

Název investiční akce: „Výstavba PZS v km 7,693 a výstavba TZZ v úseku Kdyně – Pocinovice, trať Klatovy - Domažlice“ a „Výstavba TZZ v úseku Domažlice – Kdyně, trať Klatovy – Domažlice“



Stupeň dokumentace: DUR + DSP

Dopravní technologie

| Zpracoval | Kontroloval | Odsouhlasil |
|-----------|-------------|-------------|
| | | |
| | | |

Obsah:

| | | |
|------|--|----|
| 1. | Popis současného stavu: | 2 |
| 1.1. | Obecný popis | 2 |
| 1.2. | Staniční zabezpečovací zařízení: | 3 |
| 1.3. | Nákladiště, zastávky v úseku Pocinovice - Kdyně | 3 |
| 1.4. | Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Pocinovice - Kdyně: | 4 |
| 1.5. | Přejezdová zabezpečovací zařízení v úseku Pocinovice - Kdyně: | 4 |
| 1.6. | Nákladiště, zastávky a závorářská stanoviště v úseku Kdyně - Domažlice | 4 |
| 1.7. | Přejezdová zabezpečovací zařízení v úseku Kdyně - Domažlice: | 5 |
| 1.8. | Počty vlaků: | 5 |
| 2. | Nový stav: | 5 |
| 2.1. | Staniční zabezpečovací zařízení: | 5 |
| 2.2. | Traťové zabezpečovací zařízení: | 5 |
| 2.3. | Jízdní doby: | 6 |
| 2.4. | Propustnost mezistaničních úseků | 6 |
| 3. | Závěr | 7 |
| 4. | Přílohy: | 7 |
| 4.1. | Příloha č. 1 | 8 |
| 4.2. | Příloha č. 2 | 9 |
| 4.3. | Příloha č. 3 | 10 |
| 4.4. | Příloha č. 4 | 11 |

1. POPIS SOUČASNÉHO STAVU:

1.1. Obecný popis

Železniční trať č. 185 Horažďovice předměstí – Klatovy - Domažlice (dle služebních pomůcek a TTP 710 dle Prohlášení o dráze č. 202 00 Janovice nad Úhlavou - Domažlice, TDNÚ – CLS151, TUDU 0351 Janovice nad Úhlavou (mimo) – Domažlice (mimo) a TUDU 035102 Janovice nad Úhlavou – Pocinovice, TUDU 0351B1 ŽST Pocinovice, TUDU 035104 Pocinovice – Dobříkov na Šumavě, TUDU 0351C1 nz. Dobříkov na Šumavě, TUDU 035106 Dobříkov na Šumavě – Kdyně, TUDU 0351D1 ŽST Kdyně, TUDU 035108 Kdyně – Kout na Šumavě, TUDU 0351E31 nz. Kout na Šumavě a TUDU 035110 Kout na Šumavě - Domažlice je jednokolejná regionální trať s nejvyšší traťovou rychlostí v předmětném úseku 60 km/h a zábrzdou vzdáleností 700 m. Délka řešeného úseku tedy činí 6,600 – 31,700 km. Trať není elektrizována. Traťová třída zatížení je C3. Organizování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1. Trať je vybavena traťovým radiovým systémem (TRS). Správce trati OŘ Plzeň, PO Klatovy. Předmětný

úsek se skládá ze železničních stanic Pocinovice a Kdyně. Železniční zastávky Loučim, nz. Dobříkov na Šumavě, Chodská Lhota, Starec, nz. Kout na Šumavě a Spáňov. Jedná se z pohledu významnosti o objízdnu trasu III. TŽK při výstavbě a výlukové činnosti na trati Plzeň – Domažlice. Hlavním cílem stavby „Výstavba PZS v km 7,693 a výstavba TZZ v úseku Kdyně – Pocinovice, trať Klatovy – Domažlice“ je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení za účelem zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy na výše uvedeném křížení železniční trati se silnicí 1924/III. třídy a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy vyloučením omylu lidského činitele zřízením traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v úseku Kdyně – Pocinovice a Kdyně - Domažlice.

1.2. Staniční zabezpečovací zařízení:

1.2.1. ŽST Pocinovice

ŽST Pocinovice leží v km 8,030 regionální dráhy jednokolejné trati Horažďovice předměstí - Domažlice, která je v úseku Klatovy - Domažlice dráhou celostátní. Ve stanici je zabezpečovací zařízení druhé kategorie - mechanické zabezpečovací zařízení s mechanickými přestavníky a závorníky. Stanice je vybavena světelnými návěstidly a předvěstmi. Zabezpečovací zařízení je umístěno v samostatném domku vedle výpravní budovy – směrem na Domažlice, náhradní klíč je zaplombován na ústředním přístroji. Zjišťování volnosti kolejí nejsou zřízeny žádné technické prostředky. Obvod pro zjišťování volnosti koleje je jen jeden a zodpovídá za něj výpravčí ve směně. Personální obsazení ve směně je 1x výpravčí a 1 x signalista. Nástupiště č. 1 – jednostranné mezi 1. a 3. kolejí, v délce 32 m, výška nad temenem kolejnice do 350 mm. Nástupiště č. 2 – jednostranné mezi 1. a 2. kolejí, v délce 32 m, výška nad temenem kolejnice do 350 mm. Nástupiště nesplňují požadavky dle Vyhlášky 398/2009 Sb. Přístup přes úrovněový přechod v 3. a 1. koleji. Provozně patří stanice pod OŘ Plzeň PO Klatovy.

1.2.2. ŽST Kdyně

Železniční stanice Kdyně leží v km 19,317 regionální dráhy jednokolejné trati Horažďovice předměstí – Domažlice. Ve stanici je zabezpečovací zařízení druhé kategorie - mechanické zabezpečovací zařízení doplněné světelnými návěstidly a předvěstmi. Ručně přestavované výhybky č. 2, 3, 4 a výkolejka Vk1 zabezpečené výměnovými zámky jsou do staničního zabezpečovacího zařízení zapojeny pomocí zástrčkového zámku na ústředním stavědle. Výhybky č. 1 a 5 jsou zabezpečeny elektrickými přestavníky. V celé železniční stanici jsou pro vyhodnocení jízdy vlaku použity počítače náprav. Pro zjišťování volnosti kolejí je zřízena indikace na světelné desce v dopravní kanceláři. Nástupiště č. 1 je u koleje č. 2 v délce 117 m a výšce do 350 mm nad T.K. Nástupiště č. 2 je u koleje č. 1 v délce 200 m a výšce do 350 mm nad T.K. Obvod pro zjišťování volnosti koleje je jen jeden a zodpovídá za něj výpravčí ve směně. Personální obsazení ve směně je 1x výpravčí a 1 x signalista. Provozně patří stanice pod OŘ Plzeň a PO Klatovy.

1.3. Nákladiště, zastávky v úseku Pocinovice - Kdyně

1.3.1. Zastávka Loučim

leží v km 11,166 mezi ŽST Pocinovice - Kdyně. Je vybavena zděnou čekárnou pro cestující. Nástupiště: vnější v délce 84 m, výška nad temenem kolejnice 380 mm, nástupiště nesplňuje požadavky dle Vyhlášky 398/2009 Sb. Osvětlení pomocí peronních stožárků s výbojkovými svítidly. Osvětlení zastávky je ovládáno automaticky.

1.3.2. Zastávka a nákladiště Dobříkov na Šumavě

leží v km 13,581 mezi ŽST Pocinovice - Kdyně. Je vybavena zděnou čekárnou pro cestující. Nástupiště: jednostranné v délce 112 m mezi 1. a 3. kolejí, výška nad temenem kolejnice do 350 mm, nástupiště nesplňuje požadavky dle Vyhlášky 398/2009 Sb. Osvětlení pomocí peronních stožárků s výbojkovými svítidly. Osvětlení je ovládáno automaticky. Pro obsluhu nákladiště platí obsluhovací řád, který je přílohou č. 3 SŘ žst. Pocinovice.

1.3.3. Zastávka Chodská Lhota

leží v km 15,548 mezi ŽST Pocinovice - Kdyně. Je vybavena zděnou čekárnou pro cestující. Nástupiště: vnější v délce 81m, výška nad temenem kolejnice 380 mm, nástupiště nesplňuje požadavky dle Vyhlášky 398/2009 Sb. Osvětlení pomocí peronních stožárků s výbojkovými svítidly. Osvětlení je ovládáno automaticky.

1.4. Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Pocinovice - Kdyně:

V traťovém úseku mezi dopravními Pocinovice - Kdyně není traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků a PMD mezi železničními stanicemi jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1.

1.5. Přejezdová zabezpečovací zařízení v úseku Pocinovice - Kdyně:

Součástí investiční akce je také zřízení PZS na přejezdu P808 v km 7,693. V současné době je zabezpečen mechanickými závory. V mezistaničním úseku Pocinovice - Kdyně se nachází tyto přejezdy v km 9,787; 11,176 (jedná se o přechod); 15,115; 15,552; 17,436 a 18437. Přejezdy v km 15,115 a 15,552 jsou zabezpečeny světelným přejezdovým zab. zař. doplněný přejezdníky. Přejezd v km 18,437 je vybaven světelným PZS. V úseku Pocinovice – Kdyně dojde pouze k výměně některých výstražníků a ponechání přejezdníků. Zastaralé výstražníky se mění na určených přejezdech za nové plastové AŽD PV-97.

1.6. Nákladiště, zastávky a závorářská stanoviště v úseku Kdyně - Domažlice

1.6.1. Zastávka Starec

leží v km 21,565 mezi stanicemi Kdyně – Domažlice. Je vybavena zděným přístřeškem pro cestující. Nástupiště: vnější v délce 87 m, výška nástupiště nad temenem kolejnice do 350 mm, nástupiště nesplňuje požadavky dle Vyhlášky 398/2009 Sb. Osvětlení zastávky je ovládáno automaticky.

1.6.2. Zastávka a nákladiště Kout na Šumavě

leží v km 23,231 mezi stanicemi Kdyně – Domažlice. Je vybavena zděnou čekárnou, sociálním zařízením pro cestující. Nástupiště: jednostranné v délce 115 m, výška nástupiště nad temenem kolejnice do 350 mm, nástupiště nesplňuje požadavky dle Vyhlášky 398/2009 Sb. Osvětlení zastávky je ovládáno automaticky. Pro obsluhu nákladiště platí Obsluhovací řád, který je přílohou č. 5 SŘ žst. Kdyně.

1.6.3. Zastávka Spáňov

leží v km 26,563 mezi stanicemi Kdyně – Domažlice. Je vybavena plechovým přístřeškem pro cestující. Nástupiště: vnější v délce 103 m, výška nástupiště nad temenem kolejnice do 350 mm, nástupiště nesplňuje požadavky dle Vyhlášky 398/2009 Sb. Osvětlení zastávky je ovládáno automaticky. Dnes již neobsazené závorářské stanoviště č. 26 bude zrušeno a přejezd v km 26,048 bude zrušen bez náhrady v rámci jiné investiční akce.

1.7. Přejezdová zabezpečovací zařízení v úseku Kdyně - Domažlice:

V mezistaničním úseku Kdyně - Domažlice se nachází tyto přejezdy v km 20,167; 21,577; 24,292; 26,048 a 30,339. Všechny přejezdy vyjma přejezdu trvale uzavřené v současné době v km 26,048 jsou zabezpečeny světelným přejezdovým zab. zař. V úseku Kdyně - Domažlice dojde pouze k výměně některých výstražníků. Zastaralé výstražníky se mění na určených přejezdech za nové plastové AŽD PV-97. Po zrušení přejezdu v km 26,048 budou všechny přejezdy v úseku Kdyně – Domažlice vybaveny PZS.

1.8. Počty vlaků:

V GVD 2018 je uveden počet vlaků na úseku Janovice nad Úhlavou - Domažlice dle tabulky č. 1.

Tabulka 1 – Počty vlaků

| Kategorie | Janovice nad Úhl. - Domažlice | Domažlice – Janovice nad Úhl. | Celkem |
|-----------|-------------------------------|-------------------------------|--------|
| R | 0 | 0 | 0 |
| Os | 10 | 10 | 20 |
| Mn* | 1 | 1 | 2 |

* Mn jede pouze v úseku Domažlice – Kdyně a zpět.

Stav s projektem se neliší od stavu počtu vlaků ve stavu bez projektu.

2. NOVÝ STAV:

2.1. Staniční zabezpečovací zařízení:

Stávající staniční zabezpečovací zařízení obou stanic zůstane nezměněno. Provedou se pouze nezbytné úpravy v důsledku zavázání nového traťového zabezpečovacího zařízení na obě staniční zabezpečovací zařízení. Tam kde v současné době není připravena kontrola volnosti tzv. zhašecího úseku, se bude v rámci stavby pomocí počítačů náprav dodělavat. Počet obsluhujících pracovníků se nezmění. V žst. Kdyně dojde k posunu vjezdových návěstidel, protože v současné době není zachována zábrzdna vzdálenost mezi vjezdovými návěstidly a odjezdovými návěstidly. Vjezdové návěstidlo L je umístěno v km 18,754 a předvěst PŘL je v km 18,054. Odjezdové návěstidlo L1 je umístěno v km 19,397, což je 643 m od vjezdového návěstidla L. Z opačné strany vjezdové návěstidlo S je umístěno v km 19,700 a jeho předvěst PŘS je v km 20,400. Odjezdové návěstidlo S1 je umístěno v km 19,105, tedy 595 m od vjezdového návěstidla S. K posunu dojde i u obou předvěstí PŘS a PŘL na zábrzdnou vzdálenost min 700 m.

2.2. Traťové zabezpečovací zařízení:

V mezistaničním úseku Pocinovice – Kdyně a Kdyně - Domažlice bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. Kategorie - typu automatické hradlo (AH) bez oddílových návěstidel na trati. Volnost traťových oddílů bude zajištěna počítači náprav. Obsluha nákladišť Dobříkov na Šumavě a Kout na Šumavě bude moci být prováděna s nebo bez

uzavření vlaku na nákladisti. Krycí návěstidla nz. Dobříkov na Šumavě i Kout na Šumavě budou snesena včetně jejich předvěstí.

2.3. Jízdní doby:

| | | | |
|--------------------|------------|--------|----------|
| Pocinovice - Kdyně | | Tam | Zpět |
| Os | 814+914 | 17 min | 15,5 min |
| | | | |
| Kdyně - Domažlice | | Tam | Zpět |
| Os | 814+914 | 17 min | 17,5 min |
| Mn | 742 + 300t | 37 min | 24 min |
| | | | |

Investiční akcí nedochází ke změně jízdních dob.

2.4. Propustnost mezistaničních úseků

Tabulka 2 – Výpočet propustnosti Pocinovice - Kdyně

| Ukazatel | Označení/ [jednotka] | Velikost |
|--------------------------------------|-------------------------|----------|
| Výpočetní období | T [min] | 1050 |
| Počet pravidelných vlaků | N _{prav} [-] | 20 |
| Celková doba obsazení | Σt_{obs} [min] | 365 |
| Průměrná doba obsazení jedním vlakem | t_{obs} [min] | 18,25 |
| Průměrná mezera mezi vlaky | t_{mez} [min] | 41,75 |
| Celková doba výluk | $\Sigma t_{výl}$ [min] | 0 |
| Celková doba stálých manipulací | $\Sigma t_{stál}$ [min] | 0 |
| Praktická propustnost | N [vl/d] | 38 |
| Využití praktické propustnosti | K _{prakt} [%] | 53 |
| Stupeň obsazení omezujícího prvku | S _o [-] | 0,304 |
| Ukazatel | Označení/ [jednotka] | Velikost |
| Výpočetní období | T [min] | 1050 |
| Počet pravidelných vlaků | N _{prav} [-] | 20 |
| Celková doba obsazení | Σt_{obs} [min] | 345 |
| Průměrná doba obsazení jedním vlakem | t_{obs} [min] | 17,25 |
| Průměrná mezera mezi vlaky | t_{mez} [min] | 42,75 |
| Celková doba výluk | $\Sigma t_{výl}$ [min] | 0 |
| Celková doba stálých manipulací | $\Sigma t_{stál}$ [min] | 0 |
| Praktická propustnost | N [vl/d] | 40 |
| Využití praktické propustnosti | K _{prakt} [%] | 50 |
| Stupeň obsazení omezujícího prvku | S _o [-] | 0,288 |

Tabulka 3 – Propustnost Kdyně - Domažlice

| Ukazatel | Označení/ [jednotka] | Velikost |
|--------------------------------------|-------------------------|----------|
| Výpočetní období | T [min] | 1050 |
| Počet pravidelných vlaků | N _{prav} [-] | 22 |
| Celková doba obsazení | Σt_{obs} [min] | 460,14 |
| Průměrná doba obsazení jedním vlakem | t_{obs} [min] | 20,92 |
| Průměrná mezera mezi vlaky | t_{mez} [min] | 33,63 |

| | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|-----------------|
| Celková doba výluk | $\Sigma t_{\text{výl}} [\text{min}]$ | 0 |
| Celková doba stálých manipulací | $\Sigma t_{\text{stál}} [\text{min}]$ | 14 |
| Praktická propustnost | $N [\text{vl/d}]$ | 35 |
| Využití praktické propustnosti | $K_{\text{prakt}} [\%]$ | 62,86 |
| Stupeň obsazení omezujícího prvku | $S_o [-]$ | 0,438 |
| Ukazatel | Označení/ [jednotka] | Velikost |
| Výpočetní období | $T [\text{min}]$ | 1050 |
| Počet pravidelných vlaků | $N_{\text{prav}} [-]$ | 22 |
| Celková doba obsazení | $\Sigma t_{\text{obs}} [\text{min}]$ | 436,6 |
| Průměrná doba obsazení jedním vlakem | $t_{\text{obs}} [\text{min}]$ | 19,85 |
| Průměrná mezera mezi vlaky | $t_{\text{mez}} [\text{min}]$ | 34,70 |
| Celková doba výluk | $\Sigma t_{\text{výl}} [\text{min}]$ | 0 |
| Celková doba stálých manipulací | $\Sigma t_{\text{stál}} [\text{min}]$ | 14 |
| Praktická propustnost | $N [\text{vl/d}]$ | 36 |
| Využití praktické propustnosti | $K_{\text{prakt}} [\%]$ | 61,11 |
| Stupeň obsazení omezujícího prvku | $S_o [-]$ | 0,416 |

3. ZÁVĚR

Závěrem lze konstatovat, že vybudováním PZZ a TZ v úsecích Pocinovice – Kdyně a Kdyně – Domažlice dojde ke:

- Zvýšení bezpečnosti v mezistaničním úseku např. vyloučení protisměrných jízd
- Zvýšení bezpečnosti na přejezdech
- Dojde ke zvýšení propustnosti trati v řádu několika tras
- Zlepšení komfortu pro dopravní zaměstnance
- Zlepšení zabezpečení nz. Kout na Šumavě a nz. Dobříkov na Šumavě

4. PŘÍLOHY:

4.1. Příloha č. 1

Tabulka pro výpočet propustnosti

| úsek Pocinovice - Kdyně | | | | | | | | | | stav s projektem - Ah | | | | | | | | | | místo pozorování: Pocinovice | | | | | | | | | |
|--|-----|----|------------------|------|---------------------|-------|----------------------|-----------|------|-----------------------|-------|------|-------|------|--|--------|--------|------------------|------|------------------------------|-------|------|--------|------|-------------------------|--|--|--|--|
| | | | L | | | | | | | | | | S | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | R | | Os | | POs | | Pn | | Mn | | R | | Os | | POs | | Pn | | Mn | | | | | | | | |
| | | | 0 | | 10 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 10 | | 0 | | 0 | | 0 | | | | | | | | |
| L | R | 0 | 1,52 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 14,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 14,00 | 0,00 | 25,50 | 0,00 | 26,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 28,50 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | Os | 10 | 0,00 | | 5,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 5,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 265,00 | | | | |
| | | | 14,50 | 0,00 | 19,00 | 95,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 19,50 | 0,00 | 34,00 | 0,00 | 34,00 | 170,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 29,00 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | POs | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | |
| S | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | Pn | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | Mn | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | |
| | | | 21,00 | 0,00 | 21,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 21,00 | 0,00 | 32,50 | 0,00 | 32,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 35,50 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | R | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 16,50 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | Os | 10 | 0,00 | | 5,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 5,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 100,00 | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 2,00 | 10,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 18,00 | 90,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 16,50 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | POs | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | Pn | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | Mn | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 16,00 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 16,50 | 0,00 | | 0,00 | | | | | |
| | | | 0,00 | | 105,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 260,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 365,00 | | | | | | |
| Jízdní doby | | | Lichý směr | | | | | Sudý směr | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | R | Os | Pos | Pn | Mn | R | Os | Pos | Pn | Mn | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 0 | | 15,5 | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 17 | | 0 | | 0 | | 0 | | | | celkový počet vlaků: 20 | | | | |
| Celkové obsazení kvadrantů | | | I. | | II. | | III. | | IV. | | Suma | | | | | | | T _{obs} | | 365,00 | | | | | | | | | |
| | | | 95,00 | | 170,00 | | 10,00 | | 90 | | 365 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Průměrné jednotkové doby | | | t _{obs} | | t _{obs-ok} | | t _{obs-poz} | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 18,25 | | 41,75 | | 8,70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Praktická propustnost - n (1050/(t _{obs} + t _{obs-poz})) | | | 38 | | | | | | | | | | | | Koeficient využití praktické propustnosti K _{vp} | | 52,63% | | | | | | | | | | | | |
| Stupeň obsazení - S _o (T _{obs} /1200) | | | 0,304 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

celkový počet vlaků: 20

4.2. Příloha č. 2

Tabulka pro výpočet propustnosti

| úsek Pocinovice - Kdyně | | | | | | | | | | stav s projektem - Ah ₁ | | | | | | | | | | místo pozorování: Pocinovice | | | | | | | | | |
|---|-----|----|------------------|----------------------|--|-------|--------|------------------|------|------------------------------------|-------|------|-------------------------|------|-------|--------|------|------|------|------------------------------|--------|------|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | L | | | | | | | | | | S | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | R | | Os | | POs | | Pn | | Mn | | R | | Os | | POs | | Pn | | Mn | | | | | | | | |
| | | | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| L | R | 0 | 1,52 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 14,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 14,00 | 0,00 | 25,50 | 0,00 | 26,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 28,50 | 0,00 | | | | | | | |
| | Os | 10 | 0,00 | 5,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 5,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 255,00 | | | | | | | | |
| | | | 14,50 | 0,00 | 17,00 | 85,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 19,50 | 0,00 | 34,00 | 0,00 | 34,00 | 170,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 29,00 | 0,00 | | | | | | | |
| | POs | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | |
| | Pn | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | |
| | Mn | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | |
| | | | 21,00 | 0,00 | 21,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 21,00 | 0,00 | 32,50 | 0,00 | 32,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 35,50 | 0,00 | | | | | | | |
| S | R | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 16,50 | 0,00 | | | | | | | |
| | Os | 10 | 0,00 | 5,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 5,00 | 0,00 | 0,00 | 5,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 90,00 | | | | | | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 2,00 | 10,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 16,00 | 80,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 16,50 | 0,00 | | | | | | | |
| | POs | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | |
| | Pn | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | |
| | Mn | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 16,00 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 16,50 | 0,00 | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 95,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 250,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 345,00 | | | | | | | | | |
| Jízdní doby | | | Lichý směr | | | | | Sudý směr | | | | | celkový počet vlaků: 20 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | R | Os | Pos | Pn | Mn | R | Os | Pos | Pn | Mn | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 0 | 15,5 | | 0 | 0 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Celkové obsazení kvadrantů | | | I. | II. | III. | IV. | Suma | T _{obs} | | 345,00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 85,00 | 170,00 | 10,00 | 80 | 345 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Průměrné jednotkové doby | | | t _{obs} | t _{trav-oh} | t _{trav-par} | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 17,25 | 42,75 | 8,70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Praktická propustnost - n (1050/(t _{obs} + t _{trav-par})) | | | 40 | | Koeficient využití praktické propustnosti K _{up} | | 50,00% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stupeň obsazení - S _o (T _{obs} /1200) | | | 0,288 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

4.3. Příloha č. 3

| úsek Kdyně - Domažlice | | | | | | | | | | stav bez projektu - telefe | | | | | | | | | | místo pozorování: Kdyně | | | | | | | | | | | |
|--|-----|-------|------------------|---------------------|----------------------|-------|------|--|------|----------------------------|-------|--------|--------|-------|-------|--------|------|--------|------|-------------------------|-------|--------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | L | | | | | | | | | | S | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | R | | Os | | POs | | Pn | | Mn | | R | | Os | | POs | | Pn | | Mn | | | | | | | | | | |
| | | | 0 | | 10 | | 0 | | 0 | | 1 | | 0 | | 10 | | 0 | | 0 | | 1 | | | | | | | | | | |
| L | R | 0 | 1,52 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 14,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 14,00 | 0,00 | 25,50 | 0,00 | 26,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 28,50 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | Os | 10 | 0,00 | 4,55 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 0,00 | 4,55 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 294,09 | | | | | | | | | |
| | | | 14,50 | 0,00 | 19,00 | 86,36 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 19,00 | 8,64 | 34,00 | 0,00 | 39,50 | 179,55 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 43,00 | 19,55 | | | | | | | | | |
| | POs | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | | |
| | Pn | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | Mn | 1 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,05 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,05 | 0,00 | 49,05 | | | | | | | | | |
| | | 21,00 | 0,00 | 40,00 | 18,18 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 40,00 | 1,82 | 57,50 | 0,00 | 57,50 | 26,14 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 64,00 | 2,91 | | | | | | | | | | |
| S | R | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 16,50 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | Os | 10 | 0,00 | 4,55 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 4,55 | 0,00 | 4,55 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 102,50 | | | | | | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 2,00 | 9,09 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,00 | 0,91 | 13,00 | 0,00 | 18,50 | 84,09 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 18,50 | 8,41 | | | | | | | | | |
| | POs | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | | |
| | Pn | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | | | | | |
| | Mn | 1 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,05 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 0,45 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,05 | 0,00 | 14,50 | | | | | | | | | |
| | | 1,50 | 0,00 | 2,00 | 0,91 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,00 | 0,09 | 16,00 | 0,00 | 27,00 | 12,27 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 27,00 | 1,23 | | | | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 114,55 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 11,45 | 0,00 | 302,05 | 0,00 | 0,00 | 32,09 | 460,14 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jízdní doby | | | Lichý směr | | | | | Sudý směr | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | R | Os | Pos | Pn | Mn | R | Os | Pos | Pn | Mn | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 0 | 17 | | 0 | 24 | 0 | 17,5 | 0 | 0 | 37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Celkové obsazení kvadrantů | | | I. | II. | III. | IV. | Suma | T _{obs} | | | | | 460,14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Průměrné jednotkové doby | | | t _{obs} | t _{obs-oh} | t _{obs-poz} | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 20,92 | 33,63 | 8,70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Praktická propustnost - n (1050/(t _{obs} + t _{obs-poz})) | | | 35 | | | | | Koeficient využití praktické propustnosti K _{pp} | | | | | | | | | | 62,86% | | | | | | | | | | | | | |
| Stupeň obsazení - S _o (T _{obs} /1050) | | | 0,438 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

celkový počet vlaků: 22

4.4. Příloha č. 4

Tabulka pro výpočet propustnosti

| úsek Kdyně - Domažlice | | | | | | | | | | stav s projektem - Ah | | | | | | | | | | místo pozorování: Kdyně | | | | | | | | | |
|--|-----|----|------------------|---------------------|----------------------|---|--------|------------------|------|-----------------------|-------|------|-------------------------|------|--------|--------|------|------|------|-------------------------|-------|-------|--------|------|------|------|------|--|--|
| | | | L | | | | | | | | | | S | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | R | | Os | | POs | | Pn | | Mn | | R | | Os | | POs | | Pn | | Mn | | | | | | | | |
| | | | 0 | | 10 | | 0 | | 0 | | 1 | | 0 | | 10 | | 0 | | 0 | | 1 | | | | | | | | |
| L | R | 0 | 1,52 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 14,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 14,00 | 0,00 | 25,50 | 0,00 | 26,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 28,50 | 0,00 | | | | | | | |
| | Os | 10 | 0,00 | | 4,55 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,45 | | 0,00 | | 4,55 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,45 | | | | | | | | |
| | | | 14,50 | 0,00 | 17,00 | 77,27 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 17,00 | 7,73 | 34,00 | 0,00 | 38,50 | 175,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 42,00 | 19,09 | | | | | | | |
| | POs | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | Pn | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | Mn | 1 | 0,00 | | 0,45 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,05 | | 0,00 | | 0,45 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,05 | | | | | | | | |
| | | | 21,00 | 0,00 | 37,00 | 16,82 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 37,00 | 1,68 | 57,50 | 0,00 | 56,50 | 25,68 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 63,00 | 2,86 | | | | | | | |
| S | R | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 13,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 16,50 | 0,00 | | | | | | | |
| | Os | 10 | 0,00 | | 4,55 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,45 | | 0,00 | | 4,55 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,45 | | | | | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 2,00 | 9,09 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,00 | 0,91 | 13,00 | 0,00 | 17,50 | 79,55 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 17,50 | 7,95 | | | | | | | |
| | POs | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | Pn | 0 | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | Mn | 1 | 0,00 | | 0,45 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,05 | | 0,00 | | 0,45 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,05 | | | | | | | | |
| | | | 1,50 | 0,00 | 2,00 | 0,91 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,00 | 0,09 | 16,00 | 0,00 | 24,00 | 10,91 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 24,00 | 1,09 | | | | | | | |
| | | | 0,00 | | 104,09 | | 0,00 | | 0,00 | | 10,41 | | 0,00 | | 291,14 | | 0,00 | | 0,00 | | 31,00 | | 436,64 | | | | | | |
| Jízdní doby | | | Lichý směr | | | | | Sudý směr | | | | | Celkový počet vlaků: 22 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | R | Os | Pos | Pn | Mn | R | Os | Pos | Pn | Mn | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 0 | 17 | | 0 | 24 | 0 | 17,5 | 0 | 0 | 37 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Celkové obsazení kvadrantů | | | I. | II. | III. | IV. | Suma | T _{obs} | | 436,64 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 103,50 | 222,64 | 11,00 | 99,5 | 436,64 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Průměrné jednotkové doby | | | t _{obs} | t _{obs-ok} | t _{obs-poz} | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 19,85 | 34,70 | 8,70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Praktická propustnost - n (1050/(t _{obs} + t _{obs-poz})) | | | 38 | | | Koefficient využití praktické propustnosti K _{up} | | 61,11% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stupeň obsazení - S _o (T _{obs} /1050) | | | 0,416 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |