro možné křižování či umožnění kratšího následného mezidobí dochází ke zkrácení průměrné doby obsazení. V tomto konkrétním případě jde o navýšení optimální hodnoty propustnosti o cca 80 % dle délky výpočetního období.

Ve všech výpočetních obdobích je kvalita provozu vyhovující a nejsou překročeny optimální ukazatele kapacity a je zde prostor pro další navýšení rozsahu dopravy v pozdějších časových horizontech.

3.13.2 Varianta bez projektu

Ukazatele kapacity traťové koleje v omezujícím mezistaničním úseku Teplice nad Metují – Police nad Metují pro variantu bez projektu (bez ŽST Česká Metuje) byly propočteny ze sestaveného NJŘ pro krátkodobý časový horizont pro variantu bez projektu. Ukazatele kapacity pro výhledový stav pro variantu bez projektu jsou zpracovány níže v tabulce.

Ukazatele kapacity traťového úseku Teplice nad Metují - Police nad Metují			Varianta bez projektu	
Mezistaniční úsek Teplice nad Metují - Police nad Metují				
TK1				
Typ provozu		C	C	C
Výpočetní rozsah dopravy	N [vlaků] =	7	46	57
Výpočetní doba	T [min] =	120	900	1440
Celková doba obsazení	B [min] =	82,3	541	670
Průměrná doba obsazení	b [min] =	11,75	11,75	11,75
Optimální hodnota stupně obsazení	S _{OPT} [-] =	0,76	0,61	0,61
Kritická hodnota stupně obsazení	S _{KRIT} [-] =	0,84	0,74	0,74
Optimální hodnota propustnosti	n _{OPT} [vlaků] =	8	47	75
Kritická hodnota propustnosti	n _{KRIT} [vlaků] =	9	57	91
Využití optimální hodnoty propustnosti	K _{OPT} [%] =	90%	98%	76%
Využití kritické hodnoty propustnosti	K _{KRIT} [%] =	82%	81%	63%
Stupeň obsazení	S [-] =	0,69	0,60	0,47
Rozpětí rizikového pásma	r =	-	-	-
Kvalita provozu		vyhovující	vyhovující	vyhovující

Z ukazatelů kapacity vyplývá, že oproti stávajícímu stavu dochází ke snížení průměrné doby obsazení především z důvodu vedení vyššího podílu Sp vlaků, které nezastavují ve všech stanicích a zastávkách. Z ukazatelů kapacity vyplývá vyhovující kvalita provozu ve všech výpočetních obdobích. Prostor pro případné zvýšení rozsahu dopravy v pozdějších časových horizontech zde však již není, jelikož rozsah dopravy se především ve výpočetním období 900 min (5-20 hod) blíží optimální hodnotě propustnosti.

3.14 Traťové zabezpečovací zařízení

Traťové zabezpečovací zařízení bude navrženo jako integrované ve staničním zabezpečovacím zařízení. Součástí zabezpečovacího zařízení bude výstavby systému ETCS L1 LS ve variantě 2.

3.15 Elektrický ohřev výměn

Elektrický ohřev výměn (EOV) je navržen u všech výhybek viz dopravní schéma. U výkolejky Vk1 na manipulační koleji č. 5 je rovněž navržen elektrický ohřev.

3.16 Trakční vedení

V této stavbě nebude zřizováno trakční vedení ani jeho příprava. V projektu SP RS5 se uvažuje s vybudováním trakčního vedení pouze na úseku Česká Skalice – Náchod – Hronov, tedy bez ŽST Česká Metuje. V dlouhodobém časovém horizontu se tak místo čistě elektrických jednotek uvažuje s nasazováním hybridních nebo bateriově-elektrických jednotek (BEMU).

3.17 Přejezdy

Součástí stavby není rušení přejezdů. Všechny stávající přejezdy budou zachovány. V ŽST Česká Metuje bude zřízen přechod kolejí od výpravní budovy na poloostrovní nástupiště.

Přechod bude zabezpečen výstražným zařízením pro přechod kolejí (VZPK) bez závor. VZPK bude ve 3. koleji kryto z obou stran cestovými návěstidly – Lc3 a Sc3a.

3.18 Personální potřeba

Ve stávajícím stavu není stanice personálně obsazena a neuvažuje se tak ani ve výhledovém stavu.

3.19 Dálkové řízení provozu

Obsluha SZZ a TZZ bude probíhat dálkově a to ze ŽST Police nad Metují do doby zřízení RDP v Týništi nad Orlicí a ZP v Meziměstí s podanou výjimkou oproti pokynu SŽ PO 01/2021-GŘ.

3.20 Orientační systém

Stanice i zastávky budou vybaveny orientačním systémem pro cestující, který bude znázorňovat názvy stanic a zastávek, směr jízdy vlaků, čísla kolejí a další informace.

ZÁVĚR

Výstavba ŽST Česká Metuje umožní v cílovém stavu zavést výhledový rozsah dopravy dle požadavků objednatelů dopravy, jelikož se ve výhledovém stavu v ŽST Česká Metuje uvažuje s pravidelným křižováním Sp a Os vlaků.

Pokud by nedošlo k výstavbě ŽST Česká Metuje, muselo by dojít ke změně v oblasti plánované dopravní koncepce na této trati. Křižování Os vlaků Broumov – Starkov a Sp vlaků Hradec Králové – Wrocław by se místo ŽST Česká Metuje muselo odehrávat v ŽST Police nad Metují; vzájemné křižování protisměrných Sp vlaků Hradec Králové – Wrocław a Wrocław – Hradec Králové by se muselo přeložit z ŽST Meziměstí do ŽST Teplice nad Metují včetně změny stanice pro výměnu vlakové posádky (strojvedoucí, vlakvedoucí).

Bez výstavby ŽST Česká Metuje by došlo k prodloužení cestovních dob Sp vlaků Hradec Králové – Wrocław / Wrocław – Hradec Králové o 8,5 – 9,0 min dle směru jízdy, čímž by poklesla atraktivita tohoto spojení. Z důvodu oběhu náležitostí by na linku bylo nutné nasadit navíc další soupravu. V projektové variantě lze ještě zkrátit cestovní dobu při přeložení křižování Sp vlaků Hradec Králové – Wrocław / Wrocław – Hradec Králové do stanice Mieroszów; nebyla by však dodržena podmínka výměny vlakového personálu v ŽST Meziměstí dle dostupných podkladů od objednatele regionální osobní dopravy.

Význam ŽST Česká Metuje spočívá také v rozdělení dlouhého mezistaničního úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují novou stanicí, do které bude možné naplánovat křižování vlaků. Přínosem stavby tak je zkrácení jízdních dob na vybraných linkách. Přínosem stavby je také eliminace provozních nepravidelností a stabilizace provozu. Stavba také odstraní propad rychlosti ze stávajících 60-70 km/h na 80-90 km/h v cílovém stavu. Manipulační kolej č. 5 bude nově možné obsluhovat s uvolněním traťové koleje.

Vybudováním ŽST Česká Metuje dojde k rozdělení mezistaničního úseku Teplice nad Metují – Police nad Metují na dva mezistaniční úseky. To má pozitivní vliv na kapacitu infrastruktury, provozní intervaly a následná mezidobí.

Z výše uvedeného je zřejmé, že na výhledový stav má zřízení ŽST Česká Metuje zásadní vliv.

PŘÍLOHOVÁ ČÁST DOKUMENTACE

DOPRAVNÍ SCHÉMA

VÝHLEDOVÝ NJŘ

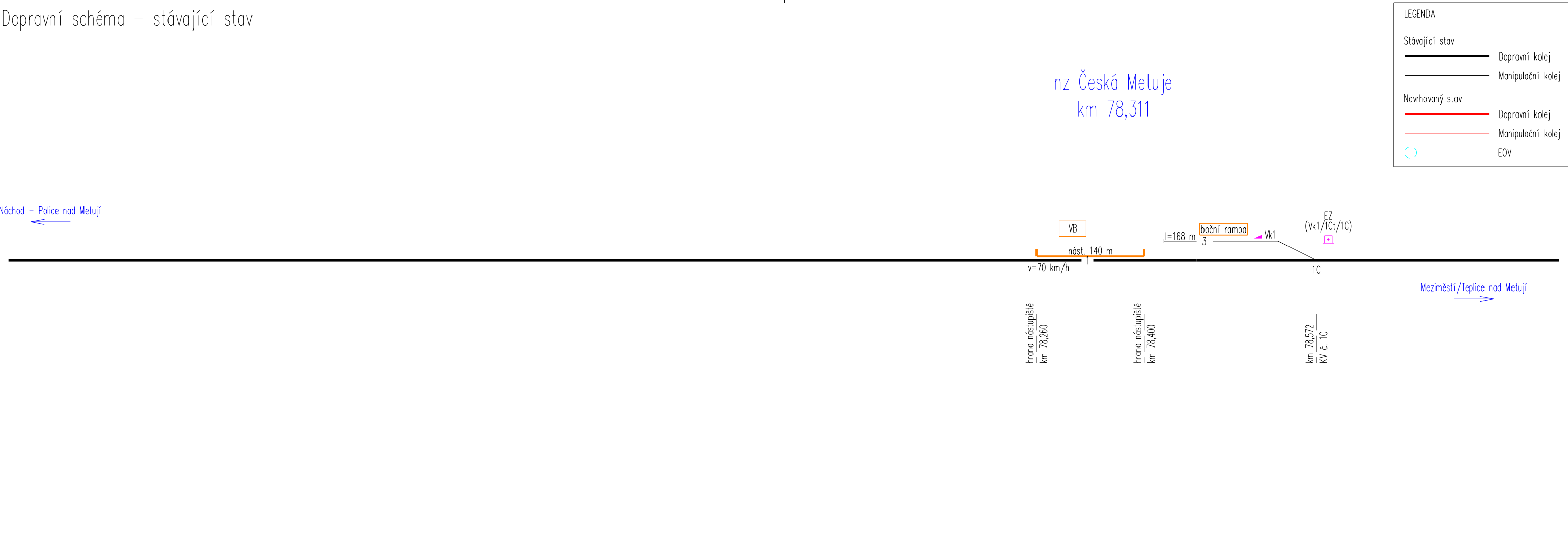
PLÁN OBSAZENÍ KOLEJÍ

GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

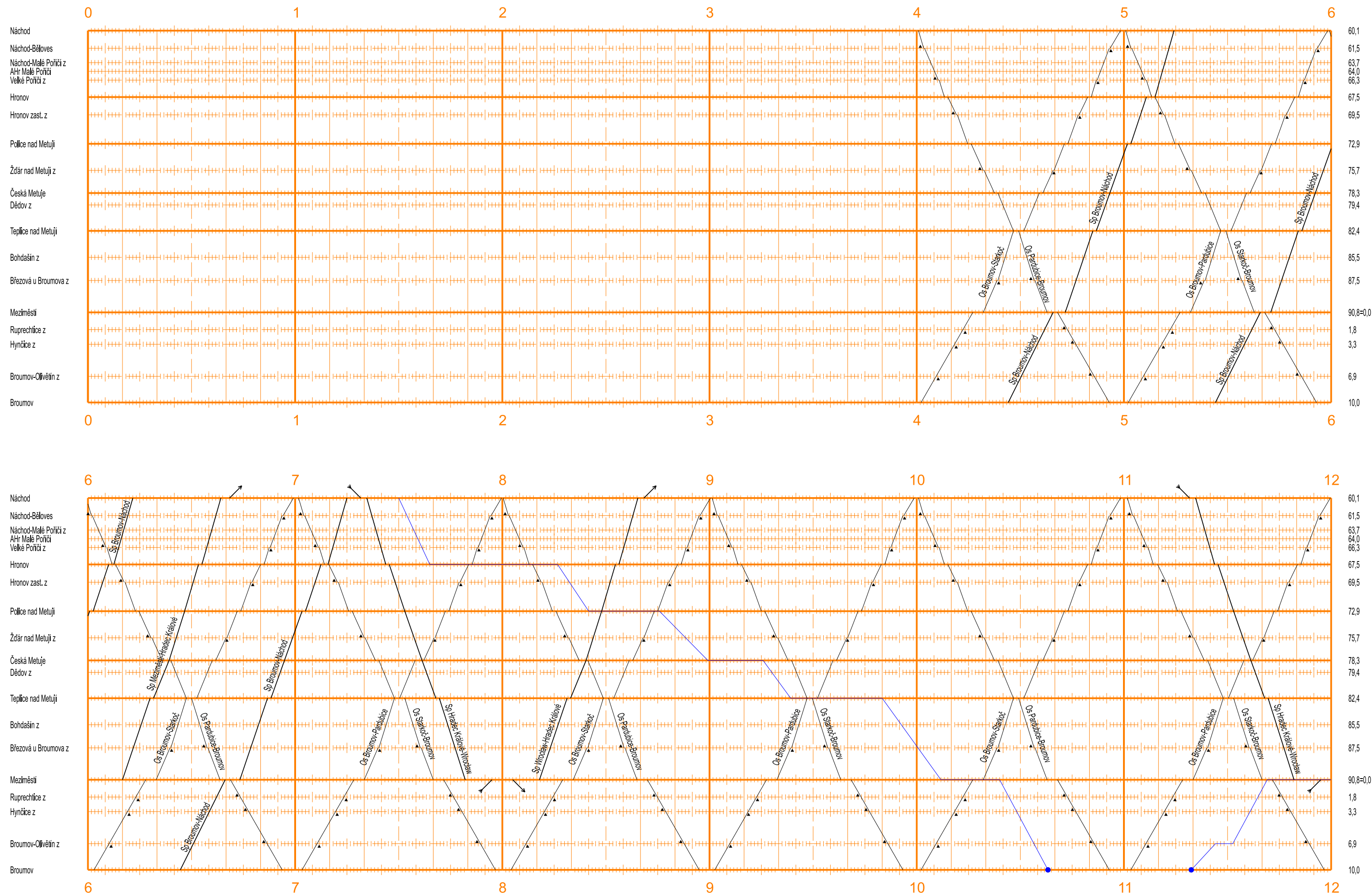
ZÁPIS Z JEDNÁNÍ – PROJEKT NOVÉ PŘESHRANIČNÍ VLAKOVÉ LINKY
HRADEC KRÁLOVÉ – WROCLAW

MEMORANDUM TÝKAJÍCÍ SE SPOLUPRÁCE PŘI PŘÍPRAVĚ
A REALIZACI PŘESHRANIČNÍCH PROJEKTŮ, JEJICHŽ CÍLEM JE
MODERNIZACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A ZAJIŠTĚNÍ
VEŘEJNÝCH SLUŽEB V ROZSAHU PŘEPRAVY CESTUJÍCÍCH

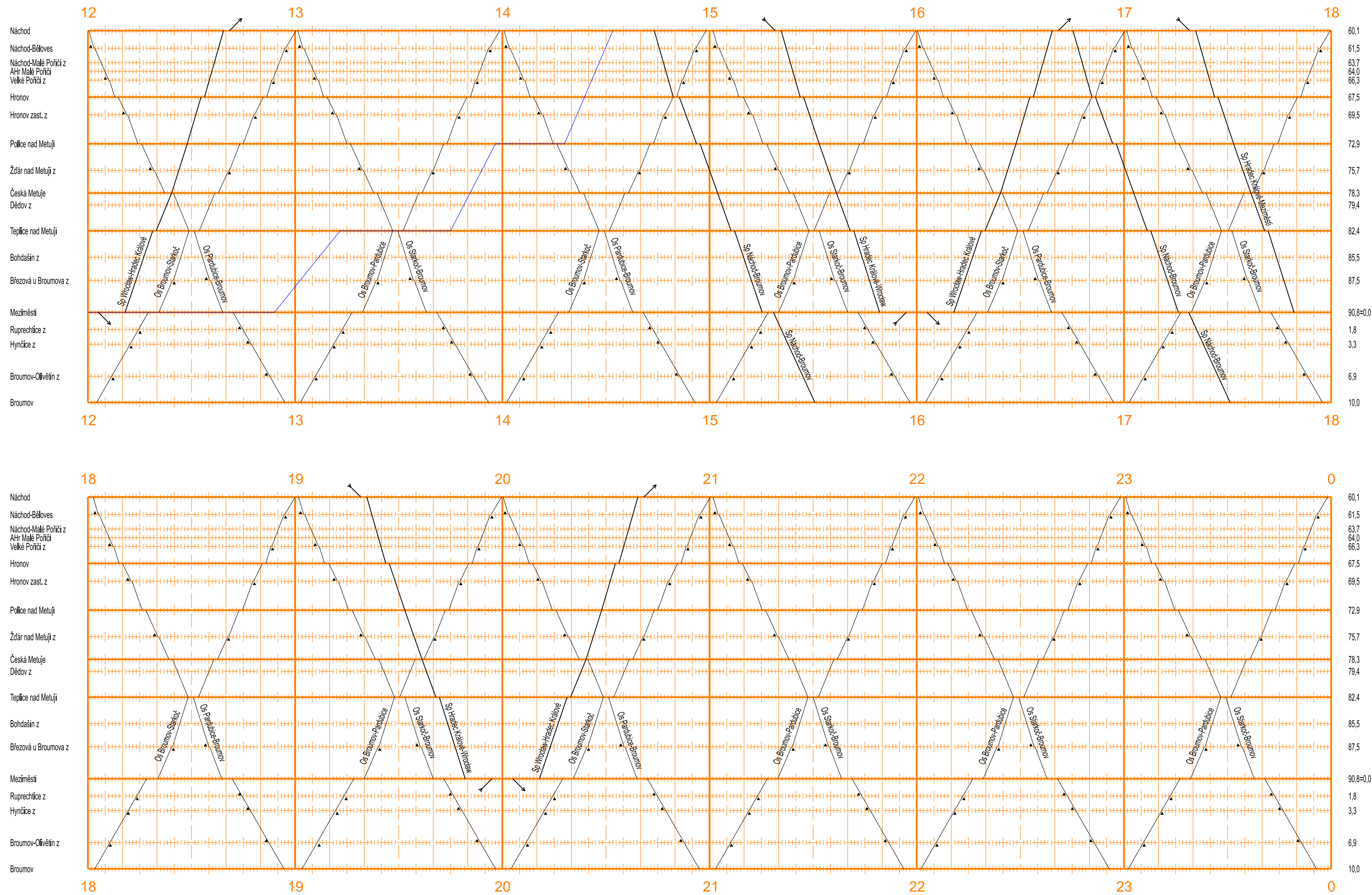
Dopravní schéma – stávající stav



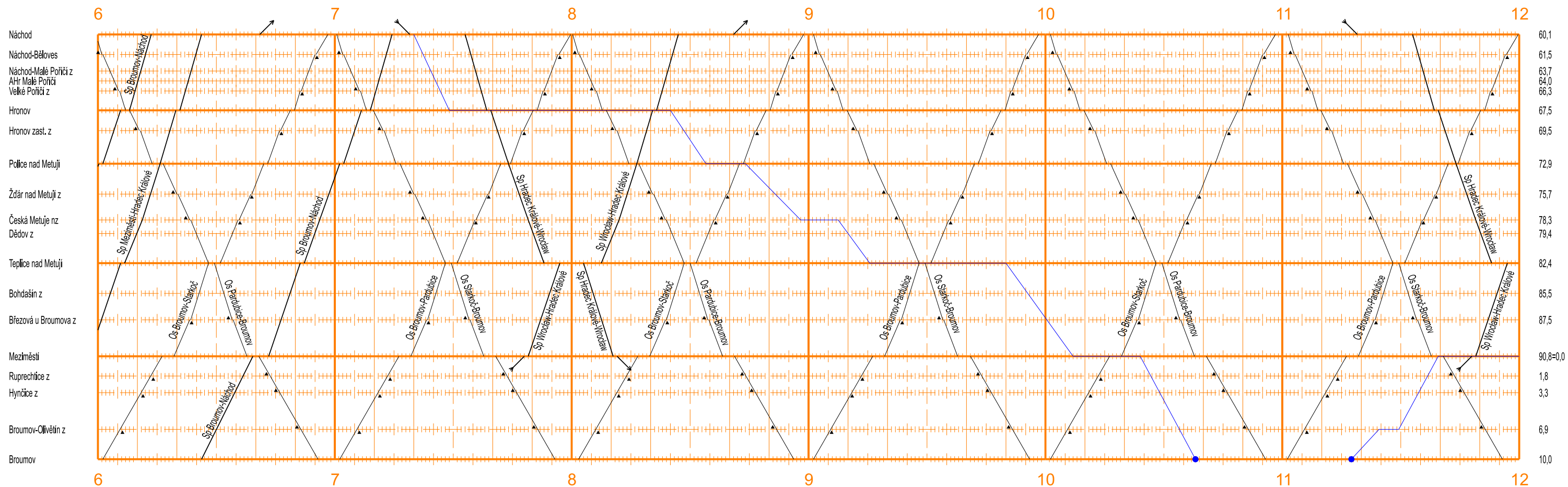
"Zřízení žst. Česká Metuje" - návrh NJŘ v projektové variantě
Krátkodobý časový horizont; 0 - 12 hod
Broumov - Náchod



"Zřízení žst. Česká Metuje" - návrh NJŘ v projektové variantě
Krátkodobý časový horizont; 12 - 0 hod
Broumov - Náchod



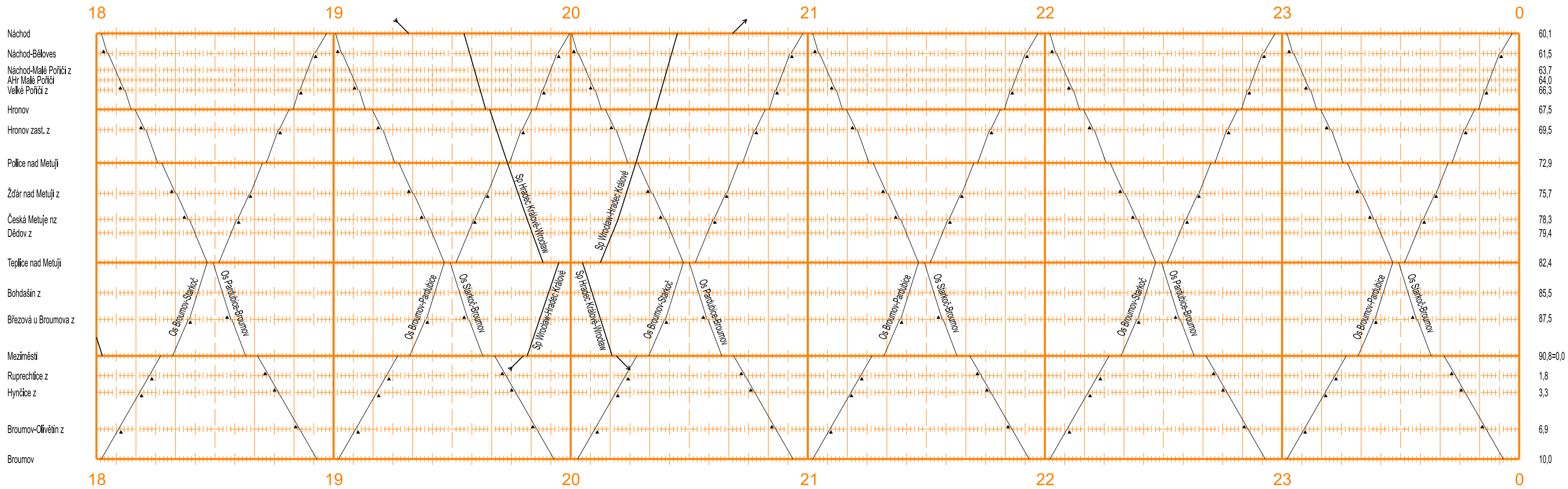
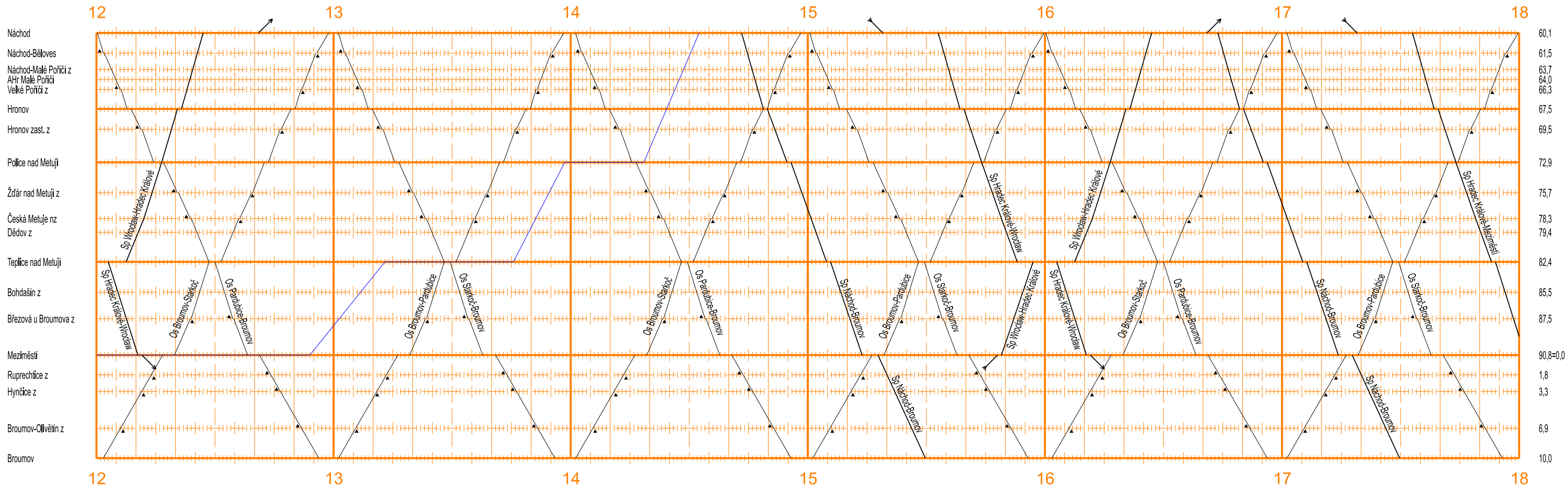
Broumov - Náchod



"Zřízení žst. Česká Metuje" - návrh NJŘ ve variantě bez projektu

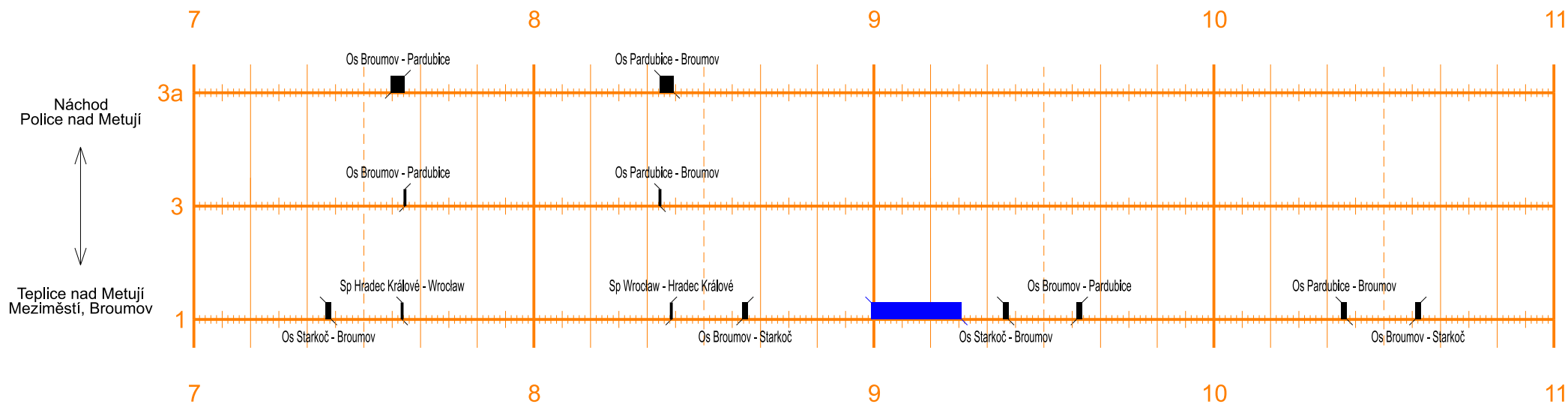
Krátkodobý časový horizont; 12 - 0 hod

Broumov - Náchod



PLÁN OBSAZENÍ KOLEJÍ ŽST ČESKÁ METUJE - projektová varianta

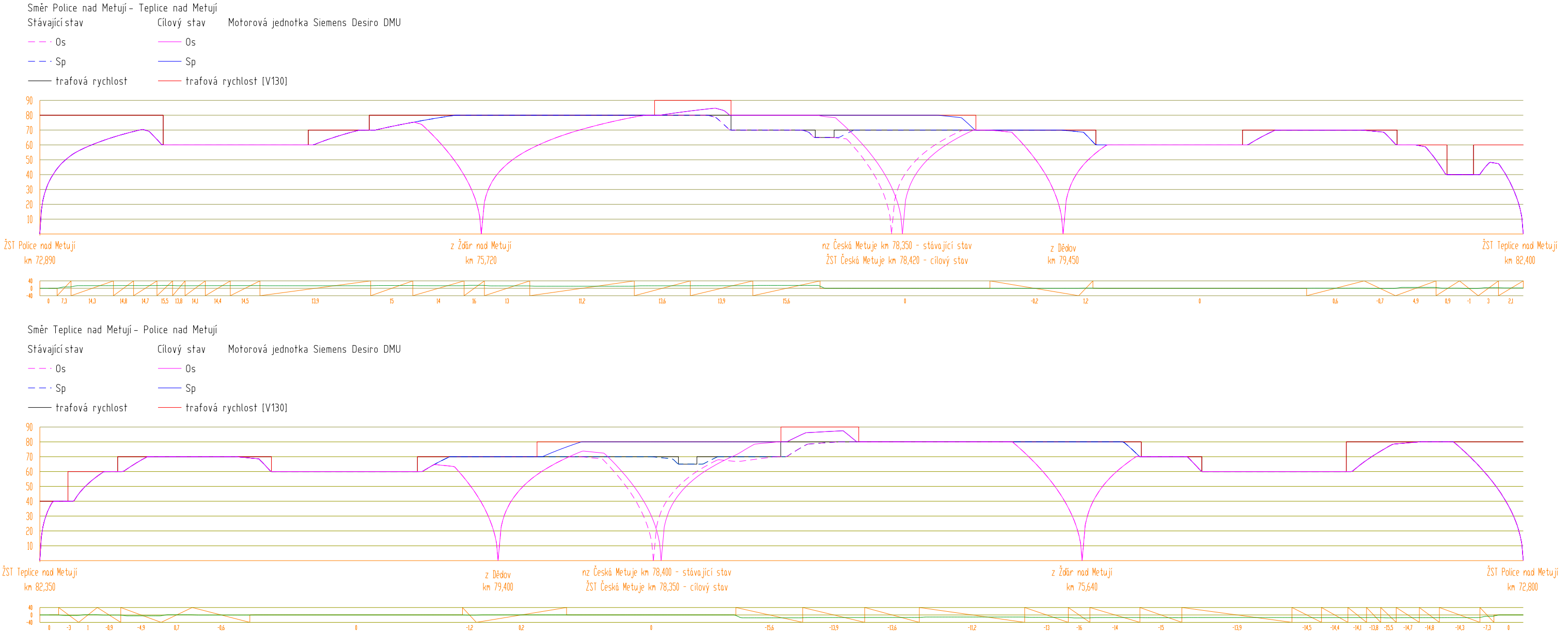
Krátkodobý časový horizont; 7 - 11 hod



— Vlak osobní dopravy

— Vlak nákladní dopravy

GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI



Projekt nové přeshraniční vlakové linky Hradec Králové – Wrocław

Zápis z jednání

Datum a čas jednání: pondělí 19. 2. 2024 od 10:00 do 12:00

Místo jednání: sídlo ESÚS NOVUM, ul. 1 Maja 27, Jelenia Góra, Polsko

Účastníci jednání

ESÚS NOVUM (EUWT NOVUM)	Miroslav Vlasák, Bartosz Bartniczak
Krajský úřad Královéhradeckého kraje	Tomáš Jurček, Radek Papež
Úřad maršálka Dolnoslezského vojvodství	Agnieszka Zakęś, Łukasz Sęk
České dráhy	Jiří Jeřeta, Miloš Hrdina
Koleje Dolnośląskie	Marcin Krajewski, Cezary Pasieczny

Úvod

Královéhradecký kraj a Dolnoslezské vojvodství dne 27. 8. 2021 uzavřely „*Memorandum týkající se spolupráce při přípravě a realizaci přeshraničních projektů, jejichž cílem je modernizace dopravní infrastruktury a zajištění veřejných služeb v rozsahu přepravy cestujících*“, přičemž v tomto dokumentu je uveden konkrétní projekt „*Zavedení přímého vlakového spoje na trati Hradec Králové – Náchod – Meziměstí/Mieroszów – Wałbrzych – Wrocław*“.

V návaznosti na tento akt byla zahájena pravidelná jednání mezi Královéhradeckým krajem (krajský úřad) a Dolnoslezským vojvodstvím (úřad maršálka), jejichž cílem je projednat veškeré problémové okruhy v rámci přípravy nového vlakového spojení.

Přehled jednání uskutečněných k tomuto projektu:

- 3. 11. 2021, sídlo ESÚS NOVUM, Jelenia Góra, Polsko
- 29. 4. 2022, sídlo Euroregionu Glacensis, Kłodzko, Polsko
- 4. 11. 2022, hotel Fenix, Jelenia Góra, Polsko
- 29. 6. 2023, sídlo ESÚS NOVUM, Jelenia Góra, Polsko
- 19. 2. 2024, sídlo ESÚS NOVUM, Jelenia Góra, Polsko

Dne 19. 2. 2024 se uskutečnilo další jednání za účasti objednatelů (organizátorů) železniční dopravy a železničních dopravců. Zápis z tohoto jednání je uveden níže.

Řešené tematické okruhy

1. Základní informace o projektu (trasa linky, rozsah provozu, základní časové údaje pro tvorbu jízdního řádu, předpokládané datum zahájení provozu)

- trasa linky: přímé spojení Hradec Králové – Náchod – Meziměstí – Wałbrzych – Wrocław

- rozsah provozu: 4 páry spojů denně celoročně
- základní časové údaje:
 - i. vlaky této linky se budou vzájemně potkávat ve stanici Meziměstí v časech 8:00, 12:00, 16:00, 20:00
 - ii. v případě mimořádnosti se předpokládá křižování ve stanici Mieroszwów
- datum zahájení provozu: začátek období jízdního řádu 2026/2027 (předpoklad)
- ve stanici Wrocław bude doba na obrat soupravy cca 30 minut (bude upřesněno v rámci konstrukce jízdního řádu)

2. Zajištění vozidel pro provoz linky (dopravce zajišťující vozidla, typ vozidel) – více variant; ekonomická kalkulace jednotlivých variant

- Jsou uvažovány tři varianty zajištění vozového parku:
 - i. varianta 1 = 4x ČD 847;
 - ii. varianta 2 = 2x ČD 847 + 2x KD SA134;
 - iii. varianta 3 = 2x ČD 847 + 2x KD SA139.
- Dopravce Koleje Dolnośląskie (KD) má k dispozici omezený počet disponibilních vozidel, zejména s ohledem na stávající a výhledově obsluhované relace. Vozidla řady SA134 stále nejsou plně schválena pro provoz na českém území (KD předaly veškeré podklady českému dopravci GW Train Regio, který v této věci jedná s Drážním úřadem).
- Dopravce České dráhy (ČD) bude pro provoz nové linky Hradec Králové – Wrocław pořizovat zcela nové jednotky ř. 847, přičemž vzhledem k nutnosti schválení jednotek pro provoz v ČR i Polsku se odhaduje doba dodání 29 až 30 měsíců od okamžiku objednání. V případě zahájení provozu od začátku jízdního řádu 2026/2027 je nutné učinit rozhodnutí o spuštění linky a konkrétní variantě nejpozději do června 2024.
- Ekonomická kalkulace jednotlivých variant (ve vztahu dopravce a objednatele):
 - i. Královéhradecký kraj obdržel od Českých drah ekonomickou kalkulaci jednotlivých variant.
 - ii. UMWD zatím ekonomickou kalkulaci jednotlivých variant od dopravce Koleje Dolnośląskie neobdržel, neboť teprve nedávno byly polskému dopravci KD zaslány ekonomické údaje související se vzájemným pronájmem vozidel od českého dopravce ČD. KD potřebují pro zpracování kalkulace znát též přesný rozsah zastavení v Polsku.
- Královéhradecký kraj preferuje variantu 1 (zajištění všech vozidel Českými drahami), a to z těchto důvodů:
 - i. KD nemá k dispozici přebytek volných vozidel v dieselové trakci, přičemž na dolnoslezské železniční síti jsou plánovány i jiné rozvojové projekty.
 - ii. Vozidla SA134 prozatím nejsou plně schválena pro provoz v České republice.

- iii. Na českém území má být v roce 2028 spuštěn výhradní provoz pod evropským zabezpečovačem ETCS (úsek Hradec Králové – Jaroměř), přičemž vozidla ČD ř. 847 budou vybavena ETCS. Vozidla SA134 zabezpečovač ETCS nemají a jeho doplnění není plánováno.

3. Zajištění personálu pro provoz linky (strojvedoucí, vlakvedoucí), střídání personálu

- Dopravce České dráhy zajistí veškerý personál pro úsek Hradec Králové – Meziměstí.
- Dopravce Koleje Dolnośląskie zajistí veškerý personál pro úsek Meziměstí – Wrocław.
- Ve stanici Meziměstí bude probíhat vzájemná výměna personálu mezi vlaky.
- České dráhy budou muset proškolit personál též pro úsek Meziměstí – Mieroszków tak, aby v případě mimořádností mohla výměna personálu probíhat ve stanici Mieroszków.

4. Připravenost infrastruktury na českém a polském území

- Královéhradecký kraj
 - i. Ze vzájemného křižování vlaků ve stanici Meziměstí (8:00, 12:00, 16:00, 20:00) a konstrukce jízdního řádu vyplývá křižování vlaku nové linky Hradec Králové – Wrocław s vlakem stávající linky V3 Broumov – Hradec Králové v místě bývalé stanice Česká Metuje. V současnosti probíhá příprava infrastrukturního projektu obnovení železniční stanice Česká Metuje. Královéhradecký kraj jedná s Ministerstvem dopravy České republiky a Správou železnic o podmínkách schválení tohoto infrastrukturního projektu tak, aby mohl být realizován.
- území Dolnoslezského vojvodství
 - i. V roce 2023 proběhla oprava trati v úseku Meziměstí státní hranice – Boguszów-Gorce Wschód, kde došlo ke zvýšení traťové rychlosti z 30 km/h na 70 km/h, a tím i ke zkrácení cestovní doby přibližně o 10 minut v každém směru. Cestovní doba z Meziměstí do stanice Wałbrzych Główny nyní vychází 30 minut.
 - ii. V tuto chvíli není jisté, kdy bude mít PKP PLK finanční prostředky na opravu tunelu u zastávky Unisław Ślaski (výluka zatím není v ročním plánu výluk).

5. Předpoklad možného přeplňování spojů s ohledem na kapacitu souprav

- Mezi městy Wrocław a Wałbrzych je železniční doprava velmi atraktivní a využívána množstvím cestujících. S ohledem na kapacitu souprav uvažovaných pro tuto linku (847, SA134, SA139) bude nutné omezit počet míst zastavení nové linky v úseku mezi těmito městy tak, aby nedocházelo k přeplňování souprav. Problém nebude řešen zdvojováním souprav, neboť by to znamenalo zvýšení počtu jednotek potřebných pro tento projekt.

6. Odbavení cestujících, tarif

- K otázce potřeby vybavení vozidel jízdenkovými automaty polský dopravce KD uvádí, že jízdenkové automaty instaloval do svých vozidel v rámci zkušebního provozu, tento způsob odbavení cestujících se však neosvědčil. Není tedy potřeba instalovat jízdenkové automaty do vozidel na lince Hradec Králové – Wrocław. V současnosti se u dopravce KD rozšiřují jízdenkové automaty ve stanicích. Významně roste podíl jízdenek KD prodávaných on-line (např. přes platformu KOLEO).
- Na lince Hradec Králové – Wrocław bude možné využít mezinárodní tarif (odbavení přeshraničního cestujícího na jednu jízdenku), který bude vycházet z osvědčené spolupráce dopravců ČD a KD na hraničním přechodu Harrachov / Szklarska Poręba. Předpokládá se též uplatnění různých akčních nabídek.

7. Vzájemná úhrada nákladů mezi dopravci

- Dopravci si navzájem vyměnili ekonomické údaje související se vzájemným pronájmem vozidel:
 - i. sazba za provoz vozidla řady 847 v Polsku: 6,71 €/km
 - ii. sazba za provoz vozidla řady SA134 v České republice: 21,11 PLN/km

8. Další postup

- Oba objednatelé železniční dopravy (KHK a UMWD) posoudí ekonomické nabídky svých smluvních dopravců (ČD a KD).
- Bude svoláno společné jednání Královéhradeckého kraje a Dolnoslezského vojvodství za účasti vysokých představitelů těchto samosprávných celků, kde bude rozhodnuto o dalším postupu v rámci tohoto projektu.

9. Ostatní

- UMWD informoval o zájmu místních samospráv (Kamienna Góra, Lubawka) na celoročním provozu přeshraniční linky D66 Trutnov – Sędziszów, která je nyní v přeshraničním úseku provozována pouze v sezónním období. Královéhradecký kraj prověří možnosti rozšíření období provozu linky D66 na celý rok, a to zejména s ohledem na přepravní potenciál spojení s přihlédnutím k ekonomické stránce. KHK bude informovat, zda má o rozšíření provozu linky D66 zájem.

Zapsal: Radek Papež

Královéhradecký kraj



&

Województwo Dolnośląskie



**DOLNY
ŚLĄSK**

**Memorandum týkající se spolupráce při přípravě a realizaci
přeshraničních projektů, jejichž cílem je modernizace dopravní
infrastruktury a zajištění veřejných služeb v rozsahu přepravy
cestujících**

**Memorandum týkající se spolupráce při přípravě a realizaci
přeshraničních projektů, jejichž cílem je modernizace dopravní
infrastruktury a zajištění veřejných služeb v rozsahu přepravy
cestujících**

Uzavřené mezi

1. Královéhradeckým krajem

se sídlem: Pivovarské nám. 1245, 500 03 Hradec Králové, Česká
republika
IČ: 70 88 95 46
DIČ: CZ70889546
Oprávněný zástupce: **Martin Červíček**, hejtman Královéhradeckého kraje

a

2. Dolnoslezským vojvodstvím

se sídlem: Wybrzeże J. Słowackiego 12-14, 50-411 Wrocław,
Polská republika
DIČ a IČ: DIČ 8992803047 IČ 931934644
Oprávněný zástupce: **Cezary Przybylski**, Maršálek Dolnoslezského vojvodství

(dále jen společně rovněž „signatáři“)

Na základě ustanovení Dohody o spolupráci mezi Královéhradeckým krajem (Česká republika) a Dolnoslezským vojvodstvím (Polská republika) uzavřené na zámku Książ dne 16.10.2003, a v souvislosti s vzájemně platnými a účinnými předpisy v oblasti zahraniční spolupráce bylo ujednáno:

I. Cíl memoranda

Za účelem vytvoření rámce pro posílení konkurenceschopnosti dopravních spojů a infrastruktury svých regionů Královéhradecký kraj a Dolnoslezské vojvodství potvrzují svůj zájem a odhodlání k úzké spolupráci v rozsahu podporování dopravní infrastruktury za účelem získání prostředků z rozpočtu Evropské unie.

Vědomi si společné šance na značnou podporu rozvoje společných příhraničních regionů, Královéhradeckého kraje na české straně a Dolnoslezského vojvodství na polské straně, vědomi si společné odpovědnosti za budoucí rozvoj a prosperitu těchto regionů, s respektováním zájmů a pravidel evropské přeshraniční spolupráce, se signatáři rozhodli uzavřít toto memorandum o spolupráci a koordinaci aktivit v této oblasti (dále jen „memorandum“).

II. Předmět spolupráce

Signatáři se zavazují k pokračování ve spolupráci a k co nejrychlejší a co nejefektivnější přípravě a realizaci níže uvedených dopravních projektů, např. realizaci investičních návrhů týkajících se rozvoje a modernizace dopravní infrastruktury v členění uvedeném v tomto memorandu.

Signatáři vyjadřují záměr a vůli společného jednání při objednávání veřejných služeb v rozsahu přepravy cestujících prostřednictvím vzájemně dohodnutého rozsahu přeshraniční dopravní nabídky (jízdních řádů) a směrů rozvoje komunikační sítě obou regionů, jehož cílem je maximální optimalizace regionálních systémů osobní železniční a autobusové dopravy mezi Královéhradeckým krajem a Maršálkovským úřadem Dolnoslezského vojvodství.

Signatáři tohoto memoranda projevují vůli dalšího rozvoje následujících oblastí dopravy:

- a) regionální silniční infrastruktury,
- b) regionální železniční infrastruktury,
- c) objednávání veřejných služeb v rozsahu železniční osobní dopravy na přeshraničních železničních tratích u jejich poskytovatelů.

III. Práva a povinnosti signatářů

V souvislosti s výše uvedeným signatáři prohlašují, že jejich spolupráce bude zaměřena na:

- vzájemné informování o přípravách a koordinaci aktivit v zájmové oblasti,
- dělení se o zkušenosti v rozsahu nástrojů pro podporu zájmů,
- spolupráci a koordinaci názorů v zájmové oblasti za účelem přípravy budoucího programového období EU,
- identifikaci a přípravu projektů a nástrojů vhodných pro společnou realizaci za účelem podporování zájmové oblasti, např. prostřednictvím spolufinancování oběma signatáři,
- vzájemné zapojování objednávek přeshraničních veřejných služeb v rozsahu osobní železniční a autobusové dopravy do strategických dokumentů okresů / vojvodství (např. dopravních plánů),
- zajištění synergie v rozsahu homologace / certifikace železničního vozového parku nezbytného pro rozvoj vlakových spojů na přeshraničních železničních tratích.

IV. Projekty

Na základě výše uvedených pravidel spolupráce signatáři mají v úmyslu vypracovat a zavést společné projekty uvedené níže, specifikované v přílohách k tomuto memorandu.

A. Modernizace přeshraničních silničních spojení, a to včetně mostů

- Přeshraniční silniční projekty česko-polské spolupráce na léta 2021 – 2027 na území Královéhradeckého kraje.
- Přeshraniční silniční projekty česko-polské spolupráce na léta 2021 – 2027 na území Dolnoslezského vojvodství.

B. Modernizace přeshraničních železničních tratí:

- Železniční projekty česko-polské spolupráce na léta 2021-2027 na území Královéhradeckého kraje.
- Železniční projekty česko-polské spolupráce na léta 2021-2027 na území Dolnoslezského vojvodství.

C. Objednávky přeshraničních veřejných služeb v rozsahu osobní železniční dopravy

- Rozvoj přeshraničního vlakového spojení přes hraniční přechody Meziměstí/Mieroszów a Královec/Lubawka za účelem podpory zaměstnanosti, regionálního rozvoje a cestovního ruchu.
- Zavedení přímého vlakové spoje na trati Hradec Králové – Náchod - Meziměstí/Mieroszów – Wałbrzych – Wrocław.

V. Deklarace, doba trvání a způsob vypovězení memoranda

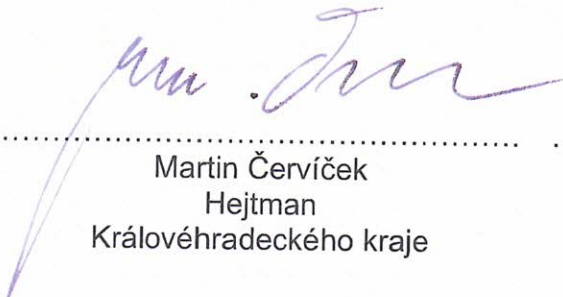
- a) Dále signatáři deklarují společnou vůli spolupracovat v rozsahu přípravy a realizace výše uvedených projektů, jejich příloh, a také v rozsahu využití organizačních a technických struktur Evropského seskupení pro územní spolupráci NOVUM a koordinátorů dopravy na obou stranách hranice za účelem koordinace jednotlivých aktivit. Za tímto účelem každý ze signatářů pověří dva zástupce pro Společný koordináční výbor, který bude společné aktivity koordinovat a navrhopvat příslušným orgánům signatářů vhodné kroky pro dosažení cílů tohoto memoranda.
- b) Toto memorandum je uzavřeno na dobu neurčitou.
- c) Uzavřením tohoto memoranda končí platnost přechodího memoranda, současně zaniká předchozí memorandum o spolupráci v rozsahu zajištění regionální silniční a osobní dopravy na přeshraničních úsecích železniční tratě uzavřené mezi Královéhradeckým krajem a Dolnoslezským vojvodstvím dne 18.04.2013.
- d) Memorandum může být vypovězeno písemnou formou kterýmkoliv ze signatářů, a to bez uvedení důvodu. Platnost memoranda končí po uplynutí tří měsíců od data písemného doručení výpovědi kteroukoliv ze stran.

VI. Závěrečná ustanovení

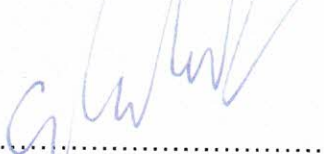
- a) Níže podepsáni připojují svůj podpis za účelem projevení společné vůle k plnění jednotlivých ustanovení tohoto memoranda, jak rovněž všeobecných cílů stanovených v tomto memorandu.
- b) Toto memorandum je vyhotoveno ve čtyřech vyhotoveních, z toho dvě v českém jazyce a dvě v polském jazyce a každý ze signatářů obdrží dvě vyhotovení v obou jazykových verzích, z nichž každé má stejnou platnost.
- c) Memorandum vstupuje v platnost ke dni jeho podepsání oběma stranami.

V..... dne 27.08.2021

V..... dne 27.08.2021



.....
Martin Červíček
Hejtman
Královéhradeckého kraje



.....
Cezary Przybylski
Maršálek
Dolnoslezského vojvodství