

## M Provozní a dopravní technologie

### Obsah

1	Stávající stav .....	3
1.1	Technické parametry.....	3
1.2	Technologie práce.....	8
1.3	Dopravny .....	10
1.4	Jízdní doby .....	15
1.5	Frekvence cestujících .....	16
2	Cílový stav.....	17
2.1	Technické parametry.....	18
2.2	Technologie práce.....	19
2.3	Dopravny .....	22
2.4	Jízdní doby .....	27
3	Návrh dopravních opatření na dobu výstavby .....	29
3.1	Jízdní doby při výlukách.....	29
3.2	Následná mezidobí při výlukách .....	31
3.3	Výluková propustná výkonnost .....	34
3.4	Jednotlivé stavební postupy.....	41
3.4.1	Hlavní zásady při stanovení dopravních opatření .....	41
3.4.2	Stanovení Npotř pro jednotlivé typy výluk.....	41
3.4.3	Stavební postupy.....	42
4	Závěr .....	58

Praha duben 2018

Zhotovitel : SUDOP EU a.s.

# M Provozní a dopravní technologie

## 1 Stávající stav

Předmětem řešení je část tratě SŽDC č.501A v úseku Choceň – Uhersko. Začátek tratě je v České Třebové. Řešená část tratě patří do obvodu OŘ (oblastní ředitelství) Hradec Králové.

### 1.1 Technické parametry

Délka úseku a kilometrická vzdálenost dopraven je zpracována v tab. č.1.

Tab. č.1 Délka úseku a kilometrická vzdálenost dopraven

Dopravna	Staničení [km]	Vzájemná vzdálenost [km]
ŽST Choceň	271,044	-
Zast. Sruby	275,076	4,032
Zast. Dobříkov u Chocně	277,655	2,579
ŽST Zámorsk	279,661	2,006
Zast. Sedlíštko	282,820	3,159
ŽST Uhersko	286,492	3,672
délka úseku		15,448

Organizování a provozování drážní dopravy probíhá na trati podle předpisu SŽDC D1.

Zábrzdna vzdálenost je na trati 1 000 m.

Největší dovolená rychlost ( $V_k/V_{130}/V$ ) je v úseku Choceň – Uhersko 160/160/160 km/h. V tomto úseku nejsou omezení největší dovolené rychlosti.

Normativ délky nákladních vlaků činí na trati 639 m.

Délka nákladního vlaku v úseku Choceň – Uhersko je 666 m (kol. č.1), 697 m (kol. č.2).

Trať je zařazena do traťové třídy D4. Hnací vozidla skupiny přechodnosti 3 podle příčných účinků na žel. svršek směřjí na daném úseku trati jezdit a být dopravována.

Dovolená hmotnost na nápravu a hmotnost na běžný metr vozu je uvedena v tab. č.2.

Tab. č.2 Dovolená hmotnost na nápravu a hmotnost na běžný metr vozu

Traťový úsek	Dovolená hmotnost na nápravu [t]			Dovolená hmotnost na běžný metr [t/m]
	2-nápravové vozy	4-nápravové vozy	6-nápravové vozy	
Choceň – Uhersko	22,5	22,5	20	8,0

Sklonové poměry, rozhodné pro normativ hmotnosti a brzdění vlaků, a sklony 15 ‰ a větší jsou uvedeny v tab. č.3.

Tab. č.3 Sklonové poměry, rozhodné pro normativ hmotnosti a brzdění vlaků, a sklony 15 ‰ a větší

Traťový úsek	Rozhodující		Třída sklonu	Rozhodný spád pro výměru brzd. procent [‰]	Sklon 15 ‰ a větší [‰]
	stoupání [‰]	spád [‰]			
Choceň - Zámorsk	-	7	I	7	-
Zámorsk - Uhersko	-	3	I	4	-
Uhersko - Zámorsk	4	-	III	1	-
Zámorsk - Choceň	7	-	IV-V	-	-

S ohledem na redukovaný sklon rozhodující o normativu hmotnosti pro jednu činnou lokomotivu umožňuje traťový úsek dopravní hmotnosti popsané v tab. č.4.

Tab. č.4 Dopravní hmotnosti :

a) elektrické lokomotivy

Vlaky Nex, Pn, Mn

Směr jízdy	Normativ hmotnosti [t/vl]							poznámky
	110 111	121-123 130	163 363	162,362 365,372 180 DB	181-183 ET22			
Česká Třebová* – Český Brod	T 1350	T 2270	T 2270	T 2270	T 2500			
	S 1300	S 2000	S 2100	S 2000	S 2200			
	U 800	U 1200	U 1200	U 1200	U 1200			
Úvaly – Zámorsk	T 1200	T 2500	T 2500	T 2300	T 2500			
	S 1100	S 2000	S 2000	S 1900	S 2200			
	U 800	U 1200	U 1200	U 1200	U 1400			
Zámorsk – Choceň	T 1000	T 2200	T 2270	T 2200	T 2500			při průj. úsekem vjezd. náv. ŽST Zámorsk až Choceň bez omezení rychl. pod 60 km/h
	S 900	S 1950	S 2000	S 1950	S 2200			
	U 800	U 1200	U 1200	U 1200	U 1400			
	T 1000	T 2200	T 2270	T 2200	T 2500			při rozjezdu v úseku vjezd. náv. ŽST Zámorsk až Choceň
	S 800	S 1700	S 1700	S 1650	S 2000			
	U 700	U 1200	U 1200	U 1200	U 1400			

Směr jízdy	Normativ hmotnosti [t/vl]							poznámky
	140 141	2x140 2x141	186 DB 189 DB 386	1216 183.7 193 383	363.5	2x363.5	2x130 ET41	
Česká Třebová* – Český Brod	T 2270	T 3300	T 2450	T 2450	T 2270	T 3300	T 3300	
	S 2000	S 3000	S 2200	S 2200	S 2100	S 3000	S 3000	
	U 1000	U 1500	U 1200	U 1200	U 1200	U 1500	U 1500	
Úvaly – Zámorsk	T 2100	T 3600	T 2500	T 2500	T 2500	T 3600	T 3600	
	S 1950	S 3400	S 2200	S 2200	S 2000	S 3400	S 3400	
	U 1000	U 1500	U 1200	U 1200	U 1200	U 1500	U 1500	
Zámorsk – Choceň	T 1900	T 3100	T 2400	T 2400	T 2200	T 3600	T 3600	při průj. úsekem vjezd. náv. ŽST Zámorsk až Choceň bez omezení rychl. pod 60 km/h
	S 1700	S 2800	S 2200	S 2200	S 2000	S 3000	S 3000	
	U 1000	U 1500	U 1200	U 1200	U 1200	U 1500	U 1500	
	T 1600	T 2800	T 2150	T 2150	T 1900	T 3000	T 3000	při rozjezdu v úseku vjezd. náv. ŽST Zámorsk až Choceň
	S 1500	S 2600	S 1950	S 1950	S 1700	S 2700	S 2700	
	U 1000	U 1500	U 1200	U 1200	U 1200	U 1500	U 1500	

\* platí i pro Česká Třebová vjezd.sk., Česká Třebová odj.sk

Nex - nákladní expresní vlak

Pn - průběžný nákladní vlak

Mn - manipulační nákladní vlak

#### b) dieselové lokomotivy

Vlaky Nex, Pn

Směr jízdy	Normativ hmotnosti [t/vl]							poznámky
	730 731	2x730 2x731	740 741 742 743	2x740 2x741 2x742 2x743	741.7 742.7 744.7	2x741.7 2x742.7 2x744.7		
Česká Třebová* – Poříčany	T 950	T 1800	T 1400	T 2600	T 1500	T 2400		
	S 900	S 1700	S 1350	S 2500	S 1450	S 2300		
	U 750	U 1400	U 1000	U 1400	U 1150	U 1400		
km 384,000 - Zámorsk	T 900	T 1700	T 1350	T 2600	T 1500	T 2400		
	S 850	S 1600	S 1300	S 2500	S 1450	S 2300		
	U 700	U 1350	U 1000	U 1400	U 1150	U 1400		
Zámorsk – Česká Třebová*	T 650	T 1200	T 950	T 1800	T 1000	T 1950		platí při průjezdu celým úsekem bez omezení rychlosti pod 40km/h (i při rozjezdu v ŽST Zámorsk a Choceň)
	S 600	S 1100	S 850	S 1700	S 900	S 1750		
	U 500	U 950	U 800	U 1400	U 850	U 1400		
	T 500	T 950	T 750	T 1450	T 850	T 1650		
	S 450	S 850	S 700	S 1350	S 800	S 1550		
	U 400	U 750	U 600	U 1100	U 650	U 1200		

Směr jízdy	Normativ hmotnosti [t/vl]							poznámky
	749 750 751 752.6 753	2x749 2x750 2x751 2x752.6 2x753	753.6 753.7 755 ST44	2x753.6 2x753.7 2x755 2xST44	761 2016 223 DB	783 263 DB		
Česká Třebová* – Poříčany	T 1900	T 2400	T 2150	T 2700	T 2200	T 2300		
	S 1800	S 2200	S 2000	S 2600	S 2100	S 2200		
	U 1200	U 1400	U 1400	U 1400	U 1400	U 1500		
km 384,000 - Zámorsk	T 1700	T 2400	T 1900	T 2700	T 2100	T 2300		
	S 1600	S 2300	S 1850	S 2600	S 2000	S 2200		
	U 1300	U 1400	U 1400	U 1400	U 1400	U 1500		
Zámorsk – Česká Třebová*	T 1200	T 2200	T 1400	T 2500	T 1500	T 1800		platí při průjezdu celým úsekem bez omezení rychlosti pod 40km/h (i při rozjezdu v ŽST Zámorsk a Choceň)
	S 1150	S 2100	S 1300	S 2400	S 1400	S 1700		
	U 850	U 1400	U 1000	U 1400	U 1100	U 1200		
	T 1150	T 1950	T 1300	T 2200	T 1400	T 1450		
	S 1050	S 1850	S 1200	S 2100	S 1300	S 1350		
	U 850	U 1400	U 1000	U 1400	U 1000	U 1100		

\* platí i pro Česká Třebová vjezd.sk., Česká Třebová odj.sk

#### Vlaky Mn a Vleč

Směr jízdy	Normativ hmotnosti [t/vl]						poznámky
	110 111	121-123 130	163 363 363.5	730 <sup>x)</sup> 731 <sup>x)</sup>	740 <sup>x)</sup> 742 <sup>x)</sup>	750 <sup>x)</sup> 751 <sup>x)</sup> 753.7 <sup>x)</sup>	
Choceň – Moravany	S 1000	S 1350	S 1350	S 500	S 600	S 800	
Moravany – Choceň	S 750	S 900	S 1000	S 500	S 550	S 650	

<sup>x)</sup> pro dvojici lokomotiv platí dvojnásobný normativ hmotnosti pro jednu lokomotivu příslušné řady snížený o 100 tun

Staniční zabezpečovací zařízení je následující :

- ŽST Zámorsk (3. kategorie - elektronické staniční zařízení ESA11 s EIP panely),
- ŽST Uhersko (3. kategorie - staniční zabezpečovací zařízení typu ESA 11 s EIP panely a jednotkami PMI-1).

Traťové zabezpečovací zařízení je následující :

- Choceň – Zámorsk = 3. kategorie (soustředěný obousměrný tříznakový automatický blok AB3-88 s úplnou blokovou podmínkou),
- Zámorsk – Uhersko = 3. kategorie (soustředěný obousměrný tříznakový automatický blok AB3-88 s úplnou blokovou podmínkou).

Přejezdová zabezpečovací zařízení jsou následující :

*Choceň - Zámorsk*

- PZS 3ZBI v km 277,622 (P4893 – křížení se silnicí III./3152),

*Zámorsk - Uhersko*

- PZS 3ZBI v km 282,163 (P4894 – křížení se silnicí II./305),
- PZS 3ZBI v km 282,830 (P4895 – křížení se silnicí III./30514),

- PZS 3ZBI v km 285,375 (P4896 – křížení s účelovou komunikací – polní cesta),

*ŽST Uhersko*

- PZS 3ZBI v km 286,369 (P4897 – křížení se silnicí III./32271),
- PZS 3ZBI v km 287,363 (P4898 – křížení s místní komunikací),
- PZS 3ZBI v km 287,811 (P4899 – křížení s místní komunikací).

kde

PZS 3ZBI je světelné přejezdové zabezpečovací zařízení s úplnými závislostmi se závorami s pozitivním signálem,

I – informace o stavu zařízení předávána obsluhujícímu zaměstnanci.

Informační body systému automatického vedení vlaku (AVV) jsou umístěny :

- u stávajících hlavních návěstidel po celé délce řešeného úseku.

Balízy vlakového zabezpečovače ETCS L2 jsou umístěny :

- u stávajících hlavních návěstidel po celé délce řešeného úseku.

## 1.2 Technologie práce

Rozsah dopravy pro období platnosti GVD 2017/18 je uveden v tab. č.5.

Tab. č.5 Rozsah dopravy v GVD 2017/18

Směr	Počet vlaků za 24 hod							
	pravidelné				podle potřeby			
	Os	N	Lv	celkem	Os	N	Lv	celkem
Choceň – Uhersko	109	69	1	179	-	1	-	1
Uhersko – Choceň	111	68	-	179	-	3	-	3
Celkem	220	137	1	358	-	4	-	4

Os - osobní vlaky

N - nákladní vlaky

Lv - lokomotivní vlaky

Tab. č.6 Rozsah pravidelné dopravy v GVD 2017/18 v řešených mezistaničních úsecích

Směr	Počet vlaků za 24 hod			
	pravidelné			
	Os	N	Lv	celkem
Choceň – Zámorsk	109	69	1	179
Zámorsk – Uhersko	109	69	1	179
Uhersko – Zámorsk	111	68	-	179
Zámorsk – Choceň	111	68	-	179

### a) osobní doprava

Zabezpečuje přepravu cestujících vlaky osobní přepravy.

Rozdělení osobní dopravy podle směrů je provedeno v tab. č.7.

Tab. č.7 Rozdělení pravidelné osobní dopravy podle směru

Směr	Druh vlaku					
	Ex	R	Sp	Os	Sv	Celkem
Choceň – Uhersko	73	19	1	16	-	109
Uhersko – Choceň	73	19	-	18	1	111
Celkem	146	38	1	34	1	220

Ex - expres

R - rychlík

Sp - spěšný vlak

Os - osobní vlak

Sv – soupravný vlak

### b) nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy pro období platnosti GVD 2017/18 je uveden v tab. č.5.

Rozdělení nákladní dopravy podle druhu vlaků a směrů je provedeno v tab. č.8.

Tab. č.8 Rozdělení pravidelné nákladní dopravy podle druhu vlaku a směru

Směr	Druh vlaku		
	Nex	Pn	Celkem
Choceň – Uhersko	50	19	69
Uhersko – Choceň	42	26	68
Celkem	92	45	137

Nex - nákladní expresní vlak

Pn - průběžný nákladní vlak

**c) nákladové a komerční práce**

Do kolejiště stanic jsou napojeny následující vlečky:

RSM Hradec Králové, ŽST Zámorsk (č.4462) je zaústěna v ŽST Zámorsk do kol. č.6 koncem výh. č.9 v km 279,378.

Ostatní přepravci využívají všeobecné nakládkové a vykládkové koleje (VNVK).

**d) traťová technologie**

Jedná se o dvojkolejnou trať s převažující osobní dopravou. Expresy, rychlíky a spěšné vlaky jsou vedeny elektrickými lokomotivami ř.151, 162, 362, 371, 380 (ČD), 350, 361 (ZSSK), EP09 (PKP), 1216 (ÖBB), 162, 393 (REGIOJET), elektrickými jednotkami ř.660, 661, 680 (ČD), 480 (LEO EXPRESS) a motorovými jednotkami ř.845 (ARRIVA). Osobní vlaky jsou vedeny elektrickými lokomotivami ř.162, 163 (ČD), elektrickými jednotkami ř.471 (ČD) a motorovými jednotkami ř.814 (ČD). V čele nákladních vlaků jezdí elektrické lokomotivy ř.122, 123, 130, 163, 363, 383 (ČD CARGO), 386 (Metrans Rail), 189 (DB, ARRIVA, AWT), 182 (BFL), 193 (AWT, LTE), 140 (RM LINES) a dieselové lokomotivy ř.742 (ČD CARGO), 753 (AWT, UNIPETROL), 783 (IDC CARGO). Hnací vozidla (dále HV) přistavuje především Depo kolejových vozidel (DKV) Praha a Středisko oprav kolejových vozidel (SOKV) Ústí nad Labem a Ostrava.



## 1.3 Dopravny

### ŽST Zámorsk

Železniční stanice Zámorsk leží v km 279,661 celostátní dráhy Česká Třebová - Praha-Libeň, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.

Je stanicí:

- přednostního směru pro první traťovou kolej směr Zámorsk – Choceň,
- přednostního směru pro druhou traťovou kolej směr Zámorsk – Uhersko.

Sídlem přednosti PO je stanice Pardubice hlavní nádraží. Stanice je při ovládání z pracoviště CDP Praha, případně PPV Choceň dálkově neobsazena, při místním ovládání z JOP nebo DNO je obsazena výpravčím.

#### **a) vlečky a účelová kolejiště**

Do ŽST Zámorsk je napojena vlečka:

- vlečka RSM Hradec Králové, ŽST Zámorsk (č. 4462) – zaústěna je koncem výhybky č.9 v km 279,378.

#### **b) zastávky k sousedním stanicím**

Zast. Dobříkov u Chocně – leží v km 277,655 mezi stanicemi Choceň a Zámorsk. Je přidělena OŘ Hradec Králové, PO Pardubice.

Nástupiště:

- č.1 u koleje č.1, v délce 138 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (typ: SUDOP T + desky K230, zděná čekárna o rozloze 17 m<sup>2</sup>).
- č.2 u koleje č.2, v délce 141 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (typ: SUDOP T + desky K230, krytý přístřešek o rozloze 8 m<sup>2</sup>).

Rozhlasové zařízení je pro informování cestujících DCom je ovládáno informačním systémem INISS z CDP Praha nebo PPV Choceň. Osvětlení je elektrické, samočinné. Přístup na obě nástupiště je bezbariérový ze silnice od přejezdu. Nástupiště jsou opatřena bezpečnostním pásem.

Zast. Sruby – leží v km 275,076 mezi stanicemi Choceň a Zámorsk. Je přidělena OŘ Hradec Králové, PO Pardubice.

Nástupiště:

- č.1 u koleje č.1, v délce 198 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (typ: SUDOP T + desky K230, krytý přístřešek o rozloze 8 m<sup>2</sup>, přístup na nástupiště je ze silnice Sruby - Slatina; přístupová cesta je mírným schodištěm s boční nájezdní plochou; přístup osobám s omezenou schopností pohybu a orientace je možný pouze s výpomocí).
- č.2 u koleje č.2, v délce 198 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (typ: SUDOP T + desky K230, zděná čekárna, přístup je bezbariérový z místní komunikace před čekárnou).

Rozhlasové zařízení je pro informování cestujících DCom je ovládáno informačním systémem INISS z CDP Praha nebo PPV Choceň. Osvětlení je elektrické, samočinné. Nástupiště jsou opatřena bezpečnostním pásem.

Zast. Sedlístka – leží v km 282,820 mezi stanicemi Zámrsk a Uhersko. Je přidělena OŘ Hradec Králové, PO Pardubice.

Nástupiště:

- č.1 u koleje č.1, v délce 190 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (typ: SUDOP T + desky K230, zděná čekárna).

- č.2 u koleje č.2, v délce 170 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (typ: SUDOP T + desky K230, přístřešek pro cestující).

Rozhlasové zařízení je pro informování cestujících DCom je ovládáno informačním systémem INISS z CDP Praha nebo PPV Choceň. Osvětlení je elektrické, samočinné. Přístup na obě nástupiště je bezbariérový z místní komunikace od přejezdu. Nástupiště jsou opatřena bezpečnostním pásem.

### c) nástupiště

V ŽST jsou zřízena 2 nástupiště:

- č.1. u kol. č.3 je jednostranné vnitřní nástupiště délky 180 m, výška nad temenem kolejnice je 250 m (typ: SUDOP T + desky K145, přístup na nástupiště je 4 úroňovými přechody v koleji č.5),

- č.2. mezi kol. č.4 a 6 je ostrovní nástupiště délky 233 m, výška nad temenem kolejnice je 550 m (Typ: SUDOP T + desky K230; přístřešek pro cestující, veřejná přístupová cesta na nástupiště je podchodem; bezbariérový přístup na nástupiště je služebním úroňovým přechodem v km 279,767 za doprovodu zaměstnance provozovatele).

### d) koleje, jejich určení a užitná délka

Tab. č.9 Dopravní koleje v ŽST Zámrsk

Kolej číslo	Užitná délka [m]	Omezení (námezníky, výhybky, návěstidla, výkolejky)	Určení
1	738	S1 – L1	hlavní kolej; vjezdová, odjezdová; TV v celé délce
2	664	S2 – L2	hlavní kolej; vjezdová, odjezdová; TV v celé délce
3	704	S3 – L3	vjezdová, odjezdová; TV v celé délce
4	476	S4 – Lc4	vjezdová, odjezdová; TV v celé délce
4a	127	Lc4 – L4a	vjezdová, odjezdová; TV v celé délce
6	478	S6 – Lc6	vjezdová, odjezdová; TV v celé délce

Tab. č.10 Manipulační koleje v ŽST Zámrsrk

Kolej číslo	Užitná délka [m]	Omezení (námezníky, výhybky, návěstidla, výkolejky)	Určení
3a	75	Se9 – zarážedlo	zákaz odstavování vozů; kusá kolej; TV v celé délce
5	347	Vk4 – Vk5	vykládková a nakládková; TV v celé délce v základní poloze vypnuta; boční rampa
7	37	nám. v.10 - zarážedlo	kusá; vykládková a nakládková, bez TV; čelní rampa
108	205	nám. v. 101 - zarážedlo	kusá kolej; TV v délce 70 m; v základní poloze vypnuto, provozovatel ČD RSM Hradec Králové
110	205	nám. v. 102 - zarážedlo	kusá kolej; bez TV; provozovatel ČD, RSM Hradec Králové
112	235	nám. v. 102 - zarážedlo	kusá kolej; vykládková a nakládková kolej; bez TV; provozovatel ČD, RSM Hradec Králové

**e) rozsah ohřevu výhybek**

V ŽST Zámrsrk jsou ohřívány následující výhybky:

č.1, 2, 3, 4, 5, 6, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21.

**ŽST Uhersko**

Železniční stanice Uhersko leží v km 286,492 trati celostátní dráhy Česká Třebová - Praha Libeň, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.

Je stanicí:

- přednostního směru pro první traťovou kolej směr Uhersko – Zámrsrk,
- přednostního směru pro druhou traťovou kolej směr Uhersko – Moravany.

Sídlem přednosti PO je stanice Pardubice hlavní nádraží. Stanice je při ovládání z pracoviště CDP Praha, případně PPV Choceň dálkově neobsazena, při místním ovládání z JOP nebo DNO je obsazena výpravčím.

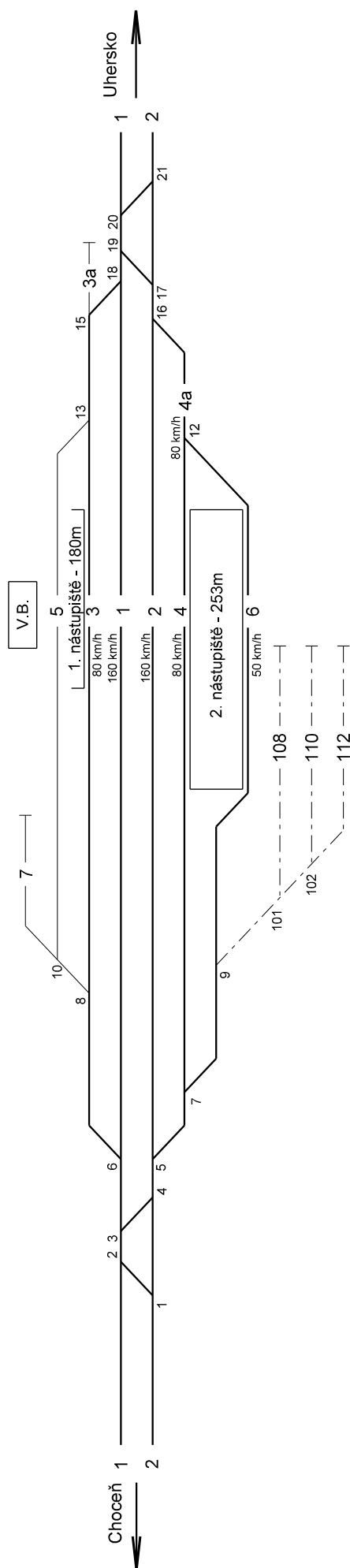
**a) zastávky k sousedním stanicím**

Zast. Sedlíštko – leží v km 282,820 mezi stanicemi Zámrsrk a Uhersko. Je přidělena OŘ Hradec Králové, PO Pardubice.

Nástupiště:

- č.1 u koleje č.1, v délce 190 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (typ: SUDOP T + desky K230, zděná čekárna).
- č.2 u koleje č.2, v délce 170 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (typ: SUDOP T + desky K230, přístřešek pro cestující).

## ŽST ZÁMRSK (stávající stav)



### Legenda:

- \_\_\_\_\_ Dopravní kolej
- \_\_\_\_\_ Manipulační kolej
- Vlečka

Rozhlasové zařízení je pro informování cestujících DCom je ovládáno informačním systémem INISS z CDP Praha nebo PPV Choceň. Osvětlení je elektrické, samočinné. Přístup na obě nástupiště je bezbariérový z místní komunikace od přejezdu. Nástupiště jsou opatřena bezpečnostním pásem.

### **b) nástupiště**

V ŽST jsou zřízena 2 nástupiště:

- č.1. u kol. č.3 je jednostranné úrovně vnější nástupiště délky 263 m, výška nad temenem kolejnice je 550 m (typ: SUDOP T + desky K150, veřejná přístupová cesta na nástupiště je bezbariérová z místní komunikace u staniční budovy, konec panelového nástupiště je upravené do nájezdové rampy k úrovni komunikace),

- č.2. u kol. č. 6 je jednostranné vnější nástupiště délky 268 m, výška nad temenem kolejnice je 550 m (Typ: SUDOP T + desky K230; přístřešek pro cestující, veřejná přístupová cesta na nástupiště od Uherska je po veřejné komunikaci nebo z nástupiště č. 1 po mimoúrovňovém přechodu (nadchod) v km 286,518).

Bezbariérový přístup a obslužná cesta pro vozíky na nástupiště je od výpravní budovy po veřejné komunikaci přes přejezd v km 286,369 a dále po veřejné komunikaci od Uherska. Samostatný bezbariérový přístup na nástupiště č. 2 není zřízen.

### **c) koleje, jejich určení a užitná délka**

Tab. č.11 Dopravní koleje v ŽST Uhersko

Kolej číslo	Užitná délka [m]	Omezení (námezníky, výhybky, návěstidla, výkolejky)	Určení
1	694	S1 – L1	hlavní kolej; vjezdová, odjezdová; TV v celé délce
2	715	S2 – L2	hlavní kolej; vjezdová, odjezdová; TV v celé délce
3	688	S3 – L3	vjezdová, odjezdová; TV v celé délce
4	636	S4 – L4	vjezdová, odjezdová; TV v celé délce
6	642	S6 – L6	vjezdová, odjezdová; TV v celé délce

Tab. č.12 Manipulační koleje v ŽST Uhersko

Kolej číslo	Užitná délka [m]	Omezení (námezníky, výhybky, návěstidla, výkolejky)	Určení
5	350	Vk1 - zarážedlo	kusá kolej; TV pouze částečně, v základní poloze vypnuta, kalibrační úsek č.2 (286,720 - 286,762) je možné využívat jen pro potřeby SŽDC a pojíždět rychlostí 20 km/h

### **d) rozsah ohřevu výhybek**

V ŽST Uhersko jsou ohřívány následující výhybky:

č.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19.

➤ **Personální obsazení**

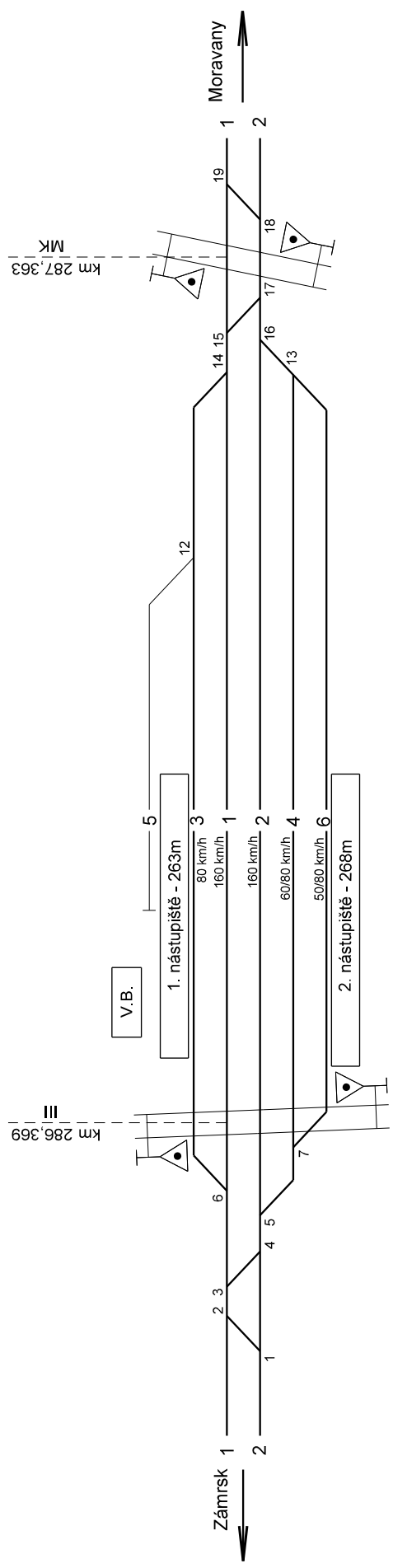
Personální obsazení jednotlivých dopravn v současném stavu je popsáno v tab. č.13.

Tab. č.13 Personální obsazení jednotlivých dopravn v současném stavu (denní-ranní / noční-odpolední/celkem)

Funkce	Dopravna		Celkem
	Zámorsk	Uhersko	
výpravčí	0/0	0/0	0/0
<b>Celkem</b>	<b>0/0</b>	<b>0/0</b>	<b>0/0</b>

Pozn. ŽST Zámorsk a Uhersko jsou dálkově ovládány z CDP Praha.

# ŽST UHERSKO (stávající stav)



## Legenda:

- \_\_\_\_\_ Dopravní kolej
- \_\_\_\_\_ Manipulační kolej

## 1.4 Jízdní doby

Tabulka č.14 zobrazuje přehled jízdních dob v GVD 2017/18.

Tab. č.14 Jízdní doby v GVD 2017/18

Dopravna	Staničení [km]	Ex lok. ř.380 450 t, 250m			R lok. ř.151 400 t, 225m			Os lok. ř.162 139 t, 95m		
		t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]
ŽST Choceň	271,044	→	-	← 3	-	-	4,5	-	-	4
Zast. Sruby	275,076	→	-	←	→	-	←	3	0,5	2,5
Zast. Dobříkov u Chocně	277,655	→	-	←	→	-	←	2,5	▲	2
ŽST Zámorsk	279,661	3,5 →	-	← 3	5 →	-	← 3	2	0,5	3,5
Zast. Sedlíštká	282,820	→	-	←	→	-	←	3	▲	3
ŽST Uhersko	286,492	2,5 →	-	←	3,5 →	-	←	3,5	-	-
Celkem	15,448	6	-	6	8,5	-	7,5	14	1	15
Cestovní doba [min]		6		6	8,5		7,5	15		16
Technická rychlost [km/h]		154,5		154,5	109,0		123,6	66,2		61,8
Úseková rychlost [km/h]		154,5		154,5	109,0		123,6	61,8		57,9

→, ← - vlak projíždí

t<sub>pob</sub> - doba pobytu

t<sub>j</sub> - jízdní doba

Dopravna	Staničení [km]	Nex lok. ř.386 2000 t, 679m			Pn lok. ř.163 1700 t, 617m					
		t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]			
ŽST Choceň	271,044	→	-	← 5,5	→	-	← 6,5			
Zast. Sruby	275,076	→	-	←	→	-	←			
Zast. Dobříkov u Chocně	277,655	→	-	←	→	-	←			
ŽST Zámorsk	279,661	6 →	-	← 5	6 →	-	← 5			
Zast. Sedlíštká	282,820	→	-	←	→	-	←			
ŽST Uhersko	286,492	5 →	-	←	5 →	-	←			
Celkem	15,448	11	-	10,5	11	-	11,5			
Cestovní doba [min]		11		10,5	11		11,5			
Technická rychlost [km/h]		84,3		88,3	84,3		80,6			
Úseková rychlost [km/h]		84,3		88,3	84,3		80,6			



## 1.5 Frekvence cestujících

V průběhu října 2017 probíhalo ve spojích ČD sčítání frekvence cestujících. Z jeho výsledků lze vyčíst průměrný obrat cestujících v jednotlivých ŽST a zast. v pracovní dny a o víkendech (viz tab. č.15) a špičkový nástup a výstup cestujících (viz tab. č.16).

Tab. č.15 Průměrný obrat cestujících v pracovní dny a o víkendech

	Trat'	Ø pracovní dny	Ø víkend
ŽST Uhersko	Č. Třebová – Praha Libeň	277	137
Zast Sedlíšťka	Č. Třebová – Praha Libeň	84	46
ŽST Zámorsk	Č. Třebová – Praha Libeň	137	61
Zast. Dobříkov u Chocně	Č. Třebová – Praha Libeň	96	46
Zast. Sruby	Č. Třebová – Praha Libeň	90	40

Tab. č.16 Špičkový nástup a výstup cestujících

	Trat'	Nástup	Výstup
ŽST Uhersko	Č. Třebová – Praha Libeň	59	46
Zast Sedlíšťka	Č. Třebová – Praha Libeň	9	14
ŽST Zámorsk	Č. Třebová – Praha Libeň	20	28
Zast. Dobříkov u Chocně	Č. Třebová – Praha Libeň	9	18
Zast. Sruby	Č. Třebová – Praha Libeň	10	28

Pozn. ČD a.s. nám poskytly pouze obrat cestujících a špičkový nástup a výstup cestujících bez určení směru jízdy, konkretizace čísla vlaku se špičkovou frekvencí.

Pokud uvažujeme průměrný měsíc s 30 dny, vyjde nám výpočtem průměrná měsíční frekvence v jednotlivých ŽST a zast. (viz tab. č.17).

Tab. č.17 Průměrná měsíční frekvence cestujících

Dopravna	Frekvence cestujících
ŽST Uhersko	7190
Zast Sedlíšťka	2220
ŽST Zámorsk	3500
Zast. Dobříkov u Chocně	2480
Zast. Sruby	2300

## 2 Cílový stav

Akce „Choceň - Uhersko“ řeší úpravy vedoucí ke zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu a zajištění parametrů interoperability. V ŽST Zámrsrsk a Uhersko dojde k úpravě sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, v určených výhybkách k vybavení žlabovými pražci s výměnou opornic a jazyků včetně výměny ocelových součástí a drobného kolejiva, doplnění nadzvedávacích nebo válečkových zařízení, výměně vadných kluzných stoliček a podkladnic v přídržnicích, v určených úsecích k sanaci žel. spodku, výměně defektoskopicky vadných kolejnic, výměně pražců, rekonstrukci přejezdových konstrukcí přejezdů, výměně svítidel, výměně určených prvků TV. V mezistaničních úsecích dojde k úpravě sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, v určených úsecích k sanaci žel. spodku, výměně defektoskopicky vadných kolejnic, výměně pražců, zajištění stability ujíždějících svahů zářezů, rekonstrukci přejezdových konstrukcí přejezdů, úpravám propustků, mostů a zdí, výměně určených prvků TV, zřízení bezbariérových přístupů včetně výměny nástupištních panelů a svítidel na zast. Sruby, Dobříkov u Chocně a Sedliště.

Délky nástupišť na zast. jsou určeny dle výhledových souprav a vyhovují i nejdelší soupravě ze stávajícího GVD:

130 m (Os ř.162 + 4x Bdmtee = 122 m, ř.162 + 2xBdmtee, Bfhpvee = 95 m) – zast. Sruby, Dobříkov u Chocně a Sedliště.

Pozn. Cílový stav popisuje úsek Choceň – Uhersko po ukončení akce „Choceň - Uhersko“.

## 2.1 Technické parametry

Přejezdová zabezpečovací zařízení jsou následující :

*Choceň - Zámrska*

- PZS 3ZBI v km 277,622 (P4893 – křížení se silnicí III./3152),

*Zámrska - Uhersko*

- PZS 3ZBI v km 282,163 (P4894 – křížení se silnicí II./305),
- PZS 3ZBI v km 282,830 (P4895 – křížení se silnicí III./30514),
- PZS 3ZBI v km 285,375 (P4896 – křížení s účelovou komunikací – polní cesta),

*ŽST Uhersko*

- PZS 3ZBI v km 287,363 (P4898 – křížení s místní komunikací),
- PZS 3ZBI v km 287,811 (P4899 – křížení s místní komunikací).

kde

PZS 3ZBI je světelné přejezdové zabezpečovací zařízení s úplnými závislostmi se závorami s pozitivním signálem,

I – informace o stavu zařízení předávána obsluhujícímu zaměstnanci.

Pozn. Přejezd P4897 v km 286,369 bude zrušen a nahrazen silničním nadjezdem v související akci „Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová – Praha“.

Ostatní technické parametry jsou stejné jako ve stávajícím stavu.

## 2.2 Technologie práce

### Provozní koncept

Na řešeném úseku je předpokládán provoz následujících relací:

- Os Česká Třebová (– Pardubice) – Kolín,
- Ex (Františkovy Lázně –) Praha – Pardubice – Bohumín (– Slovensko) (Pendolino)
- Ex Praha – Ostrava – Polsko/Slovensko (linka Ex1),
- Ex Praha – Pardubice – Olomouc – Slovensko (linka Ex2),
- Ex Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko (linka Ex3),
- R Praha – Pardubice – Č. Třebová – Olomouc – Luhačovice (linka R18),
- R Praha – Pardubice – Č. Třebová – Brno (linka R19),
- Regiojet Praha – Č. Třebová – Havířov – Slovensko (Open Access),
- Regiojet Praha – Č. Třebová – Břeclav – Rakousko/Slovensko (Open Access),
- Leo express Praha – Pardubice – Bohumín – Slovensko (Open Access),
- Arriva express Praha – Pardubice – Přerov – Slovensko (Open Access).

Jedná se o taktovou dopravu s následujícími intervaly:

Os vlaky Česká Třebová (– Pardubice) – Kolín 30-60/120 min (špička/sedlo),

Ex vlaky:

Pendolino (Františkovy Lázně –) Praha – Pardubice – Bohumín (– Slovensko) 120 min (celý den),

Ex1 Praha – Ostrava – Polsko/Slovensko 120 min (celý den)

Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Slovensko 120 min (celý den),

Ex3 Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko 60 min (celý den),

R vlaky:

R18 Praha – Pardubice – Č. Třebová – Olomouc – Luhačovice 120 min (celý den),

R19 Praha – Pardubice – Č. Třebová – Brno 120 min (celý den),

Regiojet:

Praha – Č. Třebová – Havířov – Slovensko 60/120 min (špička/sedlo),

Praha – Č. Třebová – Břeclav – Rakousko/Slovensko 60/120 min (špička/sedlo),

Leo express:

Praha – Pardubice – Bohumín – Slovensko 60/120 min (špička/sedlo),

Arriva express:

Praha – Pardubice – Přerov – Slovensko 1 – 2x denně.

### Použitá vozidla

Os vlaky:

ř.162 + 2xBdmtee, Bfhpvee

Ex vlaky:

Pendolino: ř.680

Ex1: ř.151 (EP09) + 6-9x os. vůz

Ex2: ř.380 (350, 361.1) + 7-10x os. vůz

Ex3: ř.1216 + 7x os. vůz (Raijet), ř.380 (350) + 7-10x os vůz

R vlaky:

R18: ř.151 (371) + 8x os. vůz

R19: ř.661

Regiojet:

ř.193 (162) + 10-13x os. vůz

ř.193 + 10x os. vůz

Leo express:

ř.480

Arriva express:

ř.845

Výhledový rozsah dopravy je uveden v tab. č.18.

Tab. č.18 Výhledový rozsah dopravy

Směr	Počet vlaků za 24 hod							
	pravidelné				podle potřeby			
	Os	N	Lv	celkem	Os	N	Lv	celkem
Choceň – Uhersko	118	35	1	154	-	-	-	-
Uhersko – Choceň	117	35	1	153	-	-	-	-
Celkem	235	70	2	307	-	-	-	-

Os - osobní vlaky

N - nákladní vlaky

Lv - lokomotivní vlaky

Tab. č.19 Výhledový rozsah pravidelné dopravy v řešených mezistaničních úsecích

Směr	Počet vlaků za 24 hod			
	pravidelné			
	Os	N	Lv	celkem
Choceň – Zámrsk	118	35	1	154
Zámrsk – Uhersko	118	35	1	154
Uhersko – Zámrsk	117	35	1	153
Zámrsk – Choceň	117	35	1	153

#### a) osobní doprava

Zabezpečuje přepravu cestujících vlaky osobní přepravy.

Rozdělení osobní dopravy podle směrů je provedeno v tab. č.20.

Tab. č.20 Rozdělení pravidelné osobní dopravy podle směru (cílový stav)

Směr	Druh vlaku			
	Ex	R	Os	Celkem
Choceň – Uhersko	81	15	22	118
Uhersko – Choceň	81	15	21	117
Celkem	162	30	43	235

Ex - expres

R - rychlík

Os - osobní vlak

**b) nákladní doprava**

Rozsah nákladní dopravy v cílovém stavu je uveden v tab. č.18.

Rozdělení nákladní dopravy podle druhu vlaků a směrů je provedeno v tab. č.21.

Tab. č.21 Rozdělení pravidelné nákladní dopravy podle druhu vlaku a směru (cílový stav)

Směr	Druh vlaku		
	Nex	Pn	Celkem
Choceň – Uhersko	26	9	35
Uhersko – Choceň	22	13	35
Celkem	48	22	70

Nex - nákladní expresní vlak

Pn - průběžný nákladní vlak

Pozn. Výhledový rozsah dopravy převzat ze Studie proveditelnosti uzlu Pardubice + Lv vlaky z GVD 2017/18 a upraven dle podkladů SŽDC O26.

**c) nákladové a komerční práce**

Přepravci využívají všeobecné nakládkové a vykládkové koleje (VNVK).

**d) traťová technologie**

Jedná se o dvojkolejnou trať s převažující osobní dopravou. Expresy, rychlíky a spěšné vlaky jsou vedeny elektrickými lokomotivami ř.151, 162, 362, 371, 380 (ČD), 350, 361 (ZSSK), EP09 (PKP), 1216 (ÖBB), 162, 393 (REGIOJET), elektrickými jednotkami ř.660, 661, 680 (ČD), 480 (LEO EXPRESS) a motorovými jednotkami ř.845 (ARRIVA). Osobní vlaky jsou vedeny elektrickými lokomotivami ř.162, 163 (ČD), elektrickými jednotkami ř.471 (ČD) a motorovými jednotkami ř.814 (ČD). V čele nákladních vlaků jezdí elektrické lokomotivy ř.122, 123, 130, 163, 363, 383 (ČD CARGO), 386 (Metrans Rail), 189 (DB, ARRIVA, AWT), 182 (BFL), 193 (AWT, LTE), 140 (RM LINES) a dieselové lokomotivy ř.742 (ČD CARGO), 753 (AWT, UNIPETROL), 783 (IDC CARGO). Hnací vozidla (dále HV) přistavuje především Depo kolejových vozidel (DKV) Praha a Středisko oprav kolejových vozidel (SOKV) Ústí nad Labem a Ostrava.

## 2.3 Dopravny

### ŽST Zámorsk

Železniční stanice Zámorsk leží v km 279,661 celostátní dráhy Česká Třebová - Praha-Libeň, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.

Je stanicí:

- přednostního směru pro první traťovou kolej směr Zámorsk – Choceň,
- přednostního směru pro druhou traťovou kolej směr Zámorsk – Uhersko.

Sídlem přednosti PO je stanice Pardubice hlavní nádraží. Stanice je je při ovládání z pracoviště CDP Praha, případně PPV Choceň dálkově neobsazena, při místním ovládání z JOP nebo DNO je obsazena výpravčím.

#### Zastávky k sousedním stanicím

Zast. Dobříkov u Chocně – leží v km 277,655 mezi stanicemi Choceň a Zámorsk. Je přidělena OŘ Hradec Králové, PO Pardubice.

Nástupiště:

- č.1 u koleje č.1, v délce 130 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (konzolové desky, zděná čekárna o rozloze 17 m<sup>2</sup>).

- č.2 u koleje č.2, v délce 130 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (konzolové desky, krytý přístřešek o rozloze 8 m<sup>2</sup>).

Rozhlasové zařízení je pro informování cestujících DCom je ovládáno informačním systémem INISS z CDP Praha nebo PPV Choceň. Osvětlení je elektrické, samočinné. Přístup na obě nástupiště je bezbariérový ze silnice od přejezdu. Nástupiště jsou opatřena bezpečnostním pásem.

Zast. Sruby – leží v km 275,076 mezi stanicemi Choceň a Zámorsk. Je přidělena OŘ Hradec Králové, PO Pardubice.

Nástupiště:

- č.1 u koleje č.1, v délce 130 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (konzolové desky, krytý přístřešek o rozloze 8 m<sup>2</sup>, přístup na nástupiště je bezbariérový ze silnice Sruby - Slatina).

- č.2 u koleje č.2, v délce 130 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (konzolové desky, zděná čekárna, přístup je bezbariérový z místní komunikace před čekárnou).

Rozhlasové zařízení je pro informování cestujících DCom je ovládáno informačním systémem INISS z CDP Praha nebo PPV Choceň. Osvětlení je elektrické, samočinné. Nástupiště jsou opatřena bezpečnostním pásem.

Zast. Sedláška – leží v km 282,820 mezi stanicemi Zámrsk a Uhersko. Je přidělena OŘ Hradec Králové, PO Pardubice.

Nástupiště:

- č.1 u koleje č.1, v délce 130 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (konzolové desky, zděná čekárna).

- č.2 u koleje č.2, v délce 130 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (konzolové desky, přístřešek pro cestující).

Rozhlasové zařízení je pro informování cestujících DCom je ovládáno informačním systémem INISS z CDP Praha nebo PPV Choceň. Osvětlení je elektrické, samočinné. Přístup na obě nástupiště je bezbariérový z místní komunikace od přejezdu. Nástupiště jsou opatřena bezpečnostním pásem.

Ruší se tato zařízení :

- část manip. kol. č.5 včetně výh. č.13,
- napojení vlečky RSM Hradec Králové, ŽST Zámrsk (výh. č.9 – náhrada kolejovým polem).

Dále dojde k těmto změnám :

- manip. kol. č.5 bude ukončena zarážedlem.
- úprava sdělovacího a zabezpečovacího zařízení,
- u výh. č.1, 2, 3, 4, 5, 6, 16, 17, 18, 19, 20, 21 k vybavení žlabovými pražci s výměnou opornic a jazyků včetně výměny ocelových součástí a drobného kolejiva, doplnění nadzvedávacích nebo válečkových zařízení, výměně vadných kluzných stoliček a podkladnic v přídržnicích,
- výměně defektoskopicky vadných kolejnic v kol. č.1 v km 279,190 – 280,020,
- jednotlivé výměně vadných betonových pražců v kol. č.1 a 2,
- vybuduje se nové vnější nástupiště užité délky 180 m s výškou 550 mm nad TK u kol. č.3,
- zrekonstruuje se ostrovní nástupiště mezi kol. č.4 a 6.

Koleje, jejich určení a užitná délka

Tab. č.22 Dopravní koleje v ŽST Zámrsk (cílový stav)

Kolej číslo	Užitná délka [m]	Omezení (námezníky, výhybky, návěstidla, výkolejky)	Určení
1	738	S1 – L1	Hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.
2	664	S2 – L2	Hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.
3	704	S3 – L3	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.
4	476	S4 – Lc4	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.
4a	53	hrot v.12 – L4a	Pokračování kol. č.4 směr Uhersko. TV v celé délce.
4/4a	603	S4 – L4a	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.
6	478	S6 – Lc6	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.



Tab. č.23 Manipulační koleje v ŽST Zámrska (cílový stav)

Kolej číslo	Užitná délka [m]	Omezení (námezníky, výhybky, návěstidla, výkolejky)	Určení
3a	75	Se9 – zarážedlo	Kusá kolej - zákaz odstavování vozů. TV v celé délce.
5	130	Vk4 – zarážedlo	Kusá VNVK. TV v celé délce v základní poloze vypnuta. Boční rampa.
7	37	nám. v.10 - zarážedlo	Kusá VNVK. Bez TV. Čelní rampa.

Odbavení vlaků osobní dopravy

Pro výhledový rozsah dopravy budou k dispozici **3 nástupištní hrany**:

- u kol. č.3 – Os vlaky směr Pardubice – Č. Třebová,
- u kol. č.4 – Os vlaky směr Č. Třebová – Pardubice,
- u kol. č.6 – Os vlaky směr Č. Třebová – Pardubice.

Využitelné délky nástupištních hran

- u kol. č.3 – 180 m,
- u kol. č.4 a 6 – 253 m.

Rychlost v cílovém stavu bude následující :

- staniční kolej č.1, 2 160 km/h,
- staniční kolej č.3, 4 80 km/h,
- staniční kolej č.6 50 km/h,
- spojky mezi kolejemi – výh. č.1-2, 3-4, 17-19, 20-21 80 km/h.

Číslování kolejí a výhybek bude provedeno dle schéma cílového stavu.

Výhybky jsou číslovány dle kilometrické polohy směrem od začátku trati.

Rozsah ohřevu výhybek

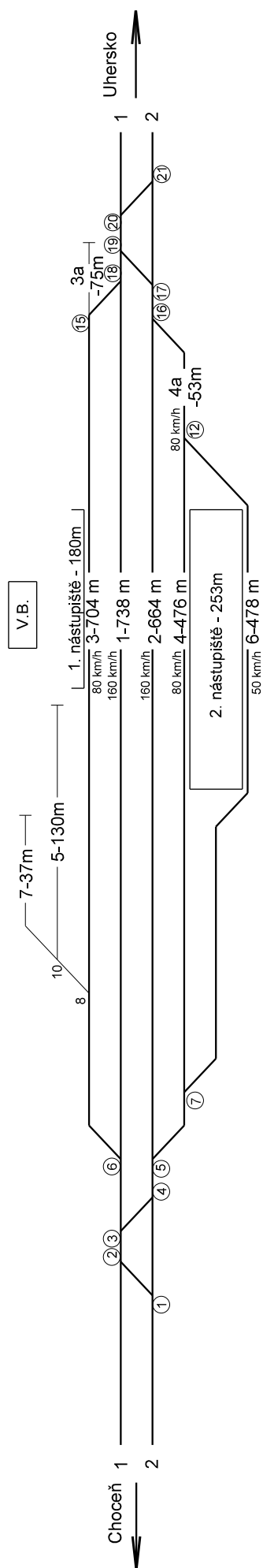
V ŽST Zámrska budou ohřívány následující výhybky:

č.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21.

Pozn. Doplnění ohřevu výhybek je realizováno v související akci „Výstavba EOv v žst. Přelouč, Kostěnice až Choceň, odb. Zádulka a Svitavy – 2.část“.

Ostatní technická zařízení jsou stejná jako ve stávajícím stavu.

## ŽST ZÁMRSK (cílový stav)



### Legenda:

- \_\_\_\_\_ Dopravní kolej
- \_\_\_\_\_ Manipulační kolej
- ② Výhybka s EOV

## ŽST Uhersko

Železniční stanice Uhersko leží v km 286,492 trati celostátní dráhy Česká Třebová - Praha Libeň, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.

Je stanicí:

- přednostního směru pro první traťovou kolej směr Uhersko – Zámorsk,
- přednostního směru pro druhou traťovou kolej směr Uhersko – Moravany.

Sídlem přednosti PO je stanice Pardubice hlavní nádraží. Stanice je při ovládání z pracoviště CDP Praha, případně PPV Choceň dálkově neobsazena, při místním ovládání z JOP nebo DNO je obsazena výpravčím.

### Zastávky, odbočky k sousedním stanicím

Zast. Sedlíštko – leží v km 282,820 mezi stanicemi Zámorsk a Uhersko. Je přidělena OŘ Hradec Králové, PO Pardubice.

Nástupiště:

- č.1 u koleje č.1, v délce 130 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (konzolové desky, zděná čekárna).
- č.2 u koleje č.2, v délce 130 metrů, výška nad temenem kolejnice je 550 mm (konzolové desky, přístřešek pro cestující).

Rozhlasové zařízení je pro informování cestujících DCom je ovládáno informačním systémem INISS z CDP Praha nebo PPV Choceň. Osvětlení je elektrické, samočinné. Přístup na obě nástupiště je bezbariérový z místní komunikace od přejezdu. Nástupiště jsou opatřena bezpečnostním pásem.

Dojde k těmto změnám

- úprava sdělovacího a zabezpečovacího zařízení,
- u výh. č.1, 2, 3, 4, 5, 6, 14, 15, 16, 17, 18, 19 k vybavení žlabovými pražci s výměnou opornic a jazyků včetně výměny ocelových součástí a drobného kolejiva, doplnění nadzvedávacích nebo válečkových zařízení, výměně vadných kluzných stoliček a podkladnic v přídržnicích,
- sanace železničního spodku v kol. č.1 km 285,840 – 286,400, 286,9 – 287,510, v kol. č.2 km 285,840 – 286,400, 287,070 – 287,510,
- výměně kolejnic a příčných pražců v kol. č.1 a 2 v km 285,840 – 287,510,
- rekonstrukce přejezdů v km 286,369 a 287,363.

Koleje, jejich určení a užitná délka

Tab. č.24 Dopravní koleje v ŽST Uhersko (cílový stav)

Kolej číslo	Užitná délka [m]	Omezení (námezníky, výhybky, návěstidla, výkolejky)	Určení
1	694	S1 – L1	Hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.
2	715	S2 – L2	Hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.
3	688	S3 – L3	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.
4	636	S4 – L4	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.
6	642	S6 – L6	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej. TV v celé délce.

Tab. č.25 Manipulační koleje v ŽST Uhersko (cílový stav)

Kolej číslo	Užitná délka [m]	Omezení (námezníky, výhybky, návěstidla, výkolejky)	Určení
5	350	Vk1 - zarážedlo	Kusá kolej. TV pouze částečně, v základní poloze vypnuta, kalibrační úsek č.2 (286,720 - 286,762) je možné využívat jen pro potřeby SŽDC a pojíždět rychlostí 20 km/h.

Odbavení vlaků osobní dopravy

Pro výhledový rozsah dopravy budou k dispozici **2 nástupištní hrany**:

- u kol. č.3 – Os vlaky směr Pardubice – Č. Třebová,
- u kol. č.6 – Os vlaky směr Č. Třebová – Pardubice.

Využitelné délky nástupištních hran

- u kol. č.3 – 263 m,
- u kol. č.6 – 268 m.

Rychlost v cílovém stavu bude následující :

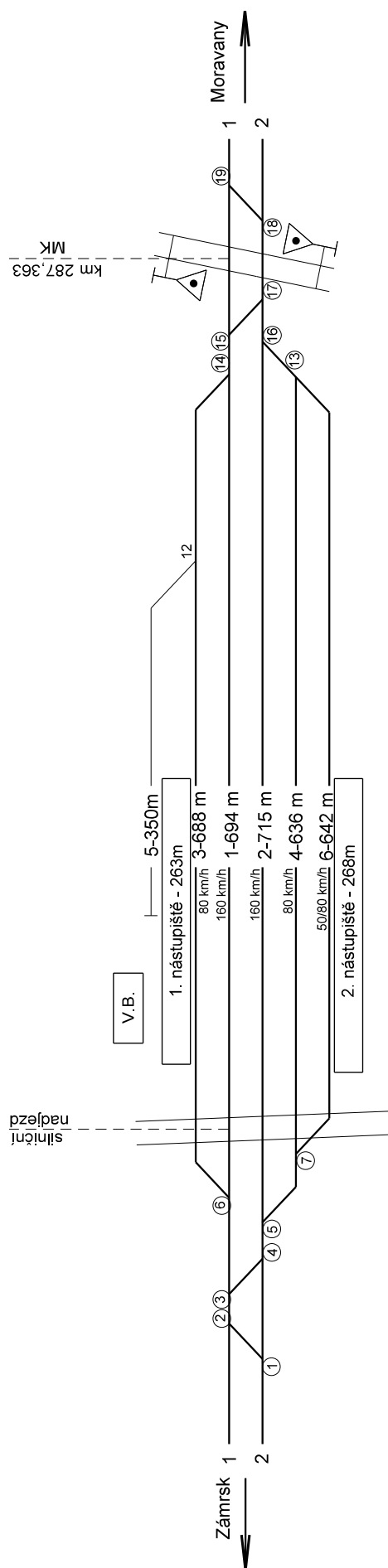
- staniční kolej č.1, 2 160 km/h,
- staniční kolej č.3, 4 80 km/h,
- staniční kolej č.6 50/80 km/h,
- spojky mezi kolejemi – výh. č.1-2, 3-4, 15-17, 18-19 80 km/h.

Ostatní technická zařízení jsou stejná jako ve stávajícím stavu.

➤ **Personální obsazení**

Personální obsazení jednotlivých dopraven je stejné jako ve stávajícím stavu (viz tab. č.13).

## ŽST UHERSKO (cílový stav)



### Legenda:

- \_\_\_\_\_ Dopravní kolej
- \_\_\_\_\_ Manipulační kolej
- ② Výhybka s EOv

## 2.4 Jízdní doby

Výpočet jízdních dob byl proveden na počítači pro ve výhledu používané lokomotivy, pro uvedené stanovené rychlosti a na vypočteném redukovaném profilu, a to pro nejčastěji se vyskytující druh vlaků – Ex, R, Os, Nex, Pn. Byl použit program pro simulaci jízdy vlaku Vlaková dynamika 3.4, který výpočet jízdy provádí numerickou integrací soustavy diferenciálních rovnic popisujících pohyb vlaku jako hmotného bodu. Program respektuje vliv tažné síly, brzděné síly, vozidlových a traťových odporů a součinitele rotujících částí. Pro výpočet teoretických jízdních dob byl použit režim výpočtu za minimální čas, tj. bez výběhů. Výpočtem získané teoretické jízdní doby byly na pravidelné jízdní doby zvýšeny u osobních vlaků přírážkou 4% a u nákladních přírážkou 10%.

Tabulka č.26 zobrazuje přehled jízdních dob v cílovém stavu v úseku Choceň – Uhersko.

Tab. č.26 Jízdní doby v úseku Choceň – Uhersko (cílový stav)

Dopravna	Staničení [km]	Ex lok. ř.380 450 t, 250m			R lok. ř.151 400 t, 225m			Os lok. ř.162 139 t, 95m		
		t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]
ŽST Choceň	271,044	→	-	← 3	-	-	4,5	-	-	4
Zast. Sruby	275,076	→	-	←	→	-	←	3	0,5	2,5
Zast. Dobříkov u Chocně	277,655	→	-	←	→	-	←	2,5	▲	2
ŽST Zámorsk	279,661	→ 3,5	-	← 3	→ 5	-	← 3	2	0,5	3,5
Zast. Sedlíštko	282,820	→	-	←	→	-	←	3	▲	3
ŽST Uhersko	286,492	→ 2,5	-	←	→ 3,5	-	←	3,5	-	-
Celkem	15,448	6	-	6	8,5	-	7,5	14	1	15
Cestovní doba [min]		6		6	8,5		7,5	15		16
Technická rychlost [km/h]		154,5		154,5	109,0		123,6	66,2		61,8
Úseková rychlost [km/h]		154,5		154,5	109,0		123,6	61,8		57,9

→, ← - vlak projíždí

t<sub>pob</sub> - doba pobytu

t<sub>j</sub> - jízdní doba

Pozn. Úspora nezaokrouhlených jízdních dob Os vlaku Sedlíštko – Uhersko proti stávajícímu stavu je 27 s (rozdíl vjezdu rychlostí 80 km/h oproti 50 km/h od vj. náv do zastavení).

Dopravna	Staničení [km]	Nex lok. ř.386 2000 t, 679m			Pn lok. ř.163 1700 t, 617m					
		t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]			
ŽST Choceň	271,044	→	-	← 5,5	→	-	← 6,5			
Zast. Sruby	275,076	→	-	←	→	-	←			
Zast. Dobříkov u Chocně	277,655	→	-	←	→	-	←			
ŽST Zámorsk	279,661	6 →	-	← 5	6 →	-	← 5			
Zast. Sedlíštká	282,820	→	-	←	→	-	←			
ŽST Uhersko	286,492	5 →	-	←	5 →	-	←			
Celkem	15,448	11	-	10,5	11	-	11,5			
Cestovní doba [min]		11		10,5	11		11,5			
Technická rychlost [km/h]		84,3		88,3	84,3		80,6			
Úseková rychlost [km/h]		84,3		88,3	84,3		80,6			

### 3 Návrh dopravních opatření na dobu výstavby

Pro možnost stanovení dopravních opatření na dobu výstavby je nutné stanovit jízdní doby při výlukách, následná mezidobí při výlukách a výlukovou propustnou výkonnost.

#### 3.1 Jízdní doby při výlukách

Výpočet jízdních dob byl proveden na počítači pro v současné době používané lokomotivy, pro současné směrové a výškové poměry. V oblasti pracovního místa byla snížena rychlost v sousední koleji na 50 km/h. Výpočet byl proveden pomocí programu pro simulaci jízdy vlaku Vlaková dynamika 3.4. Pro výpočet teoretických jízdních dob byl použit režim výpočtu za minimální čas, tj. bez výběhů. Výpočtem získané teoretické jízdní doby byly na pravidelné jízdní doby zvýšeny u osobních vlaků přírážkou 4% a u nákladních přírážkou 10%.

Tabulka č.27 zobrazuje přehled jízdních dob při výlukách v úseku mezi ŽST Choceň a Uhersko.

Tab. č.27 Jízdní doby při výlukách v úseku mezi ŽST Choceň a Uhersko

Dopravna	Staničení [km]	Ex lok. ř.380 450 t, 250m			R lok. ř.151 400 t, 225m			Os lok. ř.162 139 t, 95m		
		t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]
ŽST Choceň	271,044	→	-	← 10,5	-	-	11,5	-	-	5
Zast. Sruby	275,076	→	-	←	→	-	←	5	0,5	4
Zast. Dobříkov u Chocně	277,655	→	-	←	→	-	←	4	▲	3
ŽST Zámorsk	279,661	→ 10,5	-	← 8,5	→ 11	-	← 9	3	0,5	4,5
Zast. Sedláška	282,820	→	-	←	→	-	←	4,5	▲	5
ŽST Uhersko	286,492	→ 8,5	-	←	→ 9	-	←	5	-	-
Celkem	15,448	19	-	19	20	-	20,5	21,5	1	21,5
Cestovní doba [min]		19		19	20		20,5	22,5		22,5
Technická rychlost [km/h]		48,8		48,8	46,3		45,2	43,1		43,1
Úseková rychlost [km/h]		48,8		48,8	46,3		45,2	41,2		41,2

→, ← - vlak projíždí

t<sub>pob</sub> - doba pobytu

t<sub>j</sub> - jízdní doba



Dopravna	Staničení [km]	Nex lok. ř.386 2000 t, 679m			Pn lok. ř.163 1700 t, 617m					
		t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]	t <sub>pob</sub> [min]	t <sub>j</sub> [min]			
ŽST Choceň	271,044	→	-	← 11,5	-	-	← 11,5			
Zast. Sruby	275,076	→	-	←	→	-	←			
Zast. Dobříkov u Chocně	277,655	→	-	←	→	-	←			
ŽST Zámorsk	279,661	11 →	-	← 9	12,5 →	-	← 10,5			
Zast. Sedlíštká	282,820	→	-	←	→	-	←			
ŽST Uhersko	286,492	9 →	-	←	9 →	-	-			
Celkem	15,448	20	-	20,5	21,5	-	22			
Cestovní doba [min]		20		20,5	21,5		22			
Technická rychlost [km/h]		46,3		45,2	43,1		42,1			
Úseková rychlost [km/h]		46,3		45,2	43,1		42,1			

### 3.2 Následná mezidobí při výlukách

Následná mezidobí byla vypočtena z dílčích jízdních dob při pomalé jízdě 50 km/h kolem pracovního místa dle Směrnice SŽDC č.104 – Provozní intervaly a následná mezidobí.

a) sudý směr (Choceň – Uhersko)

Následná mezidobí [min] při výlukách pro sudý směr (Choceň – Zámorsk) jsou uvedeny v tab. č.28 a 29.

Tab. č.28 Následná mezidobí při výlukách – sudý směr (Choceň – Zámorsk kol. č.2)

Druh vlaku		Druhý vlak					Jízdní doba [min]
		Ex <sub>pp</sub>	R <sub>zp</sub>	Os <sub>zz</sub>	Nex <sub>pp</sub>	Pn <sub>zp</sub>	
První vlak	Ex <sub>pp</sub>	5,5	4,0	4,0	6,0	4,5	10,5 (4,0)
	R <sub>zp</sub>	8,0	6,0	6,0	8,5	6,5	11,0 (4,5)
	Os <sub>zz</sub>	9,5	7,5	6,5	9,5	8,0	12,5 (5,0)
	Nex <sub>pp</sub>	6,0	4,5	4,5	6,5	5,0	11,0 (4,0)
	Pn <sub>zp</sub>	8,5	6,5	6,5	9,0	7,5	12,5 (4,5)

p – vlak projíždí

z – vlak zastavuje

Tab. č.29 Následná mezidobí při výlukách – sudý směr (Choceň – Zámorsk kol. č.1)

Druh vlaku		Druhý vlak					Jízdní doba [min]
		Ex <sub>pp</sub>	R <sub>zp</sub>	Os <sub>zz</sub>	Nex <sub>pp</sub>	Pn <sub>zp</sub>	
První vlak	Ex <sub>pp</sub>	6,5	4,5	4,5	6,5	5,0	10,5 (4,5)
	R <sub>zp</sub>	8,5	6,5	6,5	8,5	7,0	11,0 (5,0)
	Os <sub>zz</sub>	11,0	8,5	7,5	11,0	8,5	12,5 (6,0)
	Nex <sub>pp</sub>	7,0	5,0	5,0	7,0	5,5	11,0 (5,0)
	Pn <sub>zp</sub>	9,0	7,0	7,0	9,5	8,0	12,5 (5,0)

Následná mezidobí [min] při výlukách pro sudý směr (Zámorsk – Uhersko) jsou uvedeny v tab. č.30 a 31.

Tab. č.30 Následná mezidobí při výlukách – sudý směr (Zámorsk – Uhersko kol. č.2)

Druh vlaku		Druhý vlak					Jízdní doba [min]
		Ex <sub>pp</sub>	R <sub>pp</sub>	Os <sub>zz</sub>	Nex <sub>pp</sub>	Pn <sub>pp</sub>	
První vlak	Ex <sub>pp</sub>	6,0	6,0	4,5	6,0	6,0	8,5 (4,5)
	R <sub>pp</sub>	6,0	6,0	4,5	6,0	6,0	9,0 (4,5)
	Os <sub>zz</sub>	8,5	8,5	6,5	8,5	8,5	9,5 (5,0)
	Nex <sub>pp</sub>	6,5	6,0	5,0	6,5	6,5	9,0 (4,5)
	Pn <sub>pp</sub>	6,5	6,0	5,0	6,5	6,5	9,0 (4,5)

Tab. č.31 Následná mezidobí při výlukách – sudý směr (Zámorsk – Uhersko kol. č.1)

Druh vlaku		Druhý vlak					Jízdní doba [min]
		Ex <sub>pp</sub>	R <sub>pp</sub>	Os <sub>zz</sub>	Nex <sub>pp</sub>	Pn <sub>pp</sub>	
První vlak	Ex <sub>pp</sub>	6,0	6,0	4,0	6,0	6,0	8,5 (4,0)
	R <sub>pp</sub>	6,5	6,0	4,5	6,0	6,5	9,0 (4,5)
	Os <sub>zz</sub>	8,5	8,0	6,0	8,0	8,5	9,5 (5,0)
	Nex <sub>pp</sub>	7,0	6,5	5,0	6,5	7,0	9,0 (4,5)
	Pn <sub>pp</sub>	6,5	6,0	4,5	6,5	6,5	9,0 (4,5)

b) lichý směr (Uhersko – Choceň)

Následná mezidobí [min] při výlukách pro lichý směr (Uhersko – Zámorsk) jsou uvedeny v tab. č.32 a 33.

Tab. č.32 Následná mezidobí při výlukách – lichý směr (Uhersko – Zámorsk kol. č.1)

Druh vlaku		Druhý vlak					Jízdní doba [min]
		Ex <sub>pp</sub>	R <sub>pp</sub>	Os <sub>zz</sub>	Nex <sub>pp</sub>	Pn <sub>zp</sub>	
První vlak	Ex <sub>pp</sub>	5,0	5,0	4,0	5,5	4,5	8,5 (4,0)
	R <sub>pp</sub>	5,5	5,5	4,0	5,5	4,5	9,0 (4,0)
	Os <sub>zz</sub>	6,5	6,5	5,0	6,5	5,5	9,5 (5,0)
	Nex <sub>pp</sub>	5,5	5,5	4,5	6,0	5,0	9,0 (4,5)
	Pn <sub>zp</sub>	8,0	8,0	7,0	8,5	7,5	10,5 (5,5)

Tab. č.33 Následná mezidobí při výlukách – lichý směr (Uhersko – Zámorsk kol. č.2)

Druh vlaku		Druhý vlak					Jízdní doba [min]
		Ex <sub>pp</sub>	R <sub>pp</sub>	Os <sub>zz</sub>	Nex <sub>pp</sub>	Pn <sub>zp</sub>	
První vlak	Ex <sub>pp</sub>	5,5	5,5	4,0	6,0	5,0	8,5 (4,0)
	R <sub>pp</sub>	5,5	5,5	4,0	6,0	5,0	9,0 (4,0)
	Os <sub>zz</sub>	7,0	6,5	5,5	7,0	6,0	9,5 (5,5)
	Nex <sub>pp</sub>	6,0	6,0	4,5	6,5	5,5	9,0 (4,5)
	Pn <sub>zp</sub>	8,5	8,5	7,0	9,0	8,0	10,5 (5,5)

Následná mezidobí [min] při výlukách pro lichý směr (Zámorsk – Choceň) jsou uvedeny v tab. č.34 a 35.

Tab. č.34 Následná mezidobí při výlukách – lichý směr (Zámorsk – Choceň kol. č.1)

Druh vlaku		Druhý vlak					Jízdní doba [min]
		Ex <sub>pp</sub>	R <sub>pz</sub>	Os <sub>zz</sub>	Nex <sub>pp</sub>	Pn <sub>pp</sub>	
První vlak	Ex <sub>pp</sub>	6,0	6,0	4,5	6,0	6,5	10,5 (4,5)
	R <sub>pz</sub>	6,0	6,0	4,5	6,5	6,5	11,5 (4,5)
	Os <sub>zz</sub>	9,5	9,0	6,5	9,5	9,5	12,5 (5,0)
	Nex <sub>pp</sub>	6,5	6,5	4,5	6,5	6,5	11,5 (4,5)
	Pn <sub>pp</sub>	6,5	6,5	5,0	6,5	7,0	11,5 (4,5)

Tab. č.35 Následná mezidobí při výlukách – lichý směr (Zámrska – Choceň kol. č.2)

		Druhý vlak					Jízdní doba [min]
		$Ex_{pp}$	$R_{pz}$	$Os_{zz}$	$Nex_{pp}$	$Pn_{pp}$	
První vlak	$Ex_{pp}$	6,5	6,5	4,5	6,5	6,5	10,5 (5,5)
	$R_{pz}$	7,0	7,0	5,0	7,0	7,0	11,5 (5,5)
	$Os_{zz}$	11,5	11,0	8,0	11,5	11,5	12,5 (6,5)
	$Nex_{pp}$	7,5	7,0	5,0	7,5	7,5	11,5 (5,5)
	$Pn_{pp}$	7,0	7,0	5,0	7,0	7,0	11,5 (5,5)

### 3.3 Výluková propustná výkonnost

Výluková propustná výkonnost byla vypočtena dle předpisu D 7/2 a Prozatímních směrnic pro výpočet výlukové propustnosti dle  $T_{per}$ .

Na základě vyhodnocení uvažovaného výlukového GVD byla stanovena perioda o 6 vlacích v pořadí Ex/R/Ex/Ex/Ex/R.

Stanovení provozní zálohy v provázení vlaků pro jednotlivé typy výluk (5 min pro každou celou hodinu):

- pro 24 hod je záloha 120 min,
- pro 8 hod je záloha 40 min.

Výlukové propustnosti jsou vypočteny pro jízdu všech druhů vlaků rychlostí 50 km/h kolem pracovního místa.

#### **Výluky v úseku Choceň – Uhersko a v ŽST Zámrska a Uhersko**

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Choceň – Zámrska je popsána v tab. č.36.

Tab. č.36 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Choceň – Zámrska

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost	
Perioda provázení vlaků	$T_{per}$ [min]	60,0	
Délka trvání výluky	$T_{vyt}$ [min]	1440	480
Průměrná doba obs. nevykloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	10,0	
Max. výluková propustnost	$n_{vyt}^{max}$ [vl/d]	144	48
Provozní záloha	Z [min]	120	40
Praktická výluková propustnost	$n_{vyt}$ [vl/ $T_{vyt}$ ]	132	44
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyt}$ [-]	324	130
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	192	86

**Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Choceň – Zámrska je :**

- výluka 24 hod - 132 vlaků ⇒ pro 192 vlaků jsou nutná dopravní opatření,
- výluka 8 hod - 44 vlaků ⇒ pro 86 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Choceň – Zámrska je popsána v tab. č.37.

Tab. č.37 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Choceň – Zámrsrk

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost	
Perioda provádění vlaků	$T_{per}$ [min]	59,5	
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440	480
Průměrná doba obs. nevyloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	9,62	
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	149	49
Provozní záloha	$Z$ [min]	120	40
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	137	45
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324	130
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	187	85

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Choceň – Zámrsrk je :

- výluka 24 hod - 137 vlaků  $\Rightarrow$  pro 187 vlaků jsou nutná dopravní opatření,
- výluka 8 hod - 45 vlaků  $\Rightarrow$  pro 85 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Zámrsrk - Uhersko je popsána v tab. č.38.

Tab. č.38 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Zámrsrk - Uhersko

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost	
Perioda provádění vlaků	$T_{per}$ [min]	50,0	
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440	480
Průměrná doba obs. nevyloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	8,33	
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	172	57
Provozní záloha	$Z$ [min]	120	40
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	158	52
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324	130
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	166	78

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Zámrsrk - Uhersko je :

- výluka 24 hod - 158 vlaků  $\Rightarrow$  pro 166 vlaků jsou nutná dopravní opatření,
- výluka 8 hod - 52 vlaků  $\Rightarrow$  pro 78 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Zámrsrk - Uhersko je popsána v tab. č.39.

Tab. č.39 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Zámrs - Uhersko

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost	
Perioda provádění vlaků	$T_{per}$ [min]	50,5	
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440	480
Průměrná doba obs. nevyloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	8,42	
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	171	57
Provozní záloha	$Z$ [min]	120	40
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	156	52
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324	130
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	168	78

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Zámrs - Uhersko je :

- výluka 24 hod - 156 vlaků  $\Rightarrow$  pro 168 vlaků jsou nutná dopravní opatření,
- výluka 8 hod - 52 vlaků  $\Rightarrow$  pro 78 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Choceň – Zámrs (staniční kol. č.1, 3) – vj. náv 1S je popsána v tab. č.40.

Tab. č.40 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Choceň – Zámrs (staniční kol. č.1, 3) – vj. náv 1S

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost
Perioda provádění vlaků	$T_{per}$ [min]	34,0
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440
Průměrná doba obs. nevyloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	5,67
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	253
Provozní záloha	$Z$ [min]	120
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	232
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	92

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Choceň – Zámrs (staniční kol. č.1, 3) – vj. náv 1S je :

- výluka 24 hod - 232 vlaků  $\Rightarrow$  pro 92 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost kol. č.2 v úseku Choceň – Zámrs (staniční kol. č.2, 4, 6) – vj. náv 1S je popsána v tab. č.41.

Tab. č.41 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Choceň – Zámrsrsk (staniční kol. č.2, 4, 6) – vj. náv 1S

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost
Perioda provázení vlaků	$T_{per}$ [min]	34,5
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440
Průměrná doba obs. nevyhloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	5,75
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	250
Provozní záloha	$Z$ [min]	120
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	229
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	95

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Choceň – Zámrsrsk (staniční kol. č.2, 4, 6) – vj. náv 1S je :

- výluka 24 hod - 229 vlaků  $\Rightarrow$  pro 95 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku vj. náv 2L – Zámrsrsk (staniční kol. č.1, 3) – Uhersko je popsána v tab. č.42.

Tab. č.42 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku vj. náv 2L – Zámrsrsk (staniční kol. č.1, 3) – Uhersko

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost
Perioda provázení vlaků	$T_{per}$ [min]	27,5
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440
Průměrná doba obs. nevyhloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	4,58
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	314
Provozní záloha	$Z$ [min]	120
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	288
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	36

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku vj. náv 2L – Zámrsrsk (staniční kol. č.1, 3) – Uhersko je :

- výluka 24 hod - 288 vlaků  $\Rightarrow$  pro 36 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost kol. č.2 v úseku vj. náv 2L – Zámrsrsk (staniční kol. č.2, 4, 6) – Uhersko je popsána v tab. č.43.



Tab. č.43 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku vj. náv 2L – Zámrsrk (staniční kol. č.2, 4, 6) – Uhersko

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost
Perioda provázení vlaků	$T_{per}$ [min]	27,5
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440
Průměrná doba obs. nevykloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	4,58
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	314
Provozní záloha	$Z$ [min]	120
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	288
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	36

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku vj. náv 2L – Zámrsrk (staniční kol. č.2, 4, 6) – Uhersko je :

- výluka 24 hod - 288 vlaků  $\Rightarrow$  pro 36 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Zámrsrk – Uhersko (staniční kol. č.1, 3) – vj. náv 1S je popsána v tab. č.44.

Tab. č.44 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Zámrsrk – Uhersko (staniční kol. č.1, 3) – vj. náv 1S

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost
Perioda provázení vlaků	$T_{per}$ [min]	30,5
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440
Průměrná doba obs. nevykloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	5,08
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	283
Provozní záloha	$Z$ [min]	120
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	259
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	65

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku Zámrsrk – Uhersko (staniční kol. č.1, 3) – vj. náv 1S je :

- výluka 24 hod - 259 vlaků  $\Rightarrow$  pro 65 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost kol. č.2 v úseku Zámrsrk – Uhersko (staniční kol. č.2, 4, 6) – vj. náv 1S je popsána v tab. č.45.

Tab. č.45 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Zámrsk – Uhersko (staniční kol. č.2, 4, 6) – vj. náv 1S

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost
Perioda provázení vlaků	$T_{per}$ [min]	30,5
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440
Průměrná doba obs. nevyhloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	5,08
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	283
Provozní záloha	$Z$ [min]	120
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	259
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	65

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku Zámrsk – Uhersko (staniční kol. č.2, 4, 6) – vj. náv 1S je :

- výluka 24 hod - 259 vlaků  $\Rightarrow$  pro 65 vlaků jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku vj. náv 2L – Uhersko (staniční kol. č.1, 3) – Moravany je popsána v tab. č.46.

Tab. č.46 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku vj. náv 2L – Uhersko (staniční kol. č.1, 3) – Moravany

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost
Perioda provázení vlaků	$T_{per}$ [min]	24,5
Délka trvání výluky	$T_{vyl}$ [min]	1440
Průměrná doba obs. nevyhloučené koleje	$t_{obs}$ [min]	4,08
Max. výluková propustnost	$n_{vyl}^{max}$ [vl/d]	352
Provozní záloha	$Z$ [min]	120
Praktická výluková propustnost	$n_{vyl}$ [vl/ $T_{vyl}$ ]	323
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{vyl}$ [-]	324
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{op}$ [-]	1

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.1 v úseku vj. náv 2L – Uhersko (staniční kol. č.1, 3) – Moravany je :

- výluka 24 hod - 324 vlaků  $\Rightarrow$  pro 1 vlak jsou nutná dopravní opatření.

Výluková propustná výkonnost kol. č.2 v úseku vj. náv 2L – Uhersko (staniční kol. č.2, 4, 6) – Moravany je popsána v tab. č.47.

Tab. č.47 Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku vj. náv 2L – Uhersko (staniční kol. č.2, 4, 6) – Moravany

Ukazatel	Označení [jednotka]	Velikost
Perioda provádění vlaků	$T_{\text{per}}$ [min]	23,5
Délka trvání výluky	$T_{\text{vyl}}$ [min]	1440
Průměrná doba obs. nevyloučené koleje	$t_{\text{obs}}$ [min]	3,92
Max. výluková propustnost	$n_{\text{vyl}}^{\text{max}}$ [vl/d]	367
Provozní záloha	$Z$ [min]	120
Praktická výluková propustnost	$n_{\text{vyl}}$ [vl/ $T_{\text{vyl}}$ ]	336
Počet pravidelných vlaků v GVD	$N_{\text{vyl}}$ [-]	324
Počet vlaků s dopravními opatřeními	$N_{\text{op}}$ [-]	0

Výluková propustná výkonnost trať. kol. č.2 v úseku vj. náv 2L – Uhersko (staniční kol. č.2, 4, 6) – Moravany je :

- výluka 24 hod - 336 vlaků  $\Rightarrow$  nejsou nutná dopravní opatření.

## 3.4 Jednotlivé stavební postupy

### 3.4.1 Hlavní zásady při stanovení dopravních opatření

- 1) Dopravní opatření je nutno brát orientačně, protože jsou navržena pro GVD 2017/18. Upřesněna budou v dalších stupních dokumentace a v „Rozkaze o výlukách“, který bude zpracován pro platný GVD.
- 2) Konání výluk kolejí musí být předem projednáno s SŽDC, O11 – odbor operativního řízení a výluk. Tyto výluky budou uvedeny v Ročním plánu výluk.

### 3.4.2 Stanovení $N_{potř}$ pro jednotlivé typy výluk

Rozsah dopravy pro jednotlivé typy výluk byl stanoven z GVD 2017/18 ( $N_{potř}$  je uvažováno Út).

V úseku **Choceň – Uhersko**:

- Nepřetržitá výluka 24 hod a více  
Směr sudý – 73 Ex, 18 R, 1 Sp, 15 Os, 36 Nex, 18 Pn, 1 Lv = 162 vlaků  
Směr lichý – 73 Ex, 18 R, 16 Os, 35 Nex, 20 Pn = 162 vlaků  
 $N_{potř} = 324$  vlaků
- Nepřetržitá výluka 8 hod cca od 8<sup>00</sup> – 16<sup>00</sup> hod  
Směr sudý – 36 Ex, 9 R, 5 Os, 10 Nex, 4 Pn = 64 vlaků  
Směr lichý – 35 Ex, 9 R, 6 Os, 12 Nex, 4 Pn = 66 vlaků  
 $N_{potř} = 130$  vlaků

### 3.4.3 Stavební postupy

#### Stavební postup č.0

##### 1. *Rozsah prací*

###### *Realizace*

- výroba zařízení TZZ,
- přípravné práce pro oba traťové úseky,
- úprava vnitřní výstroje TZZ,
- aktivace upraveného TZZ.

###### *Mezistaniční úsek Choceň – Zámrska*

- základy TV podél kol. č.1 a 2.

##### 2. *Délka trvání*

70 dnů

##### 3. *Vyloučení kolejí*

- 1) 8 hod výluka traťové koleje č.1 Choceň – Zámrska (od výh. č.64 ŽST Choceň – k výh. č.2 ŽST Zámrska) – 5 dnů.
- 2) 8 hod výluka traťové koleje č.2 Choceň – Zámrska (od výh. č.59 ŽST Choceň – k výh. č.1 ŽST Zámrska) – 5 dnů

##### 4. *Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu*

$N_{potř} = 130$  vlaků

##### 5. *Omezení rychlosti*

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

##### 6. *Jízda a způsob provázení vlaků*

- 1) V mezistaničním úseku Choceň – Zámrska provoz po traťové kol. č.2,
- 2) V mezistaničním úseku Choceň – Zámrska provoz po traťové kol. č.1.

##### 9. *Výpočet výlukové propustnosti*

- 1) 8 hod výluka traťové koleje č.1 Choceň – Zámrska (od výh. č.64 ŽST Choceň – k výh. č.2 ŽST Zámrska) – 5 dnů

$N_{výl} = 45$  vlaků (propustnost traťové kol. č.2)

$N_{potř} = 130$  vlaků

Pro 85 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

2) 8 hod výluky traťové koleje č.2 Choceň – Zámrs (od vých. č.59 ŽST Choceň – k vých. č.1 ŽST Zámrs) – 5 dnů

$N_{výl} = 44$  vlaků (propustnost traťové kol. č.1)

$N_{potř} = 130$  vlaků

Pro 86 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

### 10. Dopravní opatření při výlukách

1) Náhradní autobusová doprava za 11 Os vlaků v úseku Choceň – Zámrs (počítá se s obratem 2-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((4 \text{ dny} * 13,5 \text{ km} * 2 \text{ bus} * 7 \text{ spojů}) + (4 \text{ dny} * 13,5 \text{ km} * 3 \text{ bus} * 4 \text{ spoje}) + (1 \text{ den} * 13,5 \text{ km} * 2 \text{ bus} * 8 \text{ spojů})) * 70 \text{ Kč/km} = 113\,400, - \text{ Kč}$ .

Osobní (45 Ex) a nákladní vlaky (22 Nex, 8 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.

2) Náhradní autobusová doprava za 11 Os vlaků v úseku Choceň – Zámrs (počítá se s obratem 2-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((4 \text{ dny} * 13,5 \text{ km} * 2 \text{ bus} * 7 \text{ spojů}) + (4 \text{ dny} * 13,5 \text{ km} * 3 \text{ bus} * 4 \text{ spoje}) + (1 \text{ den} * 13,5 \text{ km} * 2 \text{ bus} * 8 \text{ spojů})) * 70 \text{ Kč/km} = 113\,400, - \text{ Kč}$ .

Osobní (45 Ex) a nákladní vlaky (22 Nex, 8 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.

## Stavební postup č.1

### 1. Rozsah prací

Realizace:

Mezistaniční úsek Choceň – Zámrs

Práce v kol. č.1

- železniční spodek,
- kompletní obnovení odvodnění,
- kabelové trasy
- mosty,
- propustky,
- železniční svršek,
- nástupiště na zast. Sruby, Dobříkov u Chocně,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj TZZ.

**2. Délka trvání**

50 dnů

**3. Vyloučení kolejí**

nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 Choceň – Zámrska (od výh. č.64 ŽST Choceň – k výh. č.2 ŽST Zámrska)

**4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu**

$N_{potř} = 324$  vlaků

**5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

**6. Jízda a způsob provázení vlaků**

V mezistaničním úseku Choceň – Zámrska provoz po traťové kol. č.2.

**9. Výpočet výlukové propustnosti**

nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 Choceň – Zámrska (od výh. č.64 ŽST Choceň – k výh. č.2 ŽST Zámrska)

$N_{vyl} = 137$  vlaků (propustnost traťové kol. č.2)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 187 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

**10. Dopravní opatření při výlukách**

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Choceň – Zámrska (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((36dnů * 13,5km * 1bus * 11spojů) + (36dnů * 13,5km * 2bus * 14spojů) + (36dnů * 13,5km * 3bus * 6spojů) + (14dnů * 13,5km * 1bus * 15spojů) + (14dnů * 13,5km * 2bus * 10spojů)) * 70Kč/km = 2 402 190,-Kč.$

1 Lv vlak bude zrušen.

Osobní (46 Ex) a nákladní vlaky (71 Nex, 38 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.

**Stavební postup č.2****1. Rozsah prací**

Realizace:

Mezistaniční úsek Choceň – Zámrska

Práce v kol. č.2

- železniční spodek,

- kompletní obnovení odvodnění,
- kabelové trasy
- mosty,
- propustky,
- železniční svršek,
- nástupiště na zast. Sruby, Dobříkov u Chocně,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj TZZ.

## **2. Délka trvání**

50 dnů

## **3. Vyloučení kolejí**

nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 Choceň – Zámrska (od výh. č.59 ŽST Choceň – k výh. č.1 ŽST Zámrska)

## **4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu**

$N_{potř} = 324$  vlaků

## **5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

## **6. Jízda a způsob provázení vlaků**

V mezistaničním úseku Choceň – Zámrska provoz po traťové kol. č.1.

## **9. Výpočet výlukové propustnosti**

nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 Choceň – Zámrska (od výh. č.59 ŽST Choceň – k výh. č.1 ŽST Zámrska)

$N_{výl} = 132$  vlaků (propustnost traťové kol. č.1)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 192 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

## **10. Dopravní opatření při výlukách**

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Choceň – Zámrska (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((36dnů * 13,5km * 1bus * 11spojů) + (36dnů * 13,5km * 2bus * 14spojů) + (36dnů * 13,5km * 3bus * 6spojů) + (14dnů * 13,5km * 1bus * 15spojů) + (14dnů * 13,5km * 2bus * 10spojů)) * 70Kč/km = 2\,402\,190,-Kč$ .

1 Lv vlak bude zrušen.

Osobní (51 Ex) a nákladní vlaky (71 Nex, 38 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.



## Stavební postup č.3

### 1. Rozsah prací

Realizace:

ŽST Zámorsk

Práce v liché skupině choceňského zhlaví včetně kol. č.1 a 3

- železniční spodek,
- železniční svršek,
- nástupiště,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj SZZ.

### 2. Délka trvání

50 dnů

### 3. Vyloučení kolejí

nepřetržitá výluka staniční koleje č.7, 5, 3, 1 (od výh. č.2 – k výh. č.18) ŽST Zámorsk

### 4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu

$N_{potř} = 324$  vlaků

### 5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

### 6. Jízda a způsob provázení vlaků

V ŽTS Zámorsk provoz po staničních kol. č.2, 4, 4a, 6.

V mezistaničním úseku Choceň – Zámorsk provoz po traťové kol. č.2.

### 9. Výpočet výlukové propustnosti

nepřetržitá výluka staniční koleje č.7, 5, 3, 1 (od výh. č.2 – k výh. č.18) ŽST Zámorsk

$N_{výl} = 229$  vlaků (propustnost traťové kol. č.2 v úseku Choceň – Zámorsk (staniční kol. č.2, 4, 4a, 6) – vj. náv 1S)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 95 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

### 10. Dopravní opatření při výlukách

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Choceň – Zámorsk (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((36dnů * 13,5km * 1bus * 11spojů) + (36dnů * 13,5km * 2bus * 14spojů) + (36dnů * 13,5km * 3bus * 6spojů) + (14dnů * 13,5km * 1bus * 15spojů) + (14dnů * 13,5km * 2bus * 10spojů)) * 70Kč/km = 2\,402\,190,-Kč.$

1 Lv vlak bude zrušen.

Osobní (20 Ex) a nákladní vlaky (5 Nex, 38 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.

Pozn. Os vlaky končící/výchozí v ŽST Zámrsrk doporučujeme vést vratnou soupravou.

## Stavební postup č.4

### 1. Rozsah prací

Realizace:

ŽST Zámrsrk

Práce v sudé skupině choceňského zhlaví včetně kol. č.2, 4 a 6

- železniční spodek,
- železniční svršek,
- nástupiště,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj SZZ.

### 2. Délka trvání

50 dnů

### 3. Vyloučení kolejí

nepřetržitá výluka staniční koleje č.6, 4, 2 (od výh. č.1 – k výh. č.16) ŽST Zámrsrk

nepřetržitá výluka vlečky RSM Hradec Králové, ŽST Zámrsrk

### 4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu

$N_{potř} = 324$  vlaků

### 5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

### 6. Jízda a způsob provázení vlaků

V ŽTS Zámrsrk provoz po staničních kol. č.1, 3.

V mezistaničním úseku Choceň – Zámrsrk provoz po traťové kol. č.1.

### 9. Výpočet výlukové propustnosti

nepřetržitá výluka staniční koleje č.6, 4, 2 (od výh. č.1 – k výh. č.16) ŽST Zámrsrk

nepřetržitá výluka vlečky RSM Hradec Králové, ŽST Zámrsrk

$N_{výl} = 232$  vlaků (propustnost traťové kol. č.1 v úseku Choceň – Zámrsrk (staniční kol. č.1, 3) – vj. náv 1S)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 92 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

### 10. Dopravní opatření při výlukách

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Choceň – Zámrsk (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((36dnů * 13,5km * 1bus * 11spojů) + (36dnů * 13,5km * 2bus * 14spojů) + (36dnů * 13,5km * 3bus * 6spojů) + (14dnů * 13,5km * 1bus * 15spojů) + (14dnů * 13,5km * 2bus * 10spojů)) * 70Kč/km = 2\,402\,190,-Kč$ .

1 Lv vlak bude zrušen.

Osobní (20 Ex) a nákladní vlaky (2 Nex, 38 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.

Pozn. Os vlaky končící/výchozí v ŽST Zámrsk doporučujeme vést vratnou soupravou.

## Stavební postup č.5

### 1. Rozsah prací

Realizace:

ŽST Zámrsk

Práce v liché skupině uherského zhlaví včetně kol. č.1 a 3

- železniční spodek,
- železniční svršek,
- nástupiště,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj SZZ.

### 2. Délka trvání

40 dnů

### 3. Vyloučení kolejí

nepřetržitá výluka staniční koleje č.3, 3a, 1 (od výh. č.6 – k výh. č.20) ŽST Zámrsk

### 4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu

$N_{potř} = 324$  vlaků

### 5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

**6. Jízda a způsob provázení vlaků**

V ŽTS Zámorsk provoz po staničních kol. č.2, 4, 4a, 6.

V mezistaničním úseku Zámorsk – Uhersko provoz po traťové kol. č.2.

**9. Výpočet výlukové propustnosti**

nepřetržitá výluka staniční koleje č.3, 3a, 1 (od výh. č.6 – k výh. č.20) ŽST Zámorsk

$N_{vyt} = 288$  vlaků (propustnost traťové kol. č.2 v úseku vj. náv 2L – Zámorsk (staniční kol. č.2, 4, 4a 6) – Uhersko)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 36 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

**10. Dopravní opatření při výlukách**

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Zámorsk – Uhersko (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((29dnů * 8,5km * 1bus * 11spojů) + (29dnů * 8,5km * 2bus * 14spojů) + (29dnů * 8,5km * 3bus * 6spojů) + (11dnů * 8,5km * 1bus * 15spojů) + (11dnů * 8,5km * 2bus * 10spojů)) * 70Kč/km = 1\,212\,610,-Kč$ .

1 Lv vlak bude zrušen.

Nákladní vlaky (4 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany).

Pozn. Os vlaky končící/výchozí v ŽST Zámorsk doporučujeme vést vratnou soupravou.

**Stavební postup č.6****1. Rozsah prací**

Realizace:

ŽST Zámorsk

Práce v sudé skupině uherského zhlaví včetně kol. č.2, 4 a 6

- železniční spodek,
- železniční svršek,
- nástupiště,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj SZZ.

**2. Délka trvání**

40 dnů

**3. Vyloučení kolejí**

nepřetržitá výluka staniční koleje č.6, 4, 4a, 2 (od výh. č.5 – k výh. č.21) ŽST Zámrsrk

**4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu**

$N_{potř} = 324$  vlaků

**5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

**6. Jízda a způsob provádění vlaků**

V ŽTS Zámrsrk provoz po staničních kol. č.1, 3.

V mezistaničním úseku Zámrsrk – Uhersko provoz po traťové kol. č.1.

**9. Výpočet výlukové propustnosti**

nepřetržitá výluka staniční koleje č.6, 4, 4a, 2 (od výh. č.5 – k výh. č.21) ŽST Zámrsrk

$N_{vyl} = 288$  vlaků (propustnost traťové kol. č.1 v úseku vj. náv 2L – Zámrsrk (staniční kol. č.1, 3) – Uhersko)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 36 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

**10. Dopravní opatření při výlukách**

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Zámrsrk – Uhersko (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((28dnů * 8,5km * 1bus * 11spojů) + (28dnů * 8,5km * 2bus * 14spojů) + (28dnů * 8,5km * 3bus * 6spojů) + (12dnů * 8,5km * 1bus * 15spojů) + (12dnů * 8,5km * 2bus * 10spojů)) * 70Kč/km = 1\,199\,520,-Kč$ .

1 Lv vlak bude zrušen.

Nákladní vlaky (4 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany).

Pozn. Os vlaky končící/výchozí v ŽST Zámrsrk doporučujeme vést vratnou soupravou.

**Stavební postup č.7****1. Rozsah prací**

Realizace:

Mezistaniční úsek Zámrsrk – Uhersko

Práce v kol. č.1

- železniční spodek,
- kompletní obnovení odvodnění,
- kabelové trasy,

- mosty,
- propustky,
- železniční svršek,
- nástupiště na zast. Sedliště,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj TZZ.

## **2. Délka trvání**

50 dnů

## **3. Vyloučení kolejí**

nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 Zámrsk – Uhersko (od výh. č.20 ŽST Zámrsk – k výh. č.2 ŽST Uhersko)

## **4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu**

$N_{potř} = 324$  vlaků

## **5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

## **6. Jízda a způsob provázení vlaků**

V mezistaničním úseku Zámrsk – Uhersko provoz po traťové kol. č.2.

## **9. Výpočet výlukové propustnosti**

nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 Zámrsk – Uhersko (od výh. č.20 ŽST Zámrsk – k výh. č.2 ŽST Uhersko)

$N_{výl} = 156$  vlaků (propustnost traťové kol. č.2)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 168 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

## **10. Dopravní opatření při výlukách**

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Zámrsk – Uhersko (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((36dnů * 8,5km * 1bus * 11spojů) + (36dnů * 8,5km * 2bus * 14spojů) + (36dnů * 8,5km * 3bus * 6spojů) + (14dnů * 8,5km * 1bus * 15spojů) + (14dnů * 8,5km * 2bus * 10spojů)) * 70Kč/km = 1\,512\,490,-Kč$ .

1 Lv vlak bude zrušen.

Osobní (27 Ex) a nákladní vlaky (71 Nex, 38 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.

## Stavební postup č.8

### 1. *Rozsah prací*

*Realizace:*

*Mezistaniční úsek Zámorsk – Uhersko*

Práce v kol. č.2

- železniční spodek,
- kompletní obnovení odvodnění,
- kabelové trasy,
- mosty,
- propustky,
- železniční svršek,
- nástupiště na zast. Sedliště,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj TZZ.

### 2. *Délka trvání*

50 dnů

### 3. *Vyloučení kolejí*

nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 Zámorsk – Uhersko (od výh. č.21 ŽST Zámorsk – k výh. č.1 ŽST Uhersko)

### 4. *Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu*

$N_{potř} = 324$  vlaků

### 5. *Omezení rychlosti*

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

### 6. *Jízda a způsob provázení vlaků*

V mezistaničním úseku Zámorsk – Uhersko provoz po traťové kol. č.1.

### 9. *Výpočet výlukové propustnosti*

nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 Zámorsk – Uhersko (od výh. č.21 ŽST Zámorsk – k výh. č.1 ŽST Uhersko)

$N_{výl} = 158$  vlaků (propustnost traťové kol. č.1)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 166 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

### 10. *Dopravní opatření při výlukách*

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Zámorsk – Uhersko (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((36dnů * 8,5km * 1bus * 11spojů) + (36dnů * 8,5km * 2bus * 11spojů))$

$14\text{spojů})+(36\text{dny} * 8,5\text{km} * 3\text{bus} * 6\text{spojů})+(14\text{dnů} * 8,5\text{km} * 1\text{bus} * 15\text{spojů})+(14\text{dnů} * 8,5\text{km} * 2\text{bus} * 10\text{spojů})) * 70\text{Kč/km} = 1\,512\,490,-\text{Kč}.$

1 Lv vlak bude zrušen.

Osobní (25 Ex) a nákladní vlaky (71 Nex, 38 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.

## Stavební postup č.9

### 1. Rozsah prací

Realizace:

ŽST Uhersko

Práce v liché skupině zámrského zhlaví včetně kol. č.1 a 3

- železniční spodek,
- železniční svršek,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj SZZ.

### 2. Délka trvání

50 dnů

### 3. Vyloučení kolejí

nepřetržitá výluka staniční koleje č.3, 1 (od výh. č.2 – k výh. č.14) ŽST Uhersko

### 4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu

$N_{\text{potř}} = 324$  vlaků

### 5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

### 6. Jízda a způsob provázení vlaků

V ŽTS Uhersko provoz po staničních kol. č.2, 4, 6.

V mezistaničním úseku Zámorsk – Uhersko provoz po traťové kol. č.2.

### 9. Výpočet výlukové propustnosti

nepřetržitá výluka staniční koleje č.3, 1 (od výh. č.2 – k výh. č.14) ŽST Uhersko

$N_{\text{výl}} = 259$  vlaků (propustnost traťové kol. č.2 v úseku Zámorsk – Uhersko (staniční kol. č.2, 4, 6) – vj. náv 1S)



$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 65 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

### 10. Dopravní opatření při výlukách

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Zámrsk – Uhersko (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((36dnů * 8,5km * 1bus * 11spojů) + (36dnů * 8,5km * 2bus * 14spojů) + (36dnů * 8,5km * 3bus * 6spojů) + (14dnů * 8,5km * 1bus * 15spojů) + (14dnů * 8,5km * 2bus * 10spojů)) * 70Kč/km = 1\,512\,490,-Kč$ .

1 Lv vlak bude zrušen.

Nákladní vlaky (33 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.

Pozn. Os vlaky končící/výchozí v ŽST Uhersko doporučujeme vést vratnou soupravou.

## Stavební postup č.10

### 1. Rozsah prací

Realizace:

ŽST Uhersko

Práce v sudé skupině zámorského zhlaví včetně kol. č.2, 4 a 6

- železniční spodek,
- železniční svršek,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj SZZ.

### 2. Délka trvání

50 dnů

### 3. Vyloučení kolejí

nepřetržitá výluka staniční koleje č.6, 4, 2 (od výh. č.1 – k výh. č.16) ŽST Uhersko

### 4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu

$N_{potř} = 324$  vlaků

### 5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

## 6. Jízda a způsob provázení vlaků

V ŽTS Uhersko provoz po staničních kol. č.1, 3.

V mezistaničním úseku Zámrs – Uhersko provoz po traťové kol. č.1.

## 9. Výpočet výlukové propustnosti

nepřetržitá výluka staniční koleje č.6, 4, 2 (od výh. č.1 – k výh. č.16) ŽST Uhersko

$N_{vyt} = 259$  vlaků (propustnost traťové kol. č. 1 v úseku Zámrs – Uhersko (staniční kol. č.1, 3) – vj. náv 1S)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Pro 65 vlaků jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

## 10. Dopravní opatření při výlukách

Náhradní autobusová doprava za 31 Os vlaků v úseku Zámrs – Uhersko (počítá se s obratem 1-3 autobusů pro Os vlak) – orientační náklady  $((35dnů * 8,5km * 1bus * 11spojů) + (35dnů * 8,5km * 2bus * 14spojů) + (35dnů * 8,5km * 3bus * 6spojů) + (15dnů * 8,5km * 1bus * 15spojů) + (15dnů * 8,5km * 2bus * 10spojů)) * 70Kč/km = 1\,499\,400,-Kč$ .

1 Lv vlak bude zrušen.

Nákladní vlaky (33 Pn) pojedou odklonem :

- po trati Choceň – Týniště n.O. – Hradec Králové – Pardubice (případně – Chlumec n.C. – Velký Osek – Lysá n.L. – Praha Vysočany),
- po trati (Č. Třebová –) Brno – H. Brod – Kolín.

Pozn. Os vlaky končící/výchozí v ŽST Uhersko doporučujeme vést vratnou soupravou.

## Stavební postup č.11

### 1. Rozsah prací

Realizace:

ŽST Uhersko

Práce v liché skupině moravanského zhlaví včetně kol. č.1 a 3

- železniční spodek,
- železniční svršek,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj SZZ.

### 2. Délka trvání

40 dnů

### 3. Vyloučení kolejí

nepřetržitá výluka staniční koleje č.5, 3, 1 (od výh. č.6 – k výh. č.19) ŽST Uhersko

#### **4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu**

$N_{potř} = 324$  vlaků

#### **5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

#### **6. Jízda a způsob provázení vlaků**

V ŽTS Uhersko provoz po staničních kol. č.2, 4, 6.

V mezistaničním úseku Uhersko – Moravany provoz po traťové kol. č.2.

#### **9. Výpočet výlukové propustnosti**

nepřetržitá výluka staniční koleje č.5, 3, 1 (od výh. č.6 – k výh. č.19) ŽST Uhersko

$N_{vyt} = 336$  vlaků (propustnost traťové kol. č.2 v úseku vj. náv 2L – Uhersko (staniční kol. č.2, 4, 6) – Moravany)

$N_{potř} = 324$  vlaků

Nejsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

#### **10. Dopravní opatření při výlukách**

Změna organizace práce v ŽST Uhersko.

### **Stavební postup č.12**

#### **1. Rozsah prací**

Realizace:

ŽST Uhersko

Práce v sudé skupině moravanského zhlaví včetně kol. č.2, 4 a 6

- železniční spodek,
- železniční svršek,
- rekonstrukce TV,
- vnější výstroj SZZ.

#### **2. Délka trvání**

40 dnů

#### **3. Vyloučení kolejí**

nepřetržitá výluka staniční koleje č.6, 4, 2 (od výh. č.5 – k výh. č.18) ŽST Uhersko

#### **4. Obsazení kolejí při provádění prací nebo rušení provozu**

$N_{potř} = 324$  vlaků

## **5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa  $V = 50$  km/h.

## **6. Jízda a způsob provázení vlaků**

V ŽTS Uhersko provoz po staničních kol. č.1, 3.

V mezistaničním úseku Uhersko – Moravany provoz po traťové kol. č.1.

## **9. Výpočet výlukové propustnosti**

nepřetržitá výluka staniční koleje č.6, 4, 2 (od výh. č.5 – k výh. č.18) ŽST Uhersko

$N_{\text{výl}} = 323$  vlaků (propustnost traťové kol. č. 1 v úseku vj. náv 2L – Uhersko (staniční kol. č.1, 3) – Moravany)

$N_{\text{potř}} = 324$  vlaků

Pro 1 vlak jsou nutná dopravní opatření z důvodu propustnosti.

## **10. Dopravní opatření při výlukách**

1 Lv vlak bude zrušen.

Změna organizace práce v ŽST Uhersko.

## 4 Závěr

Akce „Choceň – Uhersko“ přinese následující provozní výhody: zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu, zajištění parametrů interoperability.

Akcí nedojde k úspoře dopravních zaměstnanců.

## PŘÍLOHOVÁ ČÁST

## Obsah přílohové části

### Příloha číslo

- 1 Vyjádření KÚ Pardubického kraje z 2.1. 2018
- 2 Vyjádření Ministerstva dopravy ČR z 1.2. 2018
- 3 Dopravní schéma úseku Choceň – Uhersko (cílový stav)



**PARDUBICKÝ KRAJ**  
**Krajský úřad**  
**odbor dopravy a silničního hospodářství**

Váš dopis zn.: 17399205  
Ze dne: 19.12.2017

Číslo jednací: KrÚ /2018  
Vyřizuje: Ing. Jiří Pálka  
Telefon:  
E-mail: jiri.palka@pardubickykraj.cz  
Mobil: 602 592 985  
Fax: -----

Datum: 10. 4. 2018

**SUDOP Praha a.s.**  
**Ing. Andrea Plišková**  
**Vedoucí střediska koncepce dopravy**  
**Olšanská 1a**  
**130 80 Praha 3**

---

**Podklady k akci „Zpracování záměrů projektů pro jednotlivé akce -  
– Odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích  
železničních Core Network koridorů v ČR“ - zaslání**

Vážená paní,

na základě Vaší žádosti o zaslání podkladů potřebných ke zpracování osmi záměrů projektů na vybraných úsecích hlavní železniční sítě v ČR s názvem Zpracování záměrů projektů pro jednotlivé akce – Odstranění úzkých míst na vybraných předdefinovaných úsecích železničních Core Network koridorů v ČR“ Vám v příloze zasílám požadované.

S pozdravem

.....  
Ing. Ladislav Umбраun  
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství  
Pardubického kraje

**Přílohy**

Tabulkový rozsah dopravy Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí - Choceň  
Tabulkový rozsah dopravy Uhersko - Choceň







**Od:** 0190 - sekretariát ( Strejcová )  
**Odesláno:** čtvrtek 1. února 2018 13:58  
**Komu:** 'tomas.traksl@sudopeu.cz'  
**Předmět:** Rozsah dopravy Choceň - Uhersko (č.j. 14/2018-190-VD/1)

Vážený pane inženýre,

obdrželi jsme Váš e-mail s žádostí o poskytnutí údajů k předpokládanému rozsahu dopravy pro zpracování záměru projektu Choceň – Uhersko. K Vaší žádosti uvádíme odpověď Ministerstva dopravy.

Popis výhledového rozsahu dálkové dopravy objednávané Ministerstvem dopravy je zpracován v Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. Tento dokument se zabývá krátkodobým a střednědobým výhledem a je k dispozici na internetových stránkách Ministerstva dopravy. Svým rozsahem postihuje většinou pouze takový stav infrastruktury, u něž je v plánovacím období znám jeho stav nebo se předpokládá dokončení rozhodných opatření na infrastruktuře. Ve Vašem dopise neuvádíte časový horizont, k němuž se výhledový rozsah a organizaci dopravy požadujete zaslat, proto uvádíme výhled pro období 2020+.

V úseku Choceň – Uhersko objednává Ministerstvo dopravy spoje na linkách Ex2, Ex3, R18 a R19. Spoje prvního přepravního segmentu nezastavují v žádné ze stanic a zastávek na výše uvedeném úseku, spoje linek R18 a R19 obsluhují stanici Choceň. Zejména u linek Ex2 a R18 předpokládáme postupnou obnovu vozidlového parku zejména v souvislosti s připravovanými soutěžemi na jednotlivé provozní koncepty.

#### Linka Ex3 Praha – Brno – Wien/Budapest

Spoje jsou vedeny v taktu 60' s okrajovými podmínkami X:00 v Břeclavi, po roce cca 2027 a dobudování Semmering-Basistunnelu v poloze X:30 v Břeclavi, X:00 v Brně, X:30 v Pardubicích a X:30 v Praze.

#### Ex2 Praha – Olomouc – Horní Lideč – Žilina

Stávající podoba jízdního řádu je dlouhodobě stabilní a vychází z taktového uzlu S:00 v Olomouci, k němuž je dlouhodobá snaha se co nejvíce přiblížit.

#### R18 Praha – Olomouc – Luhačovice/R19 Praha – Česká Třebová – Brno

V řešeném úseku jsou linky vedeny ve vzájemném prokladu v taktu 60' s podmínkou Svitavy X:00. Konstrukční podmínky linek, které určují stávající provozní koncept, zůstávají dlouhodobě neměnné. Drobné úpravy časových poloh vlaků v okrajových částech dne mohou nastat v souvislosti s koordinací s jinými linkami dálkové dopravy v úseku Praha – Olomouc.

Nad rámec výše uvedených linek je možné očekávat doplnění nových vlaků v relaci Praha – Wrocław přes Ústí nad Orlicí, o jejichž zavedení bylo zahájeno jednání s polskou stranou. Případný provozní koncept v tuto chvíli není znám a bude se odvíjet od vývoje dalších jednání a i pozice polské strany.

V případě jakýchkoliv dalších dotazů se na nás neváhejte obrátit, jsme Vám připraveni poskytnout součinnost.

S pozdravem

**JUDr. Ondřej Michalčík**  
ředitel  
Odbor veřejné dopravy