

Koncepce seřad'ovacích stanic

Strategický interní dokument

čj. 85938/2020-SŽ-GŘ-O26

Schváleno generálním ředitelem Správy železnic
dne 11. prosince 2020

Zpracoval: Ing. Daniel Pilát

Obsah

Seznam zkratk	5
Úvod	6
1 Analýza stávajícího stavu	7
1.1 Východisko.....	7
1.2 Hlavní cíle analýzy	8
1.3 Charakteristika stanic	8
1.3.1 Beroun seř. n.	9
1.3.2 Bohumín-Vrbice	11
1.3.3 Brno-Maloměřice	12
1.3.4 Břeclav předn.	14
1.3.5 Česká Třebová směr. sk.	15
1.3.6 České Budějovice seř. n.....	17
1.3.7 Český Těšín.....	19
1.3.8 Děčín hl. n.	20
1.3.9 Havlíčkův Brod	22
1.3.10 Hradec Králové hl. n.....	24
1.3.11 Cheb seř. obvod 2.....	25
1.3.12 Kolín	27
1.3.13 Kralupy nad Vltavou	28
1.3.14 Liberec	30
1.3.15 Most nové n.	31
1.3.16 Nymburk seř. n.	33
1.3.17 Olomouc pravé předn.	34
1.3.18 Ostrava levé n.	36
1.3.19 Ostrava pravé n.....	37
1.3.20 Ostrava-Kunčice	39
1.3.21 Pardubice hl. n.	40
1.3.22 Plzeň seř. n.	42
1.3.23 Praha-Libeň	43
1.3.24 Přerov předn.	45
1.3.25 Sokolov seř. n.	46
1.3.26 Turnov	48
1.3.27 Valašské Meziříčí.....	49
1.3.28 Veselí nad Lužnicí	50
2 Vyhodnocení stávajícího stavu	52
2.1 MKA	52
2.1.1 Parametry MKA.....	52
2.1.2 Vyhodnocení MKA	55
2.2 Porovnání nákladů na opravy a údržbu	57

3	Návrh řešení koncepce	58
3.1	Koncepce stanic.....	58
3.2	Projekční činnost.....	63
3.3	Další doporučení	64
4	Souhrnná koncepce sst.....	65
	Kategorie A – rozvoj.....	65
	Kategorie B – zachování stávajícího stavu	66
	Kategorie C – prověření potřebnosti infrastruktury	66
	Závěr.....	67

Seznam zkratek

ARS	automatická regulace rychlosti <i>avtomatičeskaja regulacija skorosti</i>
CIN	celkové investiční náklady
DB	Deutsche Bahn (Německé dráhy)
DKB	dvoukolejnicová elektropneumatická kolejová brzda
DŘT	dispečerská řídicí technika
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
el.	elektrické
EOV	elektrický ohřev výhybek
EPS	elektrická požární signalizace
GAC	automatizační systém spádovišť <i>goročnaja avtomatičeskaja centralizacija</i>
GO	generální oprava
hl. n.	hlavní nádraží
JKB	jednokolejnicová elektropneumatická kolejová brzda
JKB-U	jednokolejnicová elektropneumatická kolejová brzda univerzální
JVZ	jednotlivá vozová zásilka
KB	kolejová brzda
KOMPAS	komplexní automatizační systém spádovišť
MD	Ministerstvo dopravy ČR
mech.	mechanické
MKA	multikriteriální analýza
MM	manipulační místo
Mn	manipulační nákladní vlak
Nex	nákladní expres
NN	nízké napětí
NPC	nízká protihluková clona
NZZ	napájení zabezpečovacího zařízení
RK	relační kolej
PHO	protihlukové opatření
Pn	průběžný nákladní vlak
PPS	pohraniční přechodová stanice
předn.	přednádraží
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RFC	železniční nákladní koridor <i>rail freight corridor</i>
RFID	radiofrekvenční identifikace <i>radio frequency identification</i>
SBBH	správa budov a bytového hospodářství
SEE	správa elektrotechniky a energetiky
seř. n.	seřadovací nádraží
směr. sk.	směrová skupina
SMT	správa mostů a tunelů
Sst	seřadovací stanice
SSZT	správa sdělovací a zabezpečovací techniky
ST	správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TNS	trakční napájecí stanice
TV	trakční vedení
TŽK	tranzitní železniční koridor
už. d.	užitečná délka
zab. zař.	zabezpečovací zařízení

Úvod

Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) plní dle § 21 zákona č. 77/2002 Sb. (tzv. transformační zákon) úlohu správce železniční infrastruktury pro majitele této dopravní cesty, kterým je stát Česká republika zastoupený ústředním orgánem státní správy Ministerstvem dopravy České republiky (dále jen „MD“), které je současně zřizovatelem SŽ. Zákon č. 77/1997 Sb. o státním podniku ukládá MD mimo jiné následující povinnosti:

- podle § 15 odst. 1 písm. h) „kontroluje, zda potřeby státu, které podnik svou podnikatelskou činností zabezpečuje, jsou zajišťovány účelně a hospodárně“;
- podle § 15 odst. 1 písm. l) „dohlíží na řádný výkon práva hospodařit s majetkem státu, zejména na hospodárné, účelné a efektivní využívání tohoto majetku při provozování podnikatelské činnosti, a kontroluje, jak podnik s tímto majetkem nakládá“. [1]

Zejména s ohledem na smysl fungování státní organizace SŽ, ale i s nutným přihlédnutím k výše zmíněné legislativě je zřejmé a nezbytně nutné, aby při správě železniční dopravní infrastruktury jednala s péčí řádného hospodáře.

Pro dosažení maximální možné efektivity fungování dopravní sítě je nutno ji vnímat jako složitý systém, jehož činnost je třeba racionálně řídit tak, aby byly zajištěny výše uvedené požadavky. To mimo jiné vyžaduje nejen potřebu detailní znalosti současného stavu infrastruktury a provozu na ní, ale také důležitou predikci budoucího vývoje potřeb a požadavků spojených s přepravou, v souvislosti s nimiž je třeba plánovat také rozvoj dopravní cesty za účelem dosažení efektivního poměru mezi dimenzí infrastruktury a objemu přepravní práce.

Dvěma základními prvky železničního dopravního systému jsou osobní a nákladní doprava, které se musí společně dělit o kapacitu sítě. Majoritně v nákladní dopravě je třeba denně řadit nové vlaky a manipulovat s vozy za účelem rozvezení nákladů od zdrojů k cílům přepravy. Tyto práce se dějí ve vlakových stanicích, které jsou vybaveny technickým zařízením pro posunovací procesy a pro pracovníky vlakovorby. Vybranou skupinou vlakových stanic jsou stanice seřaďovací (dále „sst“), které jsou svým vybavením uzpůsobeny k vyšším výkonům. Tímto vybavením je spádoviště čítající svážný pahrbek a rozpouštěcí oblast doplněná zpravidla dalším spádovištním zařízením zajišťujícím různý stupeň vybavenosti mechanizací nebo automatizací provozu vlakové stanice.

Seřaďovací stanice jsou důležitým zařízením služeb a tvoří v České republice rozsáhlou síť stanic, kterou je třeba spravovat. Aby byla tato správa účelná a byla v souladu se zmíněnými požadavky, je třeba vytvořit koncepci této správy, která bude odrážet potřeby všech dotčených organizačních jednotek SŽ, a kterou se bude moci organizace jednotně řídit.

Vypracování takové koncepce je hlavním cílem tohoto dokumentu. Pro možnost navržení řádné, relevantně informačně podložené a racionální koncepce seřaďovacích stanic je však třeba, aby se opírala o ucelená a ověřená data čítající potřebné informace, na jejichž základě bude možno stanice kategorizovat a hodnotit jejich potenciál. Protože taková ucelená databáze a charakteristika není k dispozici, je třeba síť analyzovat a informační bázi vytvořit.

Tento dokument obsahuje zpracování systematického hodnocení a návrhu koncepce, aby byl vodítkem pro pochopení navržených řešení, tak i podkladem pro další budoucí aktualizaci koncepce. Toho je docíleno pomocí následujících základních kroků:

- **analýza stávajícího stavu – navržena ucelená znalostní báze sledovaných sst;**
- **vyhodnocení stávajícího stavu – navržena multikriteriální analýza pro základní koncepční posuzování sst;**
- **návrh řešení koncepce vedoucí k racionalizaci provozu sítě sst.**

1 Analýza stávajícího stavu

Protože není k dispozici pro potřeby strategického rozhodování v oblasti seřadovacích stanic jednotná databáze obsahující potřebné ucelené informace o jejich současném stavu, musí být pro správný návrh koncepce vytvořena. Z toho důvodu bylo pro tento dokument vybráno všech 28 seřadovacích stanic, které jsou vybaveny spádovištěm a mají tak potenciál působit v síti jako důležité uzly železniční nákladní přepravy s kapacitou pro seřadovací práce. Jedná se konkrétně o následující stanice:

- Beroun seř. n.;
- Bohumín-Vrbice;
- Brno-Maloměřice;
- Břeclav předn.;
- Česká Třebová směr. sk.;
- České Budějovice seř. n.;
- Český Těšín;
- Děčín hl. n.;
- Havlíčkův Brod;
- Hradec Králové hl. n.;
- Cheb seř. obvod 2;
- Kolín;
- Kralupy nad Vltavou;
- Liberec;
- Most nové n.;
- Nymburk seř. n.;
- Olomouc pravé předn.;
- Ostrava levé n.;
- Ostrava pravé n.;
- Ostrava-Kunčice;
- Pardubice;
- Plzeň seř. n.;
- Praha-Libeň;
- Přerov předn.;
- Sokolov seř. n.;
- Turnov;
- Valašské Meziříčí;
- Veselí nad Lužnicí.

Pozn. Názvy seřadovacích stanic jsou převzaty z Prohlášení o dráze.

1.1 Východisko

V této kapitole jsou uvedeny dokumenty, na které tato koncepce navazuje nebo mají pro její vypracování zásadní význam.

Posouzení výhledového rozsahu vlakových a seřadovacích stanic

Tato koncepce systematicky navazuje na dokument „Posouzení výhledového rozsahu vlakových a seřadovacích stanic“ vydaný v rámci organizace SŽ v roce 2016, ve kterém byly seřadovací stanice posouzeny zejména z hlediska jejich aktuálních výkonů a předpokladu jejich dalšího vývoje v budoucím období.

Cílem koncepce je zmíněný dokument aktualizovat především s ohledem na vývoj objemů zátěže stanic a související přepravy a zároveň jej rozšířit o infrastrukturní a ekonomickou analýzu hlavně se zaměřením na operativní výdaje na údržbu a opravy nebo na případné nutné budoucí kapitálové investice na výstavbu nové související infrastruktury.

Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030

Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030 je dokument vydaný Ministerstvem dopravy ČR stanovující priority v oblasti logistiky a nákladní dopravy za účelem zajištění potřebné úrovně služeb v těchto odvětvích. Snaží se plně rozvinout přednosti jednotlivých druhů dopravy při naplňování souvisejících strategických cílů České republiky i Evropské unie. [2]

V současné době je očekávána aktualizace tohoto dokumentu s předpokládanou aplikací Zelené dohody pro Evropu¹.

1.2 Hlavní cíle analýzy

Seřaďovací práce nákladní železniční přepravy jsou náplní vybraných stanic na síti a souvisí s nimi jak tvorba a jízdy samotných nákladních vlaků, tak také množství manipulačních prací a jízd. Je proto nutné chápat tuto síť a s ní spojené práce jako jeden systém a snažit se racionalizovat jeho funkčnost. Základními způsoby zlepšujícími efektivitu těchto prací je jejich minimalizace a centralizace, které však musí stát na racionálních základech a opírat se o celkovou analýzu systému zohledňující základní parametry z hlediska kapacity a možností jednotlivých seřaďovacích stanic, efektivitu správy jejich atrakčních obvodů a také vazby mezi jednotlivými stanicemi. [3, 4]

Síť seřaďovacích stanic je důležitá zejména pro provoz jednotlivých vozových zásilek (dále jen „JVZ“), které na rozdíl od provozu ucelených vlaků vyžadují i několikeré nácestné zpracování, než jsou dopraveny z výchozího bodu do cíle určení. Je tedy zřejmé, že je třeba řešit koncepci této sítě s komplexním náhledem a potřebná výkonnost sítě i jednotlivých stanic musí být v souladu s přepravními proudy souvisejícími s JVZ. I zde platí obecný trend a snaha o centralizaci a minimalizaci prací za účelem racionalizace sítě, ovšem vzhledem k tomu, že přeprava JVZ je podporovanou službou², je třeba hledat efektivitu i s nutným přihlédnutím k ekonomice této přepravy.

Stanice, do kterých je soustředěno velké množství prací, a mají potenciál dlouhodobého charakteru, je vždy vhodné prověřit z pohledu možností vybavení mechanizací nebo automatizací spádovišť, která má zásadní vliv na efektivitu a bezpečnost seřaďovacích prací a na možnosti minimalizace lidské práce při zachování její efektivity. U stanic málo využívaných pro zpracování JVZ je naopak vhodné prověřit potřebu spádoviště, které je spolu s vybavením náročné na opravy, údržbu i reinvestice. Postradatelností spádoviště ovšem není míněna postradatelnost kolejové kapacity, která je využitelná jako záloha pro výlukové stavy i pro odstavování vozů, delší čekání vlaků a podobně.

Při analýze je nutné brát v úvahu také topologii stanic a kapacitu omezujících prvků infrastruktury (často zhlaví), která může ovlivňovat kapacitní možnosti pro seřaďovací práce, a to zejména ve smyslu rušení vlakových a posunových cest při manipulaci a posunu přes zhlaví s dopravními kolejemi.

1.3 Charakteristika stanic

V této kapitole jsou jednotlivé sst analyzovány z hlediska infrastrukturního i provozního, a to pro každou stanici dle kritérií popsanych v následujícím textu.

Pro získání představy o kapacitních možnostech dané stanice je nejdříve analyzována její územní stavba a základní charakteristické prvky a znaky z hlediska uspořádání kolejíště. V souladu s požadavky na infrastrukturu hlavní TEN-T sítě³ je zmíněna především elektrizace kolejí a délky relačních kolejí související s možností provozu vlaků o délce 740 m. Navazuje charakteristika spádovištní infrastruktury s přímým vlivem na seřaďovací práce a výkonnost.

Dále je stručně vypsána infrastruktura související s provozem seřaďovacích stanic. Zařízení je seříděno dle jednotlivých Správ, konkrétně ST, SZZT, SEE a SBBH, které jej mají v gesci, aby

¹ akční plán evropského „Green Deal“ byl vyhlášen prezidentkou Evropské komise Ursulou von der Leyen, a zahrnuje soubor opatření za účelem zlepšení kvality života a dosažení klimaticky neutrální EU v roce 2050

² dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2020 je podle produktového faktoru P3 uplatněna pro JVZ sleva 70 % ze základní sazby ceny za použití dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železnic, státní organizací

³ dle Nařízení Evropského parlamentu Rady EU č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU

mohly být určeny náklady na jeho údržbu, opravy a případné investice. Detailní výčet této infrastruktury je součástí dokumentu jako Příloha č. 1.

Stanice je dále analyzována z pohledu její charakteristické zátěže. Je objasněna majoritní skladba zpracovávané vozby a prací a důležité vazby v síti.

Následuje analýza výkonů, ve které jsou stanice posuzovány podle celkového počtu rozřazených vozů za jednotku času, konkrétně 24 hodin. V rámci evidence posunu je zaznamenáváno jak rozřazování vozů sestavovaných vlaků, tak i vozy posunované z i na manipulační místa čítající svozová místa, vlečky apod. Náležitá pozornost je věnována druhotnému posunu, který často poukazuje na kapacitní problémy spádovišť, kdy je nutno např. řadit více relací na jedné relační koleji, a následně takto rozposunované vozy ještě přepracovávat. Řazení relací/skupin na jednotlivých kolejích se mění, a proto při potřebě zjištění aktuálního využití směrových kolejí je třeba pracovat s platným Plánem vlakotvorby společnosti ČD Cargo a. s. Ne za každých okolností ale znamená druhotný posun pouze tyto práce, často je v analýzách v těchto hodnotách započítána také manipulace z a na MM. Aby bylo možné sledovat možnosti sst, je druhotný posun v níže zpracovaných datech sledován pouze z hlediska zmíněného „nechtěného“ následného posunu, který často významně snižuje efektivitu fungování stanic, které jej generují. Dále v textu je označován jako technologický druhotný posun, protože je vyžádán potřebou změny technologie prací z důvodu menší kapacity, než je objem zátěže.

Stanice jsou poté charakterizovány a zhodnoceny dle vývoje výkonů zpracované zátěže za analyzované období a jsou zhodnoceny možnosti stanice v souvislosti s predikcí pravděpodobného vývoje pro období následujících let.

Analyzovaná data obsahující výkony jednotlivých stanic jsou z období let 2016 až 2019 včetně. Sledovaným parametrem výkonu je počet zpracovaných vozů za 24 hodin. Jako hlavní ukazatele výkonů jsou zvoleny:

- **průměrný celkový posun bez MM** – průměr prvotního a druhotného posunu za sledované období;
- **průměrný druhotný posun bez MM** – technologický následný posun, hodnota není vyjmuta z průměrného celkového posunu, zobrazuje tedy podíl na průměrném celkovém posunu;
- **maximální posun bez MM** – denní maximum za sledované období;
- **průměrný posun z/na MM** – pohyb vozů pouze z a na manipulační místa.

V tabulkách a grafech jsou uvedeny denní průměry za jednotlivá období vždy v kombinaci s denním maximem zaznamenaným v témže období pro vykreslení běžných a nárazových výkonů. Text níže obsahuje roční výkony, detailní analýza s měsíčním rozlišením výkonů jednotlivých stanic je zpracována jako Příloha č. 2.

1.3.1 Beroun seř. n.

Uspořádání 25 kolejí této seřadovací stanice je paralelní s vjezdovou, odjezdo-směrovou a odjezdovou skupinou spojenými úvratí s jednou výtažnou kolejí užitečné délky 690 m bez TV. Seřadovací obvod nabízí 12 relačních kolejí s maximální už. d. RK 767 m. [5, 7]

Sst je vybavena svážným pahrbkem umístěným na plzeňském zhlaví a dvěma jednokolejnicovými elektropneumatickými brzdami s individuálním ovládním bez automatizačního systému. Výhybky v rozpouštěcí oblasti jsou vybaveny mechanickými přestavňáky s ústředním ovládním. Je instalováno jedno kmenové a pět opakovacích spádovištních návěstidel. [5, 7]

ST: železniční spodek je z konce 19. století, je evidováno 20 kolejí s různou dobou výstavby od 50. let minulého století až do roku 2000, 36 výhybek z 60. až 90. let a dvě kolejové spojky z 90. let 20. st. [5]

SSZT: rozhlas z konce 50. let, spádovištní zařízení z konce 60. let. KB z konce 80. let a SZZ z roku 1994. [5]

SEE: TV v části směrem k osobnímu nádraží je z roku 1973, část na Zdice z roku 1989, osvětlení a náhradní zdroj ze 70. let, trafostanice z poloviny 90. let 20. st. [5]

SBBH: provozní budova kolejových brzd z 80. let 20. století, ostatní budovy z let mezi koncem 19. a druhou polovinou 20. století. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 1.

Tabulka 1 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Beroun seř. n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	2 583 567	8 883 528	7 926 683	6 383 429	26 480 907	5 192 146	5 735 351	9 805 702	9 123 914
SSZT	1 789 771	1 329 977	1 043 577	935 150	1 827 740	1 202 250	706 688	1 574 861	1 301 252
SEE	3 719 636	5 059 202	1 924 017	2 055 435	2 024 429	2 109 723	2 048 723	2 249 037	2 648 775
SBBH	11 532	4 430	1 020	3 765	25 435	22 939	8 775	5 612	10 438
Celkem	8 104 506	15 277 137	10 895 297	9 377 779	30 358 511	8 527 057	8 499 537	13 635 212	13 084 379

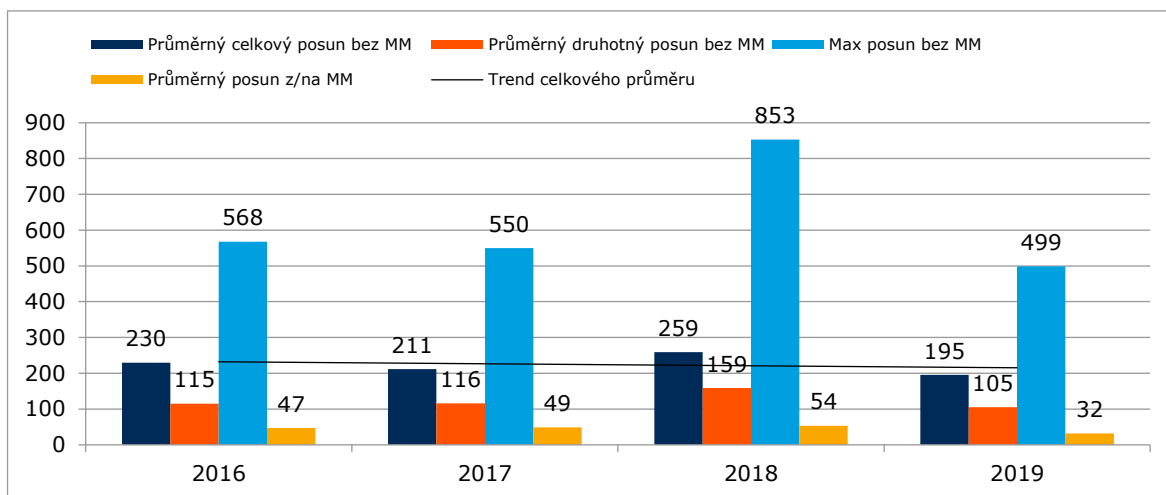
Beroun je sst místního významu zpracovávající zátěž atrakčního obvodu s hlavní vazbou na Pn relace Plzeň hl. n. – Nymburk, resp. Plzeň hl. n. – Praha-Libeň. Významnými lokálními podniky využívající sst jsou Vápenka Čertovy schody a Českomoravský Cement v Králově Dvoře. [5, 6]

V této stanici lze v posledních letech pozorovat setrvalý stav průměrných výkonů, v následujícím období se nadále očekává stagnace výkonů. Druhotný posun je kombinací vozů na MM a převládajícího následného technologického posunu. Maximální výkony se pohybují zpravidla okolo dvojnásobku průměrných měsíčních hodnot. Denní výkony často silně kolísají, rozdělení mezi denní a noční směnu je v krátkodobém měřítku také nevyvážené. Celkové výkony jsou zde v současnosti průměrné a odpovídají místnímu rozsahu a vybavení. Stanice má jisté kapacitní rezervy, nicméně jedná se hlavně o možné navýšení výkonových sedel a vyrovnání směn, maximální směny jsou na hranici místní kapacity.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 2 a graf 1.

Tabulka 2 Skutečné výkony ve stanici Beroun seř. n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	230	115	568	47
2017	211	116	550	49
2018	259	159	853	54
2019	195	105	499	32
Celkem	224	124	853	45



Graf 1 Skutečné výkony ve stanici Beroun seř. n. [6]

1.3.2 Bohumín-Vrbice

Paralelně uspořádanou sst tvoří vjezdová skupina a dvě kombinované směro-odjezdové skupiny s 9 směrovými, z toho 7 relačními kolejemi o maximální už. d. RK 650 m. [5, 8]

Přes svážný pahrbek je vedena jedna příslunová kolej užitečné délky 350 m bez TV. Na vrcholu pahrbku je pro řízení rozpouštění instalováno jedno kmenové návěstidlo, dále ve směru sunutí pak 4 opakovací. Před rozdělovací výhybkou směro-odjezdových skupin je instalována elektropneumatická JKB-U bez automatizačního systému ovládaná signalistou. Posun spouštěním je ovšem dlouhodobě zakázán a KB je vyřazena z provozu. Výhybky mají elektrické přestavníky a jsou ovládány ústředně signalistou. [5, 8]

ST: železniční spodek z konce 19. stol., evidováno 15 kolejí, z toho většina z roku 2006, 14 výhybek z 50. až 90. let 20. st., 16 výhybek z r. 2006. [5]

SSZT: KB z roku 1979 od r. 2012 zakonzervované. [5]

SEE: TV z r. 1980, silnoproudá a slaboproudá zařízení z let 2000-2005. [5]

SBBH: stavědlo z r. 1968 s částečnou rekonstrukcí v r. 2013 a stavědlo z r. 1995. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 3.

Tabulka 3 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Bohumín-Vrbice [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	3 394 936	1 599 751	4 795 221	5 215 892	3 059 332	6 091 916	6 365 858	6 762 763	4 660 709
SSZT	173 285	170 739	126 933	49 615	94 316	76 133	49 947	54 777	99 468
SEE	1 412 542	1 421 533	1 278 766	1 866 923	2 304 422	1 498 922	1 997 443	2 066 434	1 730 873
SBBH	22 443	44 132	2 971	10 320	12 207	21 580	26 752	1 435	17 730
Celkem	5 003 206	3 236 156	6 203 892	7 142 750	5 470 277	7 688 551	8 440 000	8 885 409	6 508 780

Seřaďovací stanice Bohumín-Vrbice je z významné části využita pro odstávku nebo čekání vlaků. Dále je využívána pro řazení soukromých polských dopravců a jako záchyt před hraničním přechodem, čímž pomáhá snížit využití kapacity hlavně v sst Ostrava levé n.

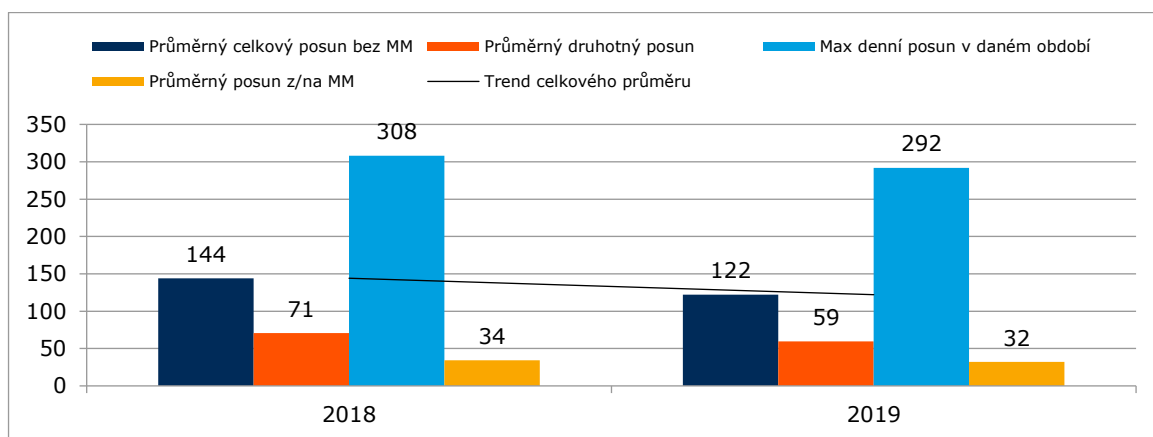
a Ostrava pravé n. Kapacita stanice pro řádicí práce je vzhledem k nízkému počtu kolejí poměrně slabá a v současné době je navíc významně snížena obsazeností dlouhodobými odstavy. Kolejové brzdy jsou vyřazeny z provozu. Na samostatný výkon hraničního přechodu stanice nestačí a je nutná vazba na Ostravu levé n. [5, 6]

Celkové výkony této stanice jsou podprůměrné, meziročně klesající, ovšem na úrovni měsíčních průměrů jsou poměrně kolísavé zhruba s dvacetiprocentními rozdíly, rozložení výkonů je široké. Druhotný posun je kombinací rozvozevého a technologického. Výkony směn jsou vcelku vyrovnané. Maximální rozptyl je vysoký s dvojnásobnými maximálními celkovými hodnotami proti průměrným.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 4 a graf 2. Bohužel pro tuto stanici nejsou dostupná data za stejné období jako pro ostatní stanice, jsou tedy vyhodnoceny pouze dostupné roky 2018-2019.

Tabulka 4 Skutečné výkony ve stanici Bohumín-Vrbice [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2018	144	71	308	34
2019	122	59	292	32
Celkem	133	65	308	33



Graf 2 Skutečné výkony ve stanici Bohumín-Vrbice [6]

1.3.3 Brno-Maloměřice

Sst je uspořádána paralelně s vjezdovou, směro-odjezdovou skupinou s 24 směrovými, z toho 23 relačními kolejemi o max. užitečné délce RK 869 m a skupinou staniční. Výtažná kolej je dlouhá 762 m. [5, 9]

V sst je svážný pahrtek bez TV, spádoviště je vybaveno třemi dvojicemi elektropneumatických jednokolejnicových brzd s ústředním ovládáním s automatizačním systémem KOMPAS 3 zajišťujícím regulaci dobové rychlosti spouštěných vozů a k úpravě vzdálenosti mezi odvěsy. Výhybky v rozpouštěcí oblasti jsou vybaveny elektrickými rychloběžnými přestavníky s ústředním ovládáním. [5, 9]

ST: evidováno 52 kolejí a 103 výhybek z 50. až 80. let 20. stol. a 4 kolejové spojky z konce 90. let 20. stol. [5]

SSZT: KB z r. 1970 po GO v letech 2007–2009, 2 šroubové kompresory pro KB z r. 2010, 4 záložní pístové z r. 1969, SZZ ze 70. let a rozhlas z 2. poloviny 60. let 20. stol. [5]

SEE: dispečerské stanoviště a transformátor T5 z konce 90. let 20. stol., EOVR. 2006 a trafostanice T2 z r. 2008. [5]

SBBH: téměř všechny budovy z konce 50. až konce 60. let, trafostanice a spínací stanice z konce 90. let 20. stol. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 5.

Tabulka 5 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Brno-Maloměřice [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	28 051 353	22 675 711	10 389 306	14 755 689	20 959 420	13 940 127	19 510 473	11 363 097	17 705 647
SSZT	5 708 748	3 211 766	4 558 746	3 415 794	4 023 388	3 127 144	3 346 763	6 818 601	4 276 369
SEE	1 926 504	7 666 790	4 173 042	7 100 186	6 873 460	1 613 957	1 402 987	1 196 473	3 994 175
SBBH	527 232	231 928	438 135	658 756	984 976	1 970 655	1 813 534	5 323 297	1 493 564
Celkem	36 213 838	33 786 194	19 559 228	25 930 425	32 841 243	20 651 882	26 073 758	24 701 468	27 469 755

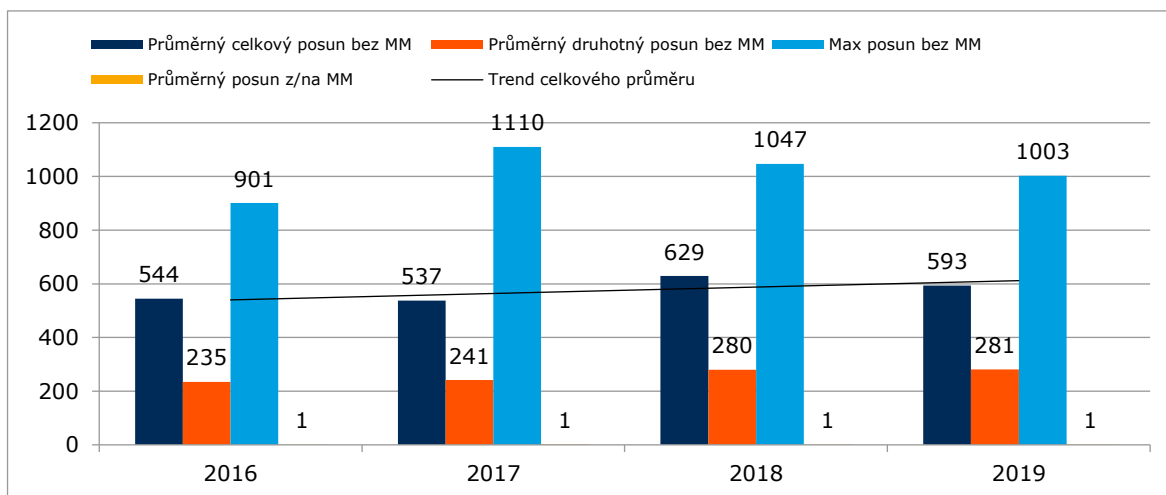
Sst je z velké části zatížena dálkovou vlakotvorbou, zejména jihovýchodními relacemi Slovensko, Maďarsko a dále Balkánský poloostrov. Kapacita stanice je ovlivněna zejména velkým počtem výchozích relací, kterých bylo v roce 2017 řazeno 68. [5, 6]

Stanice s nadprůměrnými a kolísavými výkony s velmi širokou variací. Stanice výkony zvládá zpracovat, místním problémem je ale vysoký technologický druhotný posun zapříčiněný velkým počtem řazených relací. Do budoucna lze očekávat stav spíše setrvalý nebo mírně rostoucí vzhledem k současným výkonům bez výrazného skokového nárůstu či poklesu. Stanice má velmi malé výkonové rezervy, kterými by šly vyplnit slabší směny, ale vzhledem k popsáním problémům bude s dalším nárůstem prací znatelně růst také druhotný posun zapříčiněný vysokým počtem řazených relací.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 6 a graf 3.

Tabulka 6 Skutečné výkony ve stanici Brno-Maloměřice [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	544	235	901	1
2017	537	241	1110	1
2018	629	280	1047	1
2019	593	281	1003	1
Celkem	576	259	1110	1



Graf 3 Skutečné výkony ve stanici Brno-Maloměřice [6]

1.3.4 Břeclav předn.

Paralelně uspořádané skupiny jsou děleny na vjezdovou a směro-odjezdovou. Přes svážný pahrbek vede jedna kusá kolej složená z přísunových kolejí 420a a 420b a z výtažné koleje 420c o souhrnné délce 1 312 m částečně s TV. Pod pahrbkem ve směro-odjezdové harfě je 13 relačních kolejí s max. už. d. RK 783 m. [5, 10]

Je instalován automatizační systém KOMPAS 2, kterým jsou pro regulaci rychlosti odvěšů ovládány dvě kolejové brzdy instalované v jednom sledu pod pahrbkem. Výhybky v rozpouštěcí oblasti mají elektrické rychloběžné přestavníky ovládané ústředně programově. [5, 10]

ST: většina kolejí a výhybek z první poloviny 80. let 20. stol. [5]

SZZT: původní KB z 80. let po rekonstrukci v roce 2009, EPS z 80. let po rekonstrukci v roce 2015, zab. zař. z 80. let po rekonstrukci v roce 2009, rozhlas z 80. let po rekonstrukci 2010. [5]

SEE: TV z roku 2005, DOÚO z r. 2010. [5]

SBBH: původní budovy s dobou výstavby z průběhu 20. stol. s modernizací v letech 2008–2011, trafostanice, spínací stanice a ústřední stavědlo z r. 2017. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 7.

Tabulka 7 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Břeclav předn. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	2 665 697	2 843 374	3 817 220	3 661 848	3 937 314	5 990 933	5 270 218	4 267 037	4 056 705
SSZT	1 476 390	1 069 442	1 041 856	902 463	1 457 863	1 210 906	1 090 783	1 133 969	1 172 959
SEE	6 411 814	5 035 036	5 647 773	5 540 480	5 613 765	6 221 891	9 329 682	6 717 871	6 314 789
SBBH	98 937	646 418	145 008	308 349	408 935	829 761	332 892	1 470 871	530 146
Celkem	10 652 838	9 594 270	10 651 857	10 413 140	11 417 877	14 253 492	16 023 576	13 589 747	12 074 600

Břeclav přednádraží je stanicí zejména místní vlakovorby atrakčního obvodu, vykazuje nadprůměrné výkony. Je seřadovací stanicí se značnou tranzitní zátěží s vazbou na dva

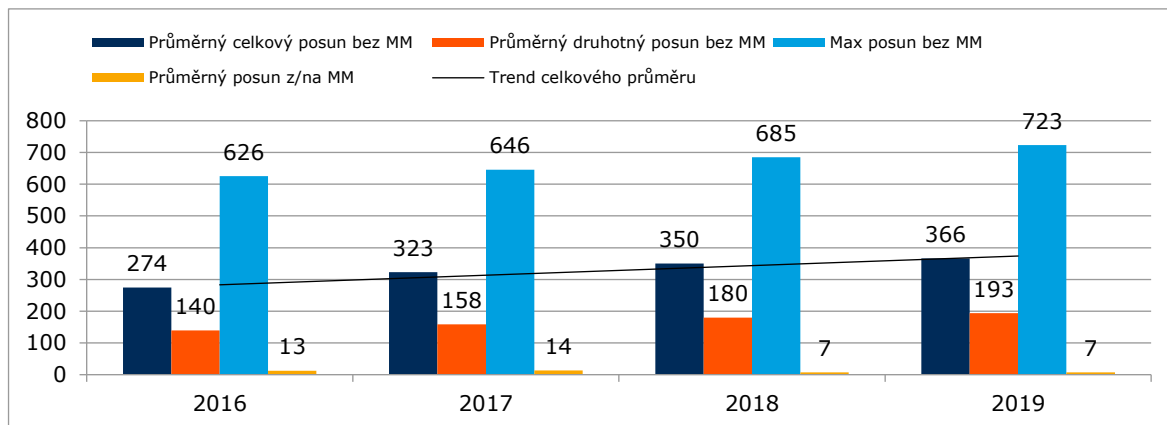
hraniční přechody, Břeclav/Hohenau směrem do Rakouska a Lanžhot/Kúty směrem na Slovensko. [5, 6]

Výkony této stanice ve sledovaném období znatelně narostly, a v současnosti jsou celosíťově nadprůměrné. Jejich rozložení je ale velmi široké a rozkolísané, je evidován významný podíl druhotného technologického posunu tvořící často polovinu výkonu. Dále se očekává zpomalení růstu a ustálení výkonů.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 8 a graf 4.

Tabulka 8 Skutečné výkony ve stanici Břeclav předn. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	274	140	626	13
2017	323	158	646	14
2018	350	180	685	7
2019	366	193	723	7
Celkem	328	168	723	10



Graf 4 Skutečné výkony ve stanici Břeclav předn. [6]

1.3.5 Česká Třebová směr. sk.

Tato sst má jako jediná kompletně oddělené sériově uspořádané skupiny. Mezi vjezdovou a směrovou jsou přes pahrbek vedeny dvě přísunové koleje do rozpouštěcích kolejí a dále do 38 směrových kolejí. Z nich 33 relačních kolejí nabízí max. užitečnou délku 739 m. Vzhledem ke svému uspořádání je sst prostorově velmi náročná. [5, 11]

Hlavní spádoviště je vybaveno komplexním automatizačním systémem GAC a ARS sovětské výroby zajišťujícím samočinné řízení jízdy odvěsů pomocí třech sledů kolejových brzd. Před 1. sledem KB je umístěna váha, v rozpouštěcí koleji fotoelektrické zařízení sledující skutečně projaté vozy a měřiče rychlosti za každou kolejovou brzdou. Výhybky mají elektrické přestavníky a jsou ovládány ústředně programově. [5, 11]

ST: žel. spodek a svršek z poloviny 60. let po částečné revitalizaci v r. 2016. [5]

SZZT: spádovištní systém GAC a ARS z 60. – 70. let 20. stol. s částečnou rekonstrukcí kompresorovny v letech 2002 a 2008. [5]

SEE: TV z r. 1964 s investicí v r. 2008, EOv z roku 1984 s investicí roku 2016, rozvody NN a osvětlení z r. 2008. [5]

SBBH: budovy z 60. let 20. století. [5]

Na část infrastruktury (směrové koleje 201–210 a kusé účelové koleje 301–306 včetně příslušných výhybek a kolejových spojek) je vydáno Stanovisko k postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty č. j. 9053/2014-O12 ze dne 5. 3. 2014. Důvodem vydání tohoto stanoviska je plánovaný odprodej dané části kolejiště společnosti METRANS za účelem rozšíření jejich terminálu. Postradatelné zařízení je ovšem dodnes využíváno v původním rozsahu.

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 9.

Tabulka 9 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Česká Třebová směr. sk. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	6 240 842	4 031 123	4 447 179	3 984 667	3 908 656	3 216 815	4 315 992	6 362 907	4 563 523
SSZT	4 979 787	4 689 020	5 379 275	5 713 068	10 045 545	21 327 184	6 720 833	15 318 229	9 271 618
SEE	1 056 426	1 424 875	2 191 726	1 235 714	1 215 523	1 418 189	1 201 698	1 200 897	1 368 131
SBBH	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	12 277 055	10 145 018	12 018 180	10 933 449	15 169 724	25 962 188	12 238 523	22 882 033	15 203 271

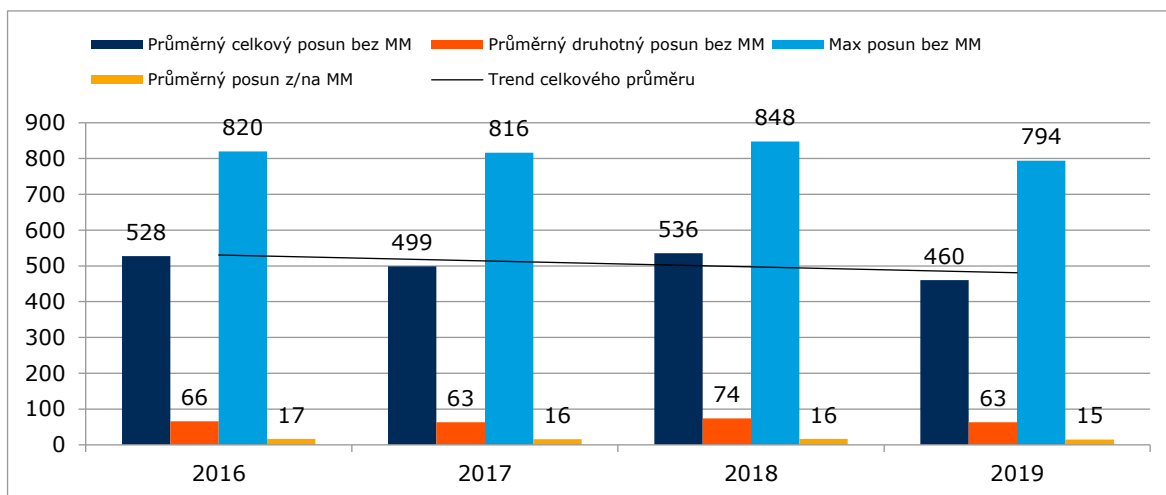
Tato sst je využívána hlavně pro dálkovou vlakotvorbu, což se projevuje na jejích poměrně stabilních průměrných denních výkonech bez zásadních extrémních výkyvů. Slouží hlavně pro přestavování zátěží vlaků Nex mezi východními a západními relacemi. V současné době je zatížena také vlaky se dřevem do papíren Štětí, dá se ale předpokládat, že je to krátkodobé zatížení s dalším trváním v řádech jednotek let. [5, 6]

Stanice disponuje vysokými výkony a poměrově nízkým druhotným posunem způsobeným z větší části technologickou potřebou. Rozložení výkonů je velmi široké, maximální měsíční výkon se pohybuje na bezproblémové úrovni 120 % průměru za dané období. Vzhledem k rozsahu a instalované infrastruktuře je dnes vytížena jen zlomkem kapacity. Je zde patrný snižující se trend celkového průměrného výkonu, do budoucna je ale očekáváno zmírnění tohoto trendu a ustálení nebo mírný růst oproti roku 2019, kapacita stanice ovšem nebude zdaleka vyčerpána.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 10 a graf 5.

Tabulka 10 Skutečné výkony ve stanici Česká Třebová směr. sk. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	528	66	820	17
2017	499	63	816	16
2018	536	74	848	16
2019	460	63	794	15
Celkem	506	66	848	16



Graf 5 Skutečné výkony ve stanici Česká Třebová směr. sk. [6]

1.3.6 České Budějovice seř. n.

Uspořádání této sst je paralelní. Vjezdová a směro-odjezdová skupina jsou spojeny úvratí přes výtažnou kolej s užitečnou délkou 759 m a s TV v celé délce vedoucí přes svážný pahrbek. TV je ovšem trvale vypnuto. V seřadovacím obvodu je 22 směrových relačních kolejí s max. užitečnou délkou 819 m. [5, 12]

Spádoviště je vybaveno automatizačním systémem KOMPAS 3. Směrové koleje jsou rozvětveny z 3 rozpouštěcích kolejí vybavených v jednom sledu dvojicemi 6člankových jednokolejnicových elektropneumatických kolejových brzd. Všechny výhybky jsou osazeny rychloběžnými přestavíky ovládanými ústředně programově. [5, 12]

ST: žel. spodek z konce 19. stol. s menší investicí r. 2006, svršek z konce 90. let 20. stol. [5]

SZZT: rozhlas z konce 60. let 20. stol. a z r. 2002, spádovištní automatizace KOMPAS z počátku 80. let 20. stol. s investicí v roce 2009. [5]

SEE: trafostanice z r. 1991, EOv 2002, rozvody NN a osvětlení 2003, TV 2005. [5]

SBBH: budovy z 50., konce 60. a z 90. let 20. stol. s menšími investicemi v letech 2007 až 2011. [5]

Na část infrastruktury (manipulační koleje 158, 601–604, části směrových kolejí 140–146 a 152–156 včetně příslušných výhybek) je vydáno Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty č. j. 42523/2017-SŽDC-GR-O12.

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 6.

Tabulka 11 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst České Budějovice seř. n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	9 182 049	6 179 494	4 578 598	12 363 094	9 539 898	4 221 763	15 391 003	8 897 854	8 794 219
SSZT	4 120 000	2 120 000	2 120 000	2 127 000	2 184 000	1 116 000	1 121 000	1 126 000	2 004 250
SEE	2 746 535	2 046 620	4 575 341	1 588 000	1 300 497	1 152 786	1 714 318	1 792 041	2 114 517
SBBH	286 176	98 548	202 234	410 958	996 048	105 467	3 589 578	146 084	729 387
Celkem	16 334 760	10 444 662	11 476 173	16 489 052	14 020 443	6 596 016	21 815 899	11 961 979	13 642 373

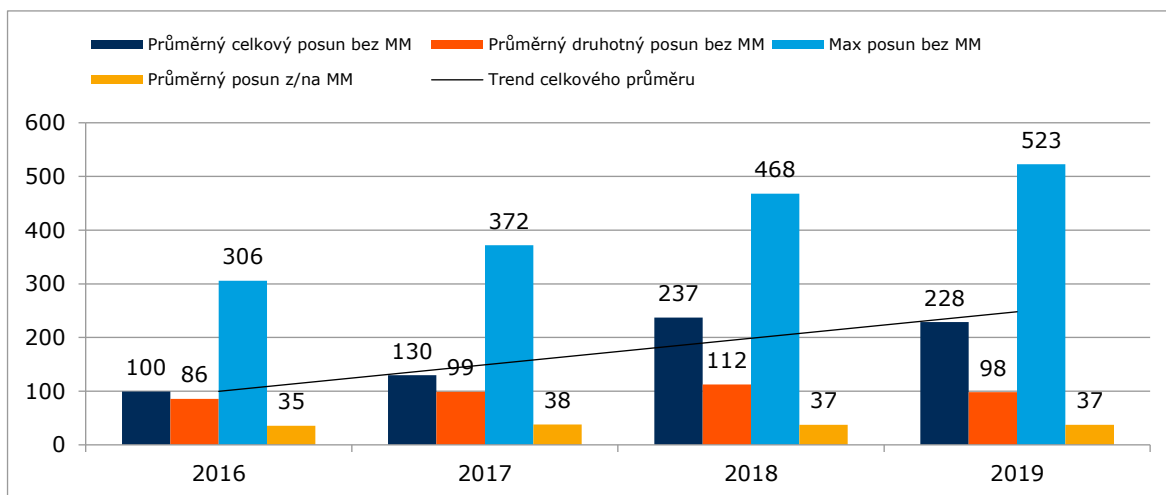
České Budějovice jsou dobrým příkladem efektivní centralizace seřaďovacích prací. Do této seřaďovací stanice jsou soustředěny práce související prakticky s celým Jihočeským krajem, ve kterém další sst se srovnatelnou infrastrukturou již není. Se zvyšující se vzbou na „jižních“ relacích právě přes České Budějovice na Linz a dále do Itálie stoupá místní důležitost hlavně pro potřeby řazení automotive a kombinovanou dopravu. [5, 6]

Výkony této stanice meziročně stagnují a jsou celkově průměrné. Maximální výkon se pohybuje mezi 1,5 až 2násobkem průměrné hodnoty celkového výkonu za stejné období. Variance výkonů je velmi široká a značně kolísavá s velmi vysokým počtem dnů s nulovým výkonem. Druhotný posun je kombinací rozvozu na MM a technologického, který tvoří větší část. Jeho hlavním důvodem je velký počet relací vůči relačním kolejím, v roce 2017 v poměru 32 relací na 22 relačních kolejí. Stanice ale má i přesto využitelné poměrně vysoké výkonové rezervy. Dá se očekávat, že budou využity pro narůstající „jižní“ relace s náplní automotive a kombinovanou dopravu.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 12 a graf 6.

Tabulka 12 Skutečné výkony ve stanici České Budějovice seř. n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	100	86	306	35
2017	130	99	372	38
2018	237	112	468	37
2019	228	98	523	37
Celkem	174	99	523	37



Graf 6 Skutečné výkony ve stanici České Budějovice seř. n. [6]

1.3.7 Český Těšín

Tato menší sst má paralelně uspořádané skupiny vjezdovou a směro-odjezdovou s počtem 8 relačních kolejí o max. užitečné délce 679 m. Přes pahrbek vede jedna výtažná kolej užitečné délky 619 m s TV v celé délce. [5, 13]

Stanice není vybavena automatizačním systémem. Výhybky jsou ústředně přestavované s elektrickými přestavníky běžnými (5 výhybek) i rychloběžnými (9 výhybek) s optickou kontrolou polohy výměn. Pro regulaci rychlosti odvěsů jsou pod pahrbkem instalovány na rozpouštěcích kolejích v jednom sledu dvě 5stupňové jednopásové elektropneumatické kolejové brzdy. [5, 13]

ST: žel. spodek z 19. století, koleje a výhybky z 60. až 80. let 20. stol. [5]

SZZT: KB z r. 1975, zab. zař. a sdělovací zařízení z r. 2016. [5]

SEE: TV z roku 1978, silnoprůdová zařízení 1967-2015, slaboprůdová 2015. [5]

SBBH: řídicí stavědlo z roku 1968. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 13.

Tabulka 13 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Český Těšín [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	4 672 342	3 906 475	2 677 044	2 762 682	25 312 194	25 915 622	1 433 060	1 329 841	8 501 157
SSZT	804 629	148 856	203 637	179 761	127 702	158 482	4 405 333	224 343	781 593
SEE	2 027 953	2 730 660	2 366 378	1 942 982	3 208 544	2 656 601	2 474 867	2 563 014	2 496 375
SBBH	14 624	104 384	20 048	15 135	10 957	65 531	1 632 647	26 566	236 237
Celkem	7 519 548	6 890 375	5 267 108	4 900 560	28 659 396	28 796 237	9 945 906	4 143 764	12 015 362

Z pohledu umístění je tato stanice důležitou PPS s přímou vazbou na Polsko přechodem Český Těšín/Cieszyn. Dále jí prochází dva RFC, Baltsko-jadranský a Česko-slovenský. [5, 6]

Z hlediska charakteristiky seřaďovacích prací se o této sst dá říci, že je stanicí využívanou z největší části pro Třinecké železářny vlaky s výrobky právě z Moravia Steel do polských

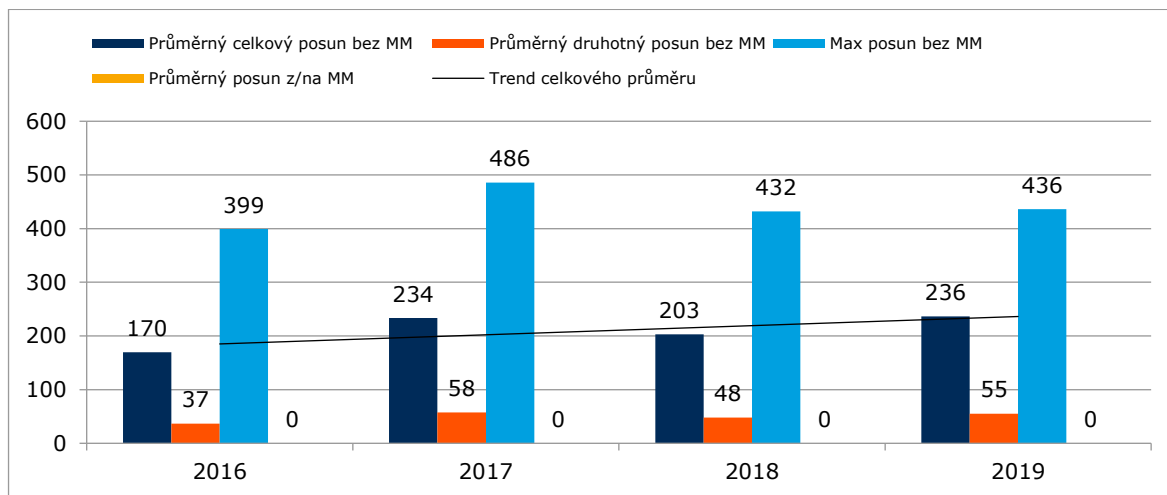
přístavů a v opačném směru se surovinami pro výrobu, hlavně uhlí a železná ruda z Kanady a dalších destinací přes polské přístavy a z Ukrajiny. Jedná se z velké části o ucelené vlaky, od čehož se odvíjí nižší hodnoty seřaďovacích prací. Tyto práce jsou tvořeny řazením vozové výpomoci, což má také vliv na kapacitu, kterou tyto čekající vozy stanici ubírají. [5, 6]

Stanice je zatížena podprůměrnými, značně rozkolísanými výkony. Poměrně výrazný počet nulových dnů, tedy dnů bez výkonu, byl zaznamenán hlavně v letech 2015 a 2016, což ovšem mohlo být zčásti způsobeno rekonstrukcí stanice v tomto období. Dnešní výkony jsou již pravidelnější, avšak stále s velmi širokým rozpětím okolo průměru. Druhotný technologický posun tvoří zpravidla 1/5 až 1/4 celkového, maximální výkon činí až dvojnásobek průměrného. Výkony odpovídají současným možnostem a potřebám stanice, do budoucna se očekává setrvalý stav na úrovni let 2017–2019.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 14 a graf 7.

Tabulka 14 Skutečné výkony ve stanici Český Těšín [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	170	37	399	0
2017	234	58	486	0
2018	203	48	432	0
2019	236	55	436	0
Celkem	211	49	486	0



Graf 7 Skutečné výkony ve stanici Český Těšín [6]

1.3.8 Děčín hl. n.

Paralelně uspořádané skupiny jsou kombinovány jako vjezdo-odjezdová a směro-odjezdová. Uspořádání nabízí 13 směrových, z toho 10 relačních kolejí s max. užitečnou délkou 687 m. Výtažná kolej vedoucí na pahrbek má už. délku 576 m a není vybavena TV. [5, 14]

Spádoviště je vybaveno systémem KOMPAS 3, který ovládá dvojici jednokolejnicových elektropneumatických kolejových brzd umístěných v jednom sledu v rozvětvení rozpouštěcích kolejí. Rychloběžné přestavníky výhybek jsou přestavované ústředně programově. [5, 14]

ST: žel. spodek z 19. stol., 17 kolejí ze 40. a 50. let 20. stol., 8 kolejí z 1990, většina výhybek 80. až 90. léta 20. stol. [5]

SZZT: PZZ 1980, rozhlas, EPS a kabelizace z 90. let 20. století. [5]

SEE: trafostanice 1991 a 2004, TV, rozvody a DOÚO 2004. [5]

SBBH: stavědlo 2009, vážní domek 2010. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 15.

Tabulka 15 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Děčín hl. n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	2 138 922	2 044 579	6 548 591	4 406 819	1 475 347	2 550 433	956 390	3 884 254	3 000 667
SSZT	1 226 954	4 623 758	10 078 360	1 187 940	1 026 792	2 018 555	1 156 912	1 046 720	2 795 749
SEE	1 526 215	2 354 128	1 985 214	1 222 505	2 123 541	2 256 321	2 204 589	1 452 301	1 890 602
SBBH	195 994	635 066	1 062 065	225 008	290 125	282 883	81 666	455 725	403 566
Celkem	5 088 084	9 657 530	19 674 230	7 042 271	4 915 806	7 108 192	4 399 558	6 839 000	8 090 584

Děčín je z hlediska polohy významnou stanicí hlavně díky blízkému přechodu do SRN Děčín/Bad Schandau a zařazením do Severomořsko-baltského a v budoucnu i do Východo-středomořského RFC, které zahrnují jak levobřežní, tak i pravobřežní trať. Jedná se o nejdůležitější přechod na síť DB. Stanice je zatížena zejména tranzitní dopravou. [5, 6]

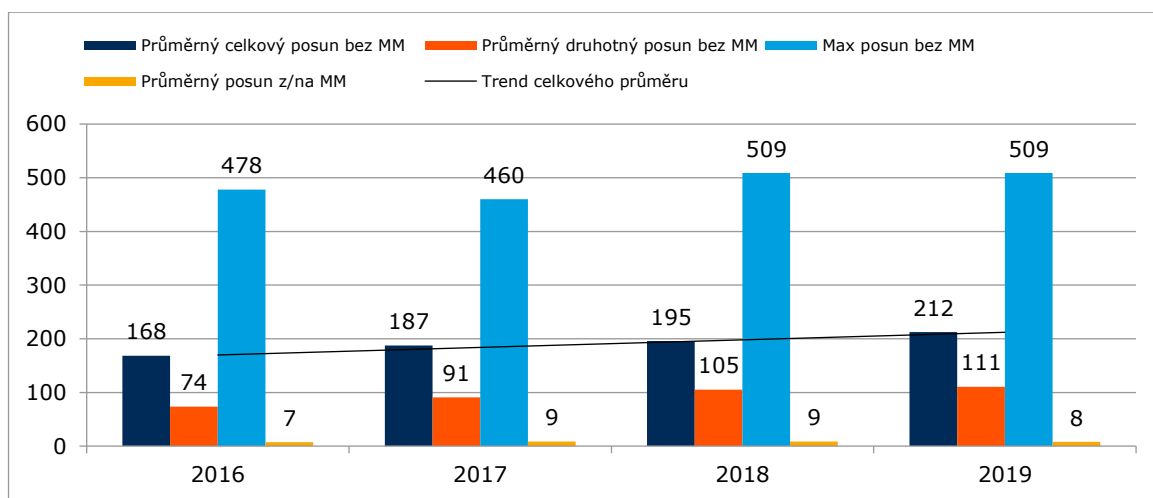
Děčín je stanicí s mírně podprůměrnými výkony z pohledu rozřazených vozů, trpí však malou kapacitou ještě sníženou častou obsazeností kolejí jak vozy z přilehlé vlečky Ryko a.s.⁴, tak také čekajícími a odstavenými vlaky z různých důvodů před přechodem do SRN (často výluky na německé straně) a hnacími vozidly, a z toho plynoucím velkým, z minoritní části technologickým, druhotným posunem tvořícím zpravidla polovinu objemu seřaďovacích prací. Objem prací za sledované období je vyrovnaný se slabě rostoucí tendencí. Směny jsou zatížené srovnatelně a celkový výkon odpovídá dané infrastruktuře. Skokový nárůst prací se neočekává, předpokládá se pokračování stávajícího trendu. Výraznější navýšení výkonů stanice by bylo možné pouze za předpokladu snížení jejího obsazení vozy přilehlé vlečky.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 16 a graf 8.

⁴ V roce 2018 byla směrová skupina trvale obsazena cca 100 vozy, které se na vlečku nevešly, v roce 2019 tento počet postupně narostl až na hodnotu přes 140 vozů. Na základě toho byl na počátku roku 2020 vydán zákaz nakládky, díky kterému se postupně snížil počet vozů na cca 40, kdy byl zákaz nakládky zrušen. Očekává se ovšem opět postupné navyšování počtu těchto čekajících vozů.

Tabulka 16 Skutečné výkony ve stanici Děčín hl. n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	168	74	478	7
2017	187	91	460	9
2018	195	105	509	9
2019	212	111	509	8
Celkem	191	95	509	8



Graf 8 Skutečné výkony ve stanici Děčín hl. n. [6]

1.3.9 Havlíčkův Brod

Stanice je uspořádána paralelně. Přes svážný pahrbek vede jedna přísunová kolej, pod pahrbkem je k dispozici 15 směrových a z nich 13 relačních kolejí s max. už. d. 716 m. [5, 15]

V rozpouštěcí oblasti jsou v jednom sledu instalovány dvě dvoupásové elektropneumatické kolejové brzdy ovládané signalistou. Výhybky s rychloběžnými přestavníky jsou ovládány ústředně signalistou. [5, 15]

ST: žel. spodek z roku 1920, 4 koleje ze stejné doby, zbytek kolejí a výhybky z 80. let 20. stol., odvodnění kolejiště z r. 2008, PHO z r. 2016. [5]

SZZT: rozhlas 1969 s rekonstrukcí 2016, KB 2011. [5]

SEE: TV, DOÚO, trafostanice a osvětlení 60. léta 20. stol., EOVS 90. léta 20. stol., EAS 2012. [5]

SBBH: budovy z 50. až 60. let 20. stol s investicemi 2015-2016. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 17. [14]

Tabulka 17 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Havlíčkův Brod [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	2 885 849	3 098 999	2 720 658	4 552 340	12 614 223	11 501 755	6 207 220	5 112 357	6 086 675
SSZT	3 664 632	3 033 238	3 265 669	4 104 871	3 392 335	3 315 920	3 607 898	3 614 321	3 499 861
SEE	6 628 175	8 268 378	5 797 356	5 687 753	5 998 277	6 953 114	6 690 222	6 675 878	6 587 394
SBBH	1 436 628	531 130	1 103 242	558 388	8 225 531	761 233	670 632	2 116 101	1 925 360
Celkem	14 615 283	14 931 745	12 886 926	14 903 351	30 230 366	22 532 022	17 175 973	17 518 657	18 099 290

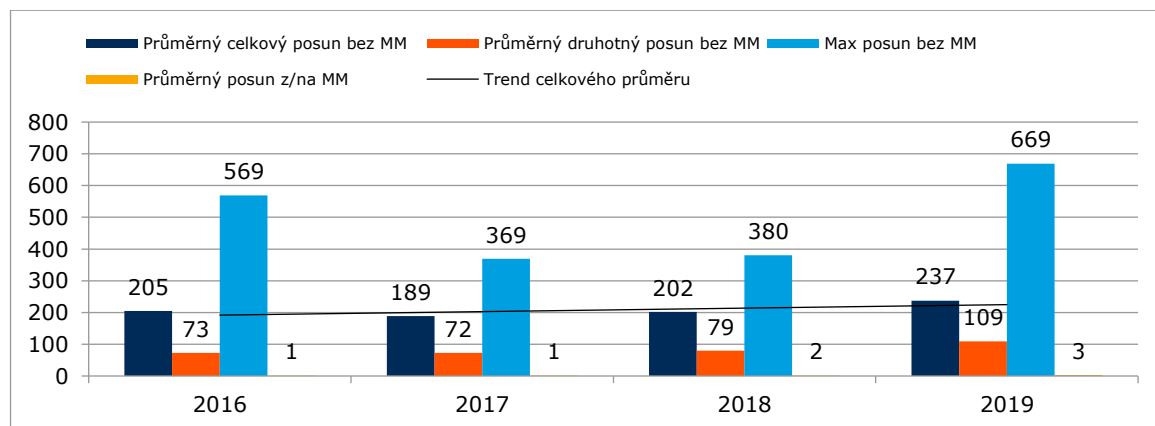
Havlíčkův Brod je stanicí regionálního významu s poměrně stabilními průměrnými výkony s postupně se zmenšujícím rozptylem. Řadí se zde vlaky pro místní průmysl, hlavně ve Ždírci nad Doubravou, Jihlavě a Humpolci, z čehož převažuje dřevo pro pilu ve Ždírci nad Doubravou. V posledních letech se zde také denně zpracovávají Nex do SRN. Vazba zmíněných Nex na lokalitu není zcela nutná, v případě nutné potřeby jiného využití místní kapacity lze tyto práce přesunout jinam, je ovšem žádaná, jelikož se jedná o vozy s potřebou rychlé obrátky a návratem do zdrojové německé destinace. [5, 6]

Výkony stanice jsou celkově podprůměrné, ale setrvalé, a odpovídají celkovému vývoji přepravních objemů. Minimálně po dobu trvání kůrovcové kalamity se nepředpokládá snížení výkonu. Rozložení výkonů je kolem průměru pravidelné, zatížení směn je ale nevyvážené. Celkově místní výkon odpovídá infrastruktuře pouze s nevelkou kapacitní rezervou. Nutná potřeba místních prací je ovšem mnohem menší, než je kapacita infrastruktury.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 18 a graf 9.

Tabulka 18 Skutečné výkony ve stanici Havlíčkův Brod [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	205	73	569	1
2017	189	72	369	1
2018	202	79	380	2
2019	237	109	669	3
Celkem	208	84	669	2

**Graf 9 Skutečné výkony ve stanici Havlíčkův Brod [6]**

1.3.10 Hradec Králové hl. n.

Přísunová kolej vedoucí na svážný pahrbek má už. délku 630 m a je v oblouku. Kolej je vybavena TV. Pod pahrbkem jsou dvě kolejové skupiny spojené stejnou matečnou kolejí s počtem 11 relačních kolejí o max. už. délce 764 m. [5, 16]

Stanice není vybavena automatizačním systémem, ani kolejovými brzdami. Výhybky v rozpouštěcí oblasti jsou ovládané ústředně signalistou. [5, 16]

ST: žel. spodek z počátku 60., koleje a výhybky z 60. až 80. let 20. stol. [5]

SZZT: v obvodu sst není zařízení ve správě SZZT. [5]

SEE: TV část 60. až 70. léta 20. stol., část 2004, osvětlení 50., 60. a 80 léta 20. stol., EOV z roku 2004. [5]

SBBH: v obvodu sst není zařízení ve správě SBBH. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 19.

Tabulka 19 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Hradec Králové hl. n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	1 330 100	2 078 550	2 131 770	4 348 980	8 735 490	4 697 550	3 375 750	3 949 410	3 830 950
SSZT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEE	1 361 289	1 136 343	4 175 239	1 825 359	2 378 064	1 167 935	11 284 021	1 504 844	3 104 137
SBBH	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	2 691 389	3 214 893	6 307 009	6 174 339	11 113 554	5 865 485	14 659 771	5 454 254	6 935 087

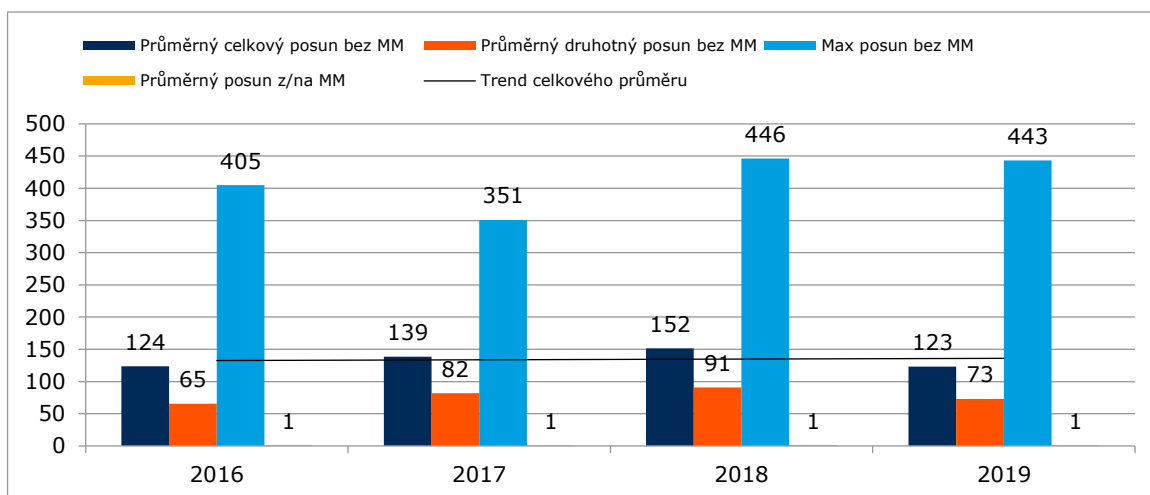
Hradec Králové je stanicí hlavně regionálního významu s obsluhou místních průmyslových podniků s vazbou na vlaky Pn zejména na relaci Česká Třebová – Nymburk. [5, 6]

Stanice s malým zatížením řazení vozů z hlediska průměrného denního počtu s poměrně úzkou variancí výkonů, ale se značným rozptylem na denní úrovni s nárazovými velmi vysokými denními maximy vzhledem k infrastruktuře postrádající automatizaci provozu. Druhotný technologický posun je velmi vysoký, často vyšší než prvotní. Průměr výkonů je a i nadále se očekává setrvalý, ovšem potřeba místní práce je minimální.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 20 a graf 10.

Tabulka 20 Skutečné výkony ve stanici Hradec Králové hl. n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	124	65	405	1
2017	139	82	351	1
2018	152	91	446	1
2019	123	73	443	1
Celkem	134	78	446	1



Graf 10 Skutečné výkony ve stanici Hradec Králové hl. n. [6]

1.3.11 Cheb seř. obvod 2

Stanice je vybavena dvěma svážnými pahrbky a dle jejich umístění je dělena na třídící kolejiště SEVER a třídící kolejiště JIH. [5, 17]

Třídící kolejiště JIH nacházející se na plzeňském zhlaví je určeno pro seřadovací práce stanice a pro zpracování tranzitních nákladních vlaků. Má paralelně uspořádané skupiny vjezdovou se sedmi kolejemi s max. už. délkou 722 m a směro-odjezdovou s 12 relačními kolejemi s max. už. délkou 610 m a s TV. K pahrbku vedou 2 výtažné koleje, 1. výtažná s max. užitečnou délkou 679 m a 2. výtažná 211 m, obě s TV v celé délce. Před vrcholem pahrbku je jedno kmenové a níže dvě opakovací návěstidla. [5, 17]

Třídící kolejiště SEVER se nachází na chomutovském zhlaví stanice. Jedná se o jednu směrovou skupinu 11 kolejí s max. už. d. 286 m využívanou původně pro druhotný posun a pro sestavování výchozích vlaků. V současnosti severní pahrbek není využíván po posun a kolejiště je využíváno jako deponie pro nákladní a správkové vozy. Koleje jsou vybaveny TV v celé délce. Přes pahrbek vede jedna přísunová kolej vedoucí ze směro-odjezdové skupiny třídícího kolejiště JIH. Před vrcholem pahrbku je kmenové spádovištní návěstidlo, které je doplněno třemi samostatnými seřadovacími návěstidly podél výtažné koleje. [5, 17]

Třídící kolejiště JIH i SEVER nejsou vybaveny automatizačním systémem, ani kolejovými brzdami. Výhybky jsou ovládány ústředně signalisty. [5, 17]

ST: žel. spodek a svršek včetně kolejí a výhybek komplexní rekonstrukce 2011. [5]

SZZT: staniční reléové zab. zař. z roku 1985. [5]

SEE: trafostanice, EOV, EAS, TV, osvětlení komplexní rekonstrukce 2011. [5]

SBBH: stavědla z roku 1998. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 21.

Tabulka 21 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Cheb seř. obvod 2 [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	6 262 646	5 403 612	4 093 044	4 300 697	3 505 207	4 833 888	3 258 283	5 434 696	4 636 509
SSZT	3 175 182	3 128 376	2 779 557	2 785 025	2 922 812	3 460 296	3 466 066	3 004 856	3 090 271
SEE	3 519 695	3 776 517	3 961 012	3 524 232	3 574 329	3 501 794	3 678 340	5 811 020	3 918 367
SBBH	246 855	152 668	223 413	223 510	99 556	129 536	116 817	177 201	171 195
Celkem	13 204 379	12 461 173	11 057 026	10 833 465	10 101 903	11 925 514	10 519 507	14 427 773	11 816 343

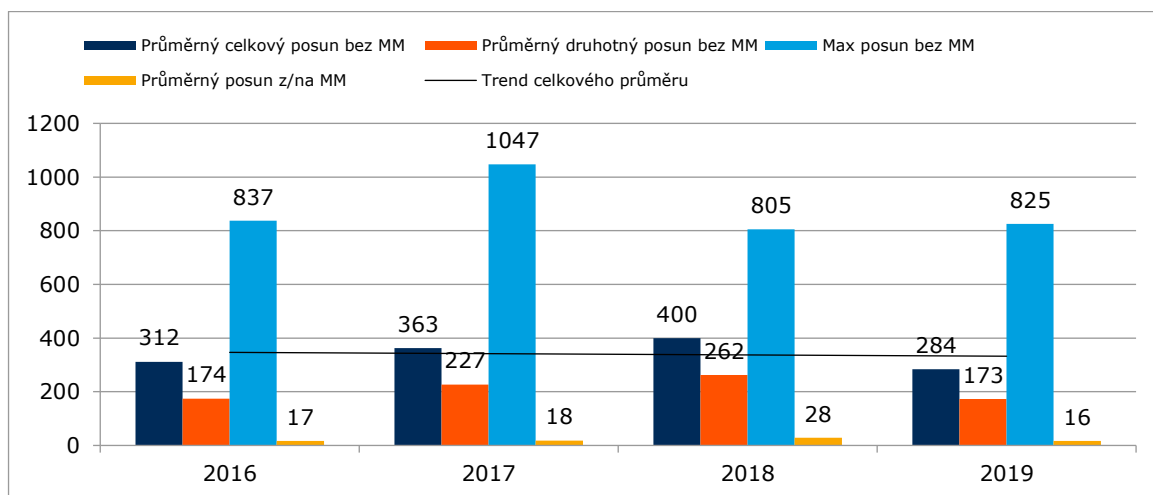
Chebská seřaďovací stanice je po Děčínu druhou PPS na německou železniční síť, nicméně přechod Cheb/Schirnding je z hlediska nákladní dopravy mnohem menšího významu, než je Děčín. Je stanicí s významem hlavně pro svůj atrakční obvod s vazbou na zpracování průběžných vlaků. Současné výkony jsou navýšeny odbytem dřeva do Německa. [5, 6]

Výkony zde jsou velice variabilní se silnými nárazovými špičkami, zatížení je ale dlouhodobě poměrně stálé, a dá se očekávat setrvalý stav zátěže hlavně díky předpokládanému mírnému nárůstu kombinované dopravy. Druhotný posun, z valné většiny technologický, je zde velmi vysoký, často převyšuje prvotní.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 22 a graf 11.

Tabulka 22 Skutečné výkony ve stanici Cheb seř. obvod 2 [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	312	174	837	17
2017	363	227	1047	18
2018	400	262	805	28
2019	284	173	825	16
Celkem	340	209	1047	20

**Graf 11 Skutečné výkony ve stanici Cheb seř. obvod 2 [6]**

1.3.12 Kolín

Seřaďovací nádraží Kolín má paralelně uspořádané skupiny vjezdovou a směro-odjezdovou s 11 relačními kolejemi o max. už d. 1070 m. Přes svážný pahrbek vede jedna výtažná kolej už. d. 611 m, která je pouze částečně vybavena TV v délce 20 m. [5, 18]

Spádoviště je vybaveno automatizačním systémem KOMPAS 1, který ovládá dvojitou elektropneumatickou jednokolejnicovou kolejovou brzdu na rozpouštěcí koleji pod pahrbkem. Všechny výhybky jsou opatřeny rychloběžnými elektrickými přestavníky a jsou obsluhovány ústředně signalistou. Je instalováno jedno kmenové, tři opakovací a tři samostatná seřaďovací návěstidla. [5, 18]

ST: koleje 50. až 80. léta 20. stol., výhybky 2. polovina 80. let 20. stol. [5]

SZZT: spádovištní zab. zař. 1963, KB 1980. [5]

SEE: 2010 až 2013 úpravy původního vybavení TV, trafostanice, rozvodů, EOV, osvětlení, DOÚO instalovaných v 60. až 80. letech 20. stol. [5]

SBBH: původní budovy ze 40. a 50. let 20. stol po částečné rekonstrukci 2008 až 2010. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 23.

Tabulka 23 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Kolín [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	4 055 543	3 580 584	5 132 897	3 001 691	3 523 823	2 206 882	3 569 673	6 810 215	3 985 164
SSZT	7 787 847	6 901 463	10 448 391	3 542 335	3 451 882	3 695 682	27 214 586	31 050 157	11 761 543
SEE	11 756 469	11 486 507	8 917 647	9 062 737	8 836 760	11 021 045	9 980 454	30 551 347	12 701 621
SBBH	8 352 326	27 757	863 812	32 469	5 455	361 755	106 444	7 622	1 219 705
Celkem	31 952 185	21 996 311	25 362 746	15 639 231	15 817 920	17 285 365	40 871 157	68 419 341	29 668 032

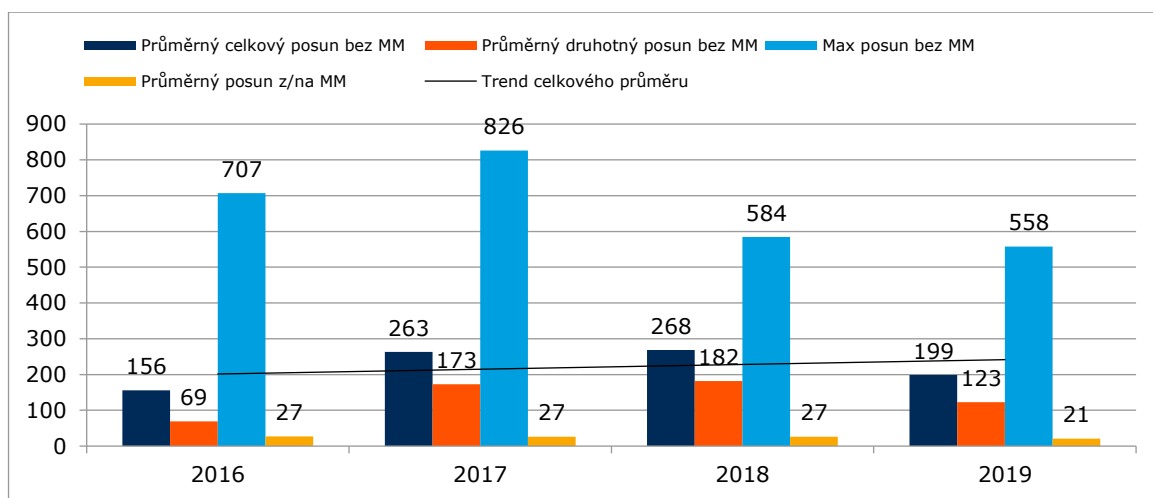
Kolín je stanicí regionálního významu s hlavní vazbou na automobilový průmysl, konkrétně obsluhu ucelených vlaků TPCA a další četnou místní obsluhu. Zajišťuje zpracování a vazbu této místní zátěže na průběžné Nex vlaky. [5, 6]

Stanice zaznamenala meziroční nárůst výkonu, a to hlavně v letech 2017-2018, kdy byly výkony celosíťově průměrné, ovšem s vysokou nepravidelností a rozkolísaností, zatížení směn bylo silně nevyrovnané. Nyní jsou místní výkony stabilnější, ovšem podprůměrné. Je zde evidován velmi vysoký podíl technologického druhotného posunu, který tvoří většinu výkonu. Kapacita stanice není vyčerpána, její potenciál je hlavně pro dlouhé vlaky. Stanice nemá výkonové rezervy pro nárůst prací, je významná zejména z hlediska zátěže pro místní vlečky.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 24 a graf 12.

Tabulka 24 Skutečné výkony ve stanici Kolín [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	156	69	707	27
2017	263	173	826	27
2018	268	182	584	27
2019	199	123	558	21
Celkem	221	137	826	25



Graf 12 Skutečné výkony ve stanici Kolín [6]

1.3.13 Kralupy nad Vltavou

Stanice je uspořádána paralelně s vjezdovou a směro-odjezdovou skupinou s 11 směrovými relačními kolejemi o max. už. d. 694 m. Skupiny jsou spojeny do úvratí přes pahrbek výtažnou kolejí už. d. 618 m s TV v celé délce. [5, 19]

Spádovištní oblast je vybavena systémem KOMPAS 1, do kterého je zapojena elektropneumatická JKB na rozpouštěcí koleji pod pahrbkem. Měřič hmotnosti je umístěn u vrcholu svážného pahrbku. Výhybky jsou vybaveny elektrickými přestavníky s ústředním ovládáním signalistou, rychloběžné přestavníky jsou instalovány pouze na výhybkách přímo v rozpouštěcí oblasti pod pahrbkem. Pro řízení rozřazování je instalováno jedno kmenové, tři opakovací a jedno samostatné návěstidlo plnící funkci opakovacího při posunu na spádoviště a seřadovacího při jízdě kolem spádoviště. [5, 19]

ST: žel. spodek z 20. let, svršek z 80. až 90. let 20. stol. [5]

SZZT: zařízení KOMPAS 1 včetně JKB z r. 1975, v r. 2011 oprava JKB, r. 2002 oprava kompresorovny, 2009 oprava váhoměru. [5]

SEE: TV z roku 1983, TS rekonstrukce 2013, rozvody, osvětlení, EOv z 60. až 80. let 20. stol. s drobnými opravami v prvním desetiletí 21. stol. [5]

SBBH: budovy stavědel 2 a 4 z 80. a 90. let 20. stol. [5]

Na část infrastruktury je vydáno Oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty č. j. 20212/2018-SŽDC-GR-O12 ze dne 23. 3. 2018 čítající:

- kolej svážného pahrbku mezi výhybkami č. 104 a 116ab;
- výhybka č. 104 (náhrada kolejovým polem);
- výhybka č. 116 ab (náhrada výhybkou jednoduchou);
- svážný pahrbek;
- zabezpečovací zařízení příslušné k postradatelnému kolejišti a kolejovému rozvětvení;
- automatizační systém KOMPAS 1;
- jednokolejnicová kolejová brzda;
- trakční vedení koleje svážného pahrbku mezi výhybkami č. 104 a 116ab.

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 25.

Tabulka 25 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Kralupy nad Vltavou [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	6 313 535	7 783 213	6 751 795	5 238 351	4 636 411	4 253 018	4 954 947	7 660 511	5 948 973
SSZT	80 776	1 622 670	67 179	62 473	61 462	114 178	80 621	81 419	271 347
SEE	3 584 672	2 443 409	3 732 574	2 700 744	2 502 019	6 030 546	1 296 599	4 461 072	3 343 954
SBBH	35 101	239 593	118 683	59 726	2 507 610	54 760	99 400	366 816	435 211
Celkem	10 014 084	12 088 885	10 670 231	8 061 294	9 707 502	10 452 502	6 431 566	12 569 819	9 999 485

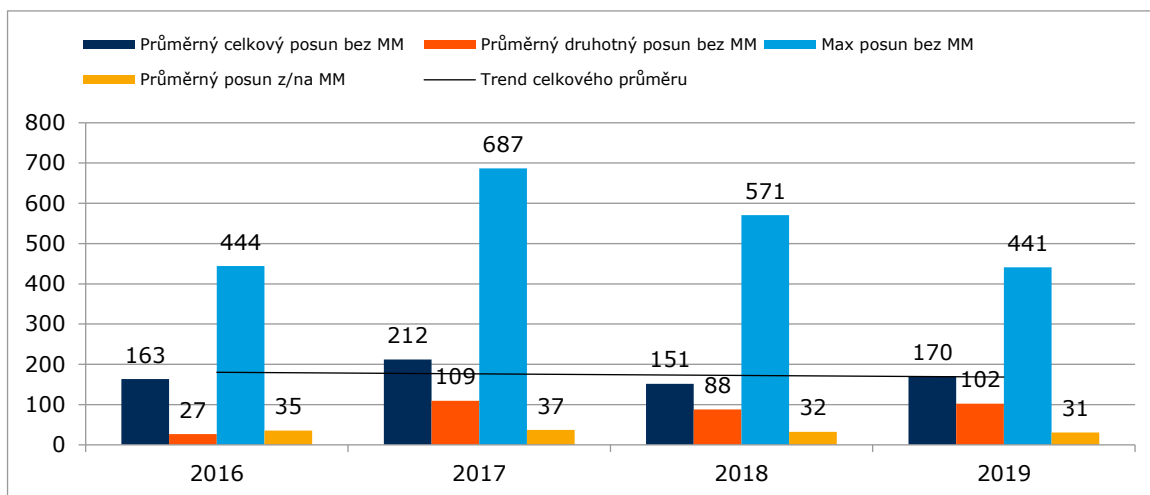
Práce v této sst byly v minulosti výrazně utlumeny a přesunuty do Prahy-Libně. Jedná se o stanici lokálního významu dlouhodobě využívanou hlavně ucelenými vlaky pro Synthos Kralupy a Kladno-Dubí. [5, 6]

Výkony jsou silně podprůměrné s vysokou variancí a rozkolísaností a s poměrně vysokým druhotným posunem zčásti rozvozem a zčásti technologickým, kdy poměr technologického vůči rozvozem stoupá. Objem celkových prací je meziročně vyvážený s růstem následného posunu v návaznosti na vyšší obsazenost kolejí. Zvyšuje se také max. rozptyl s vyššími nárazovými objemy prací. Směny jsou výkonově často silně nevyrovnané. Stanice zpracovává pouze místní zátěž, s ohledem na infrastrukturu a stupeň mechanizace má jisté výkonové rezervy. Do budoucna se očekává stagnace nebo útlum výkonu.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 26 a graf 13.

Tabulka 26 Skutečné výkony ve stanici Kralupy nad Vltavou [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	163	27	444	35
2017	212	109	687	37
2018	151	88	571	32
2019	170	102	441	31
Celkem	174	81	687	34



Graf 13 Skutečné výkony ve stanici Kralupy nad Vltavou [6]

1.3.14 Liberec

V rámci nákladového obvodu určeného k seřaďovacím pracím je vymezena jedna kombinovaná kolejová skupina s 8 směrovými relačními kolejemi s max. už. d. 572 m. Stanice je vybavena svážným pahrbkem v dolíku, tedy výtažná kusá kolej k pahrbku je ve sklonu s protisklonem až na pahrbku. Výtažná kolej má už. d. 491 m a není vybavena TV. [5, 20]

Spádoviště není vybaveno automatizačním systémem, ani kolejovými brzdami. Výhybky v rozpouštěcí oblasti jsou vybaveny elektrickými přestavníky ovládanými ústředně signalistou. Na pahrbku je instalováno kmenové seřaďovací návěstidlo, na výtažné koleji dvě opakovací. [5, 20]

ST: žel. spodek z 50. let 19. století, svršek z celého průběhu 20. století. [5]

SZZT: v obvodu sst není zařízení ve správě SZZT. [5]

SEE: EOv 2016, rozvody NN z 80. let 20. stol. s částečnou rekonstrukcí 2009. [5]

SBBH: v obvodu sst není zařízení ve správě SBBH. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 27.

Tabulka 27 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Liberec [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	118 000	244 000	2 646 000	824 000	233 000	244 000	118 000	244 000	583 875
SSZT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEE	550 627	891 604	581 902	623 570	551 465	1 066 876	861 694	662 533	723 784
SBBH	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	668 627	1 135 604	3 227 902	1 447 570	784 465	1 310 876	979 694	906 533	1 307 659

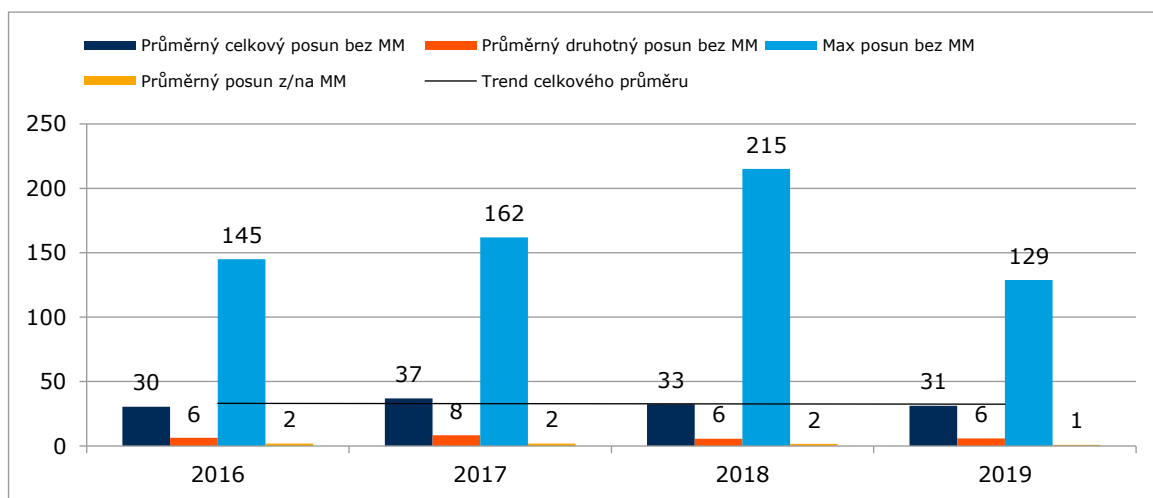
Liberecké seřaďovací nádraží je stanicí místního významu zajišťující regionální obsluhu s vazbou na Nymburk. Stanice má také z hlediska přeshraniční nákladní přepravy vazby na hraniční přechody Frýdlant v Čechách/Zawidów a Hrádek nad Nisou/Zittau, pro které je poslední sst v síti. Ve směru Hrádek nad Nisou/Zittau ale není dlouhodobě vedena nákladní doprava. [5, 6]

Stanice s velice nízkými výkony a vysokým počtem nulových dnů, trend ročního průměru je setrvalý, roste nárazové množství denních posunovaných vozů, ale v tak nízké míře, která nemá vliv na meziroční růst. V měsíčních úhrnech se objevují nárazové vysoké špičky, nejsou ale časté a nemají tedy zásadní vliv na celkové průměry. Druhotný posun je minimální, daný částečně obsluhou MM a z větší části technologií seřaďovacích prací. I přes slabě dimenzovanou infrastrukturu stanice a fakt, že není instalována automatizace spádoviště, stanice disponuje nevyčerpanou kapacitou pro seřaďovací práce. Nárůst místních prací se nepředpokládá.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 28 a graf 14.

Tabulka 28 Skutečné výkony ve stanici Liberec [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	30	6	145	2
2017	37	8	162	2
2018	33	6	215	2
2019	31	6	129	1
Celkem	33	7	215	2



Graf 14 Skutečné výkony ve stanici Liberec [6]

1.3.15 Most nové n.

Tato stanice má koleje rozdělené do dvou sériově uspořádaných skupin, a to vjezdové a směro-odjezdové, které jsou propojeny jednou kolejí vedoucí přes svážný pahrbek. Poskytuje 33 směrových relačních kolejí s max. už. d. 840 m. Koleje vjezdové skupiny jsou opatřeny TV v celé délce, směrová část pouze částečně. [5, 21]

Stanice není vybavena automatizačním systémem, v rozpouštěcí oblasti je instalován jeden sled elektropneumatických jednopásových kolejových brzd ovládaných signalistou. Přestavníky ve spádovišti jsou elektrické rychloběžné ovládané ústředně. [5, 21]

ST: žel. spodek z r. 1929 s částečnou rekonstrukcí v r. 2007, svršek 60. léta 20. stol. až počátek 21. stol. [5]

SZZT: sdělovací zařízení z r. 1959, KB z r. 1980. [5]

SEE: rozvody NN a EOv 80. léta 20. stol., TV 2007. [5]

SBBH: většina budov 30. až 40. léta 20. stol., Stavědlo 1 po rekonstrukci 2007. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 29.

Tabulka 29 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Most nové n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	2 967 941	2 766 838	2 520 673	3 913 651	6 804 426	10 572 651	7 042 891	6 133 729	5 340 350
SSZT	1 942 478	3 466 896	2 437 816	2 592 466	3 080 332	3 066 883	3 416 102	3 817 212	2 977 523
SEE	4 358 342	3 612 937	3 438 333	3 166 018	3 593 263	3 873 092	5 161 437	3 151 656	3 794 385
SBBH	55 213	62 135	50 412	72 145	42 130	48 971	65 231	71 245	58 435
Celkem	9 323 974	9 908 805	8 447 234	9 744 280	13 520 152	17 561 596	15 685 661	13 173 843	12 170 693

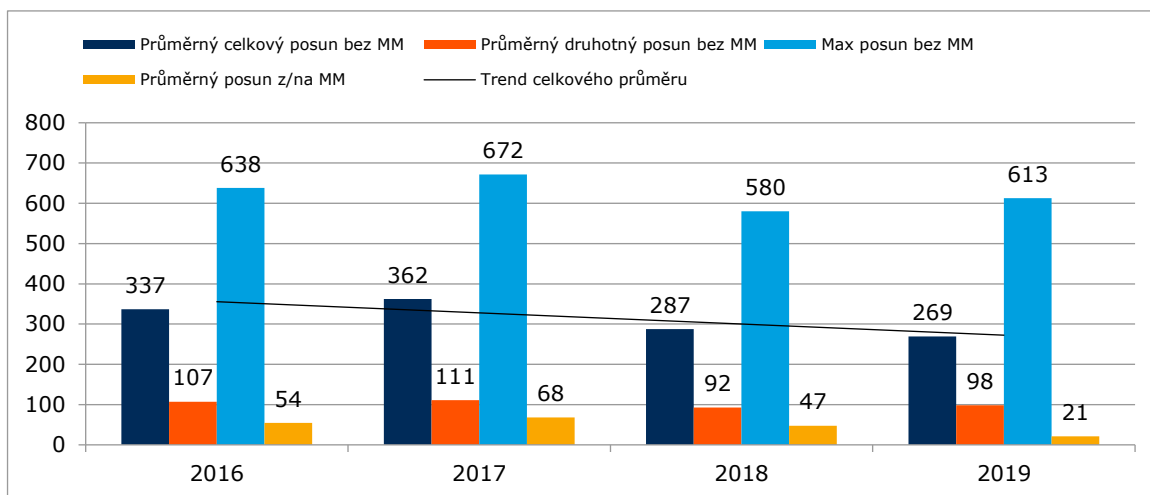
Most je stanicí s významnou vazbou na litvínovský chemický průmysl a okolní uhelné pánve. Tyto náplně tvoří většinu místních relací, které jsou schopny naplnit místní kapacitu, a mají perspektivu i pro další období. Je zde také poměrně velké množství vozů čekajících na správkou. [5, 6]

Seřaďovací stanice s nadprůměrnými výkony, které mají klesající tendenci. Rozpětí výkonů je velmi široké, druhotný posun tvoří zhruba třetinu celkového výkonu. V posledních letech ubylo manipulace z/na MM, nyní převažuje technologický druhotný posun. Očekává se zmírnění klesající tendence celkového výkonu.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 30 a graf 15.

Tabulka 30 Skutečné výkony ve stanici Most nové n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	337	107	638	54
2017	362	111	672	68
2018	287	92	580	47
2019	269	98	613	21
Celkem	314	102	672	48



Graf 15 Skutečné výkony ve stanici Most nové n. [6]

1.3.16 Nymburk seř. n.

Skupiny této sst jsou rozděleny na vjezdovou s 10 kolejemi, směro-odjezdovou s 29 kolejemi (odjezd směr východ) a odjezdovou směr západ s 5 kolejemi. Na vjezdovou skupinu navazuje sériově směrová a propojeny jsou jednou kolejí vedoucí přes svážný pahrbek. Odjezdová skupina je vůči směrové paralelní. Kolejů určených pro tvoření relací je 19 s max. už. d. 800 m. Vjezdová skupina je vybavena TV, směrová skupina pouze částečně. [5, 22]

Rozpouštěcí oblast je vybavena komplexním automatizačním zařízením KOMPAS 5, nejvyšší specifikací tohoto systému, která je v ČR instalována. Celé spádoviště je obsluhováno automaticky, rozřadování vozidel funguje včetně snížení jejich rychlosti ve sběrném pásmu na povolenou najížděcí rychlost bez zásahu lidského činitele. To je zajištěno pěti sledy jednopásových kolejových brzd. Všechny 28 výměn ve spádovištní oblasti je opatřeno elektrickými rychloběžnými přestavníky, které jsou ovládány ústředně programově. [5, 22]

ST: žel. svršek od 50. let 20. století až do současnosti. [5]

SZZT: KB 60. až 90. léta 20. stol. s částečnými rekonstrukcemi v prvních letech 21. stol. [5]

SEE: TV z r. 1959 s částečnou úpravou 2017, transformátory z 80. let 20. stol. po nedávné repasi, komplexní rekonstrukce TNS 2017, osvětlení 60. léta 20. stol. [5]

SBBH: budovy 40. až 60. léta 20. stol. s částečnými rekonstrukcemi. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 31.

Tabulka 31 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Nymburk seř. n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	2 643 132	1 858 635	14 312 261	1 151 121	5 554 999	3 361 234	3 229 941	2 519 614	4 328 867
SSZT	8 861 532	12 859 947	12 048 904	16 638 920	19 772 549	44 660 033	28 503 926	32 118 281	21 933 011
SEE	3 363 747	2 966 063	2 969 462	2 669 389	3 059 263	3 053 939	2 472 767	2 997 911	2 944 068
SBBH	573 648	17 733	202 853	7 112	28 362	774 380	83 777	9 929	212 224
Celkem	15 442 059	17 702 377	29 533 480	20 466 542	28 415 172	51 849 586	34 290 412	37 645 735	29 418 170

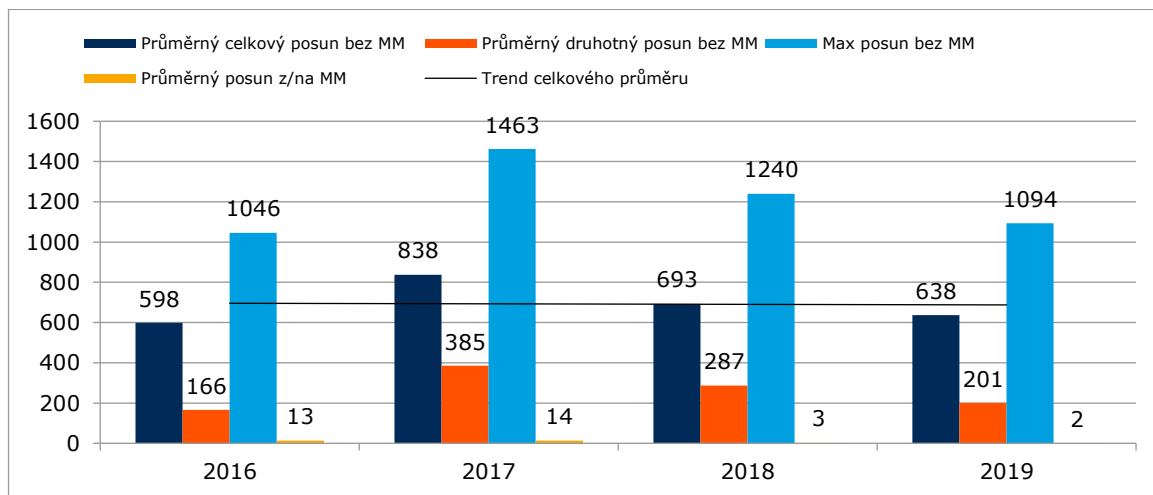
Seřaďovací nádraží Nymburk je většinou využíváno pro zpracování zátěže automotive výroby závodu Škoda Auto Mladá Boleslav. S touto vozbou jsou ale spojené časté čekající vozy/vlaky, které zásadním způsobem snižují kapacitu spádoviště využitelnou pro jiné práce. V sst se kromě automotive zpracovává také místní zátěž atrakčního obvodu, ovšem tyto vlakotvorné práce jsou proti výše zmíněnému minoritní. [5, 6]

Stanice s vysokými výkony se setrvalým lehce klesajícím trendem. Rozpětí výkonů je velmi široké, druhotný posun tvoří zhruba polovinu celkového, přičemž jde téměř pouze o technologický druhotný posun. Ten je přičítán hlavně snížené kapacitě směrové harfy kvůli velké obsazenosti kolejí vlaky automotive. Na tyto kapacitní problémy je nutno se zaměřit a pokusit se využít možnosti velmi dobře vybavené stanice hlavně k aktivní seřaďovací činnosti.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 32 a graf 16.

Tabulka 32 Skutečné výkony ve stanici Nymburk seř. n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	598	166	1046	13
2017	838	385	1463	14
2018	693	287	1240	3
2019	638	201	1094	2
Celkem	692	260	1463	8



Graf 16 Skutečné výkony ve stanici Nymburk seř. n. [6]

1.3.17 Olomouc pravé předn.

V této stanici jsou skupiny kombinovány jako vjezdo-odjezdová s 11 kolejemi, do kterých je zařazena i hlavní staniční dopravní kolej a samostatná směrová skupina se 17 směrovými kolejemi, z nichž 15 je relačních s max. už. d. 798 m. Obě paralelně uspořádané skupiny jsou propojeny s kusou výtažnou kolejí vedoucí přes pahrbek do rozpouštěcí oblasti směrové skupiny. Skupiny ani pahrbek nejsou vybaveny TV. [5, 23]

Stanice není vybavena automatizačním systémem, ani kolejovými brzdami. Výhybky pod pahrbkem v prvních dvou rozvětveních jsou ovládány ústředně, ostatní v rozpouštěcí oblasti jsou ručně stavěné. [5, 23]

ST: žel. svršek od 20. do 80. let 20. stol. s částečnou rekonstrukcí v prvních letech 21. stol. [5]

SZZT: spádovištní zab. zař. z roku 1990, v roce 2014 celková oprava. [5]

SEE: silnoproud, EOv, osvětlení, NZZ a DŘT po rekonstrukci 2016. [5]

SBBH: budovy 60. a 90. léta 20. stol. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 33.

Tabulka 33 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Olomouc pravé předn. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	0	0	0	0	0	680 000	0	530 000	151 250
SSZT	48 081	29 304	33 183	26 552	363 523	32 234	30 884	47 609	76 421
SEE	948 396	999 259	935 914	930 645	2 891 217	3 492 793	1 377 828	4 069 363	1 955 677
SBBH	27 520	21 638	467	122 652	200 856	1 199 207	101 518	554 720	278 572
Celkem	1 023 996	1 050 201	969 563	1 079 849	3 455 596	5 404 234	1 510 230	5 201 692	2 461 920

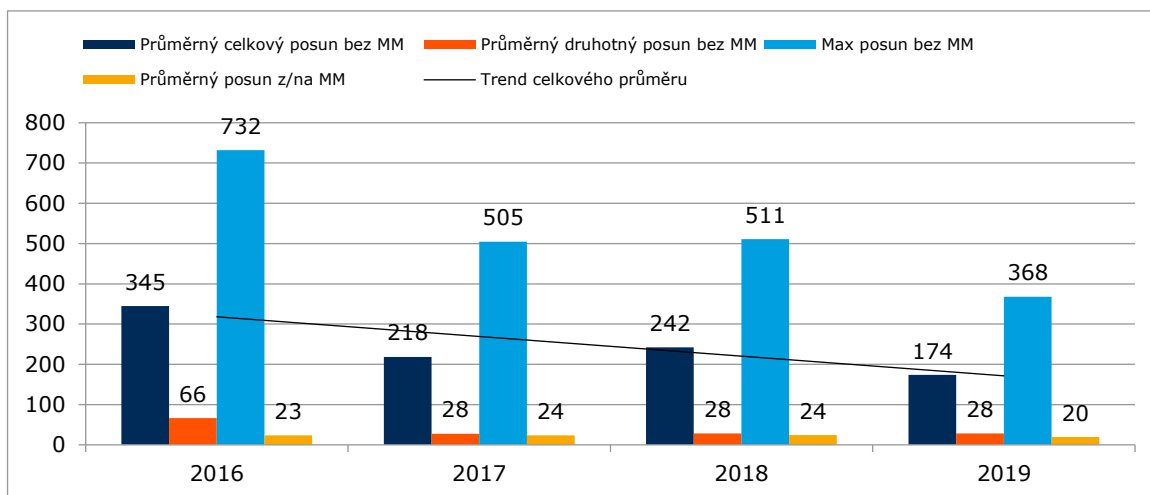
Stanice zpracovávající místní zátěž s vazbou na průběžné nákladní vlaky i dálkovou zátěž přepracováním Nex vlaků z pohledu relací východ vs. západ. Stanice má současně spolu se sst Přerov velký význam ve vazbě na kůrovcovou kalamitu při svážení vytěženého dřeva z Jeseníků. [5, 6]

Olomouc pravé předn. je stanicí s průměrnými výkony s širokou variancí. Efektivita práce je zde dobrá, druhotný technologický posun je velmi malý, většinou část druhotného tvoří vozy z/na MM. Ovšem vzhledem k tomu, že spádoviště postrádá vybavení KB, je případnou výkonovou rezervu nutno důkladně prověřit. Minimálně po dobu trvání kůrovcové kalamity se předpokládá stagnace výkonů let 2017-2019, resp. jejich vývoj ve vazbě na vytížení a potřeby sst Přerov předn., se kterou v současnosti fungují z pohledu převzetí zátěže zejména ve zmíněné vazbě na kůrovcovou kalamitu jako komplementy.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 34 a graf 17.

Tabulka 34 Skutečné výkony ve stanici Olomouc pravé předn. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	345	66	732	23
2017	218	28	505	24
2018	242	28	511	24
2019	174	28	368	20
Celkem	245	38	732	23



Graf 17 Skutečné výkony ve stanici Olomouc pravé předn. [6]

1.3.18 Ostrava levé n.

Tato část ostravského nádraží je tvořena kombinací tří skupin, a to vjezdo-odjezdovou s 9 kolejemi, směrovou s 20 relačními kolejemi o max. uř. d. 777 m a odjezdovou s 5 kolejemi. Vjezdo-odjezdová je se směrovou propojena sériově přes svážný pahrbek. Všechny koleje jsou vybaveny TV. [5, 24]

Spádoviště je vybaveno systémem KOMPAS 3. V rozpletu pod pahrbkem jsou instalovány tři svazky elektropneumatických JKB-U, každý svazek je tvořen jednou 6čládkovou a jednou 4čládkovou brzdou. Výhybky mají elektrické přestavníky a jsou ovládány ústředně programově. [5, 24]

ST: koleje od 50. do 80. let, výhybky od 80. let do konce 20. stol., žel. spodek rekonstrukce 2003. [5]

SZZT: zab. zař., KB a sdělovací zařízení z roku 1999. [5]

SEE: TV 70. léta 20. stol., silnoproudá a slaboproudá zařízení konec 20. až začátek 21. stol. [5]

SBBH: dvě stavědla 60. a 70. léta 20. stol. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 35.

Tabulka 35 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Ostrava levé n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	1 878 700	1 879 700	2 073 350	1 884 550	1 875 630	14 399 170	4 822 350	4 588 250	4 175 213
SSZT	1 384 440	1 595 324	20 577 963	1 838 964	1 456 214	11 373 432	1 348 947	1 685 596	5 157 610
SEE	1 093 218	1 097 296	1 282 012	1 117 295	6 761 321	9 547 337	1 756 259	3 018 985	3 209 216
SBBH	231 597	4 054 316	49 677	402 978	74 881	216 883	156 231	197 565	673 016
Celkem	4 587 956	8 626 637	23 983 002	5 243 787	10 168 047	35 536 822	8 083 787	9 490 396	13 215 054

Jedna z nejvytíženějších seřaďovacích stanic, vzhledem k umístění má silnou vazbu na hutnictví a těžký průmysl, přes kterou navíc do ČR projde většina přepravy od polských dopravců přijíždějících velmi často v režimu „ad-hoc“. To s sebou nese kromě přepracování

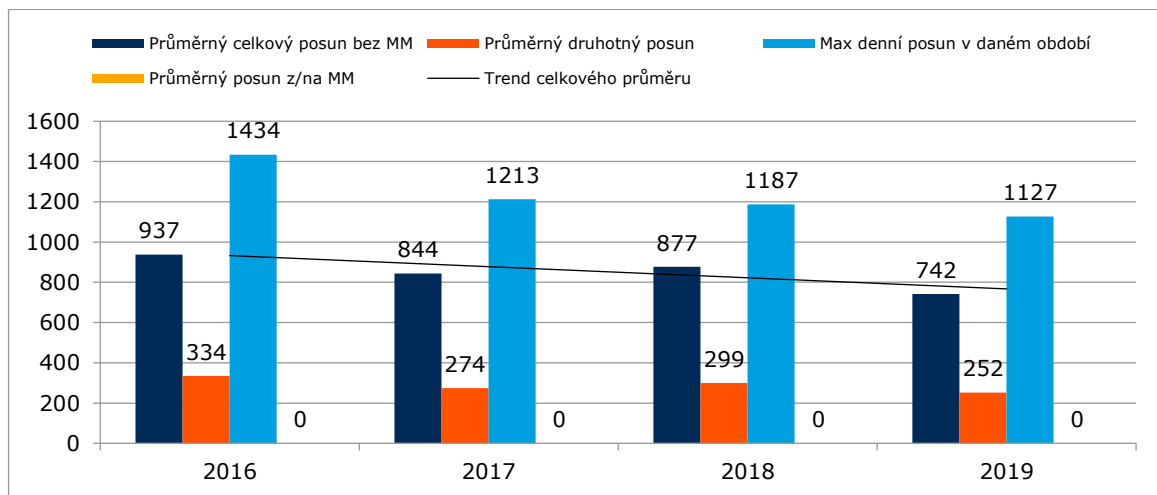
části zátěže také časté čekající vozy na sestavení vlaku snižující kapacitu stanice pro aktivní vlakotvorbu. Zpracovává se zde místní i dálková vlakotvorba, počet výchozích a končících relací je zde velmi vysoký. Provoz této stanice je velmi úzce spojen s pravou stranou nádraží. [5, 6]

Současně velice vytížená stanice s velmi vysokými meziročně však poměrně výrazně klesajícími výkony s širokou variací. Její kapacita trpí odstavy a čekajícími vlaky z/do Polska, často se jedná o tranzitní vlaky bez zpracování. Je zde také evidován značný druhotný posun tvořený výhradně technologickou potřebou násobné manipulace s vozy. V současnosti je zpracováván požadavek na soustředění výkonů do pravého nádraží a útlum levého. Celkové výkony na Ostravsku se předpokládají v následujícím období mírně rostoucí, plné okamžité převzetí výkonů pravým n. se nepředpokládá.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 36 a graf 18.

Tabulka 36 Skutečné výkony ve stanici Ostrava levé n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	937	334	1434	0
2017	844	274	1213	0
2018	877	299	1187	0
2019	742	252	1127	0
Celkem	850	290	1434	0



Graf 18 Skutečné výkony ve stanici Ostrava levé n. [6]

1.3.19 Ostrava pravé n.

Pravá část ostravského seřadovacího nádraží je rozdělena do tří hlavních skupin. Vjezdová s 10 dopravními kolejemi je umístěna paralelně ke směrové skupině s 20 kolejemi, z nichž je 19 relačních s max. už. d. 795 m. Obě skupiny jsou propojeny se sériově umístěnou vjezdovou skupinou s 5 kolejemi. Mezi vjezdovou a směrovou skupinou je svážný pahrbek, přes který vede jedna příslunová kolej s TV v celé délce. [5, 24]

Spádoviště je vybaveno dvěma sledy elektropneumatických KB ovládaných signalistou. Výhybky s elektrickými přestavníky v rozpouštěcí oblasti jsou ovládány ústředně signalistou. [5, 24]

ST: koleje od 50. do počátku 70. let 20. stol., výhybky od 60. let do konce 20. stol., žel. spodek investice 2003. [5]

SZZT: KB 1964, zab. zař. 1969. [5]

SEE: TV 70. léta 20. stol., silnoprúdová a slaboprúdová zařízení konec 20. až začátek 21. stol. [5]

SBBH: stavědlo 2 z roku 1963. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 37.

Tabulka 37 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Ostrava pravé n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	5 946 450	9 918 100	1 402 000	5 483 050	9 383 000	1 426 000	1 346 150	2 412 200	4 664 619
SSZT	971 814	1 355 453	1 367 229	1 623 512	12 247 097	1 613 812	1 499 387	14 427 249	4 388 194
SEE	1 538 269	1 339 960	1 546 258	2 069 072	4 444 434	12 470 539	12 231 715	18 525 357	6 770 701
SBBH	120 296	319 252	9 476	108 077	136 923	120 106	113 789	2 960 871	486 099
Celkem	8 576 829	12 932 766	4 324 963	9 283 711	26 211 454	15 630 457	15 191 041	38 325 678	16 309 612

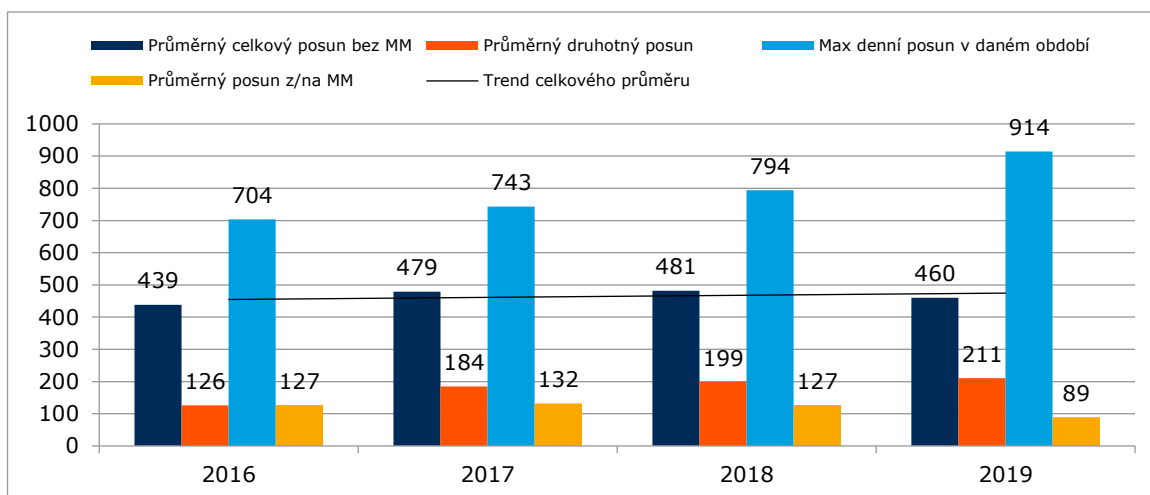
Pravá strana ostravského nádraží je v současné době oproti levé z hlediska počtu řazených vozů v útlumu, kromě posunových a manipulačních jízd na levé n. zde nejsou vypravovány žádné relace. Je používána hlavně jako záloha levého n. a současně také pro odstavy, a to jak dlouhodobé deponování vozů, tak i krátkodobé, kdy je stanice využívána jako záchytný uzel s vazbou na přechod do Polska, odkud přichází velké množství vozů v režimu ad-hoc a čekají zde zpravidla několik dní na sestavení celého relačního vlaku. Provoz je velmi úzce spjat s provozem Ostravy levého nádraží. Je také výchozím bodem posunu na přilehlé vlečky. [5, 6]

Stanice s vysokými výkony s úzkou variací. Je zde ovšem znatelný druhotný posun tvořící cca polovinu výkonu, z čehož značná část připadá na nežádoucí technologický druhotný posun. Významnou výkonovou složkou je rozvoz z/na MM, u kterého bylo v roce 2019 zaznamenáno poměrně výrazné snížení zhruba o třetinu.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 38 a graf 19.

Tabulka 38 Skutečné výkony ve stanici Ostrava pravé n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	439	126	704	127
2017	479	184	743	132
2018	481	199	794	127
2019	460	211	914	89
Celkem	465	180	914	119



Graf 19 Skutečné výkony ve stanici Ostrava pravé n. [6]

1.3.20 Ostrava-Kunčice

Vjezdová skupina je umístěna paralelně ke směrové a jsou spojeny do úvratí dvěma výtažnými kolejemi s už. d. 580 resp. 630 m. Z těch je možno provádět přísun přes jednu kolej vedoucí přes pahrbek do směrové skupiny s 13 relačními kolejemi s max. už. d. 732 m. Koleje, včetně výtažných, jsou vybaveny TV. [5, 25]

Spádoviště je vybaveno jedním sledem dvou elektropneumatických JKB ovládaných ústředně signalistou, automatizační systém není instalován. Výhybky v rozpouštěcí oblasti jsou vybaveny rychloběžnými elektrickými přestavníky a jsou ovládány ústředně signalistou. [5, 25]

ST: žel. spodek pod výtažnou kolejí z 50. let 20. stol., spodek spádoviště 2001, svršek 50. a 80. léta 20. stol. a počátek 21. stol. [5]

SZZT: KB z roku 1975, v roce 2010 vypnuty z provozu a zakonzervovány. [5]

SEE: TV 1973, silnoprúd 1965-2001, slaboprúd 2001. [5]

SBBH: řídicí stavědlo 1967. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 39.

Tabulka 39 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Ostrava-Kunčice [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	588 800	2 274 200	648 000	697 150	593 100	912 850	786 000	689 900	898 750
SSZT	421 984	10 308 255	1 451 331	432 741	348 738	4 727 669	439 022	361 672	2 311 427
SEE	2 559 154	1 093 570	1 084 911	995 880	8 283 526	2 711 587	1 265 885	819 290	2 351 725
SBBH	24 319	63 372	9 283	114 956	63 702	78 284	111 910	19 759	60 698
Celkem	3 594 257	13 739 398	3 193 525	2 240 727	9 289 066	8 430 390	2 602 816	1 890 621	5 622 600

V Kunčicích jsou téměř všechny řazené vozy z vlaků pro ArcelorMittal, pro jejichž vlečku je stanice odevzdávkovou. Podstatnou část sst blokují odstavy prázdných vozů od železné rudy, vápence a uhlí, což způsobuje, že i přes velmi malé výkony vykazuje stanice vysoký poměr

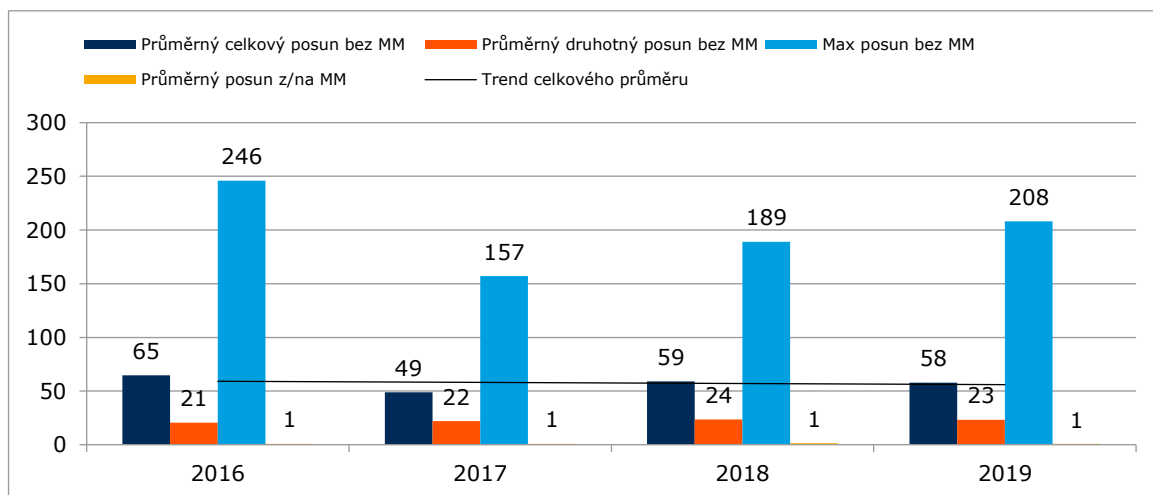
druhotného technologického posunu. Stanice má také vazbu na automotive v Nošovicích. [5, 6]

Velmi málo zatížená stanice s dobrým rozptylem zpracovávaných měsíčních průměrů a i přes nízké výkony poměrně vysokým druhotným posunem. Celkové výkony zaznamenávají setrvalou tendenci. V následujícím období se i nadále očekává stagnace výkonů.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 40 a graf 20.

Tabulka 40 Skutečné výkony ve stanici Ostrava-Kunčice [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	65	21	246	1
2017	49	22	157	1
2018	59	24	189	1
2019	58	23	208	1
Celkem	58	22	246	1



Graf 20 Skutečné výkony ve stanici Ostrava-Kunčice [6]

1.3.21 Pardubice hl. n.

Žst Pardubice hl. n. je vybavena dvěma svážnými pahrbky. Jeden je umístěn na kostěnickém zhlaví, kde rozpouštěcí oblast není vybavena KB a výhybky jsou ovládány ústředně signalistou. V současné době je využíván pouze jako kolejová spojka. Druhý pahrbek je umístěn na přeloučském zhlaví a vede přes něj kusá výtažná kolej už. d. 531 m bez TV, spojující úvratí vjezdovou a směro-odjezdovou skupinu s 10 relačními kolejemi o max. už. d. 737 m. [5, 26]

Spádoviště pod přeloučským pahrbkem je vybaveno jedním sledem tíhových hydraulických KB na dvou ramenech rozpouštěcí koleje. Výhybky ve spádovišti pod tímto pahrbkem jsou přestavovány ústředně mechanickými přestavníky, na výtažné koleji jsou instalovány přestavníky elektrické. [5, 26]

ST: žel. spodek směrových kolejí z konce 50. let, koleje 50. až 80. léta, výhybky 60. až 80. léta 20. stol. [5]

SZZT: spádovištní zařízení 1958, KB 1974. [5]

SEE: TV z 60. let 20. stol. s částečnou rekonstrukcí 2004, rozvody NN 2008 s částečnou rekonstrukcí 2016. [5]

SBBH: v obvodu sst není zařízení ve správě SBBH. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 41.

Tabulka 41 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Pardubice hl. n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	1 379 712	1 478 719	2 842 822	1 492 625	2 335 400	1 383 116	2 083 123	939 972	1 741 936
SSZT	234 123	254 315	200 788	190 901	173 955	284 187	0	0	167 284
SEE	1 954 472	3 149 818	3 852 301	3 868 030	2 928 236	2 333 094	2 373 195	3 932 103	3 048 906
SBBH	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	3 568 308	4 882 852	6 895 911	5 551 556	5 437 591	4 000 397	4 456 317	4 872 075	4 958 126

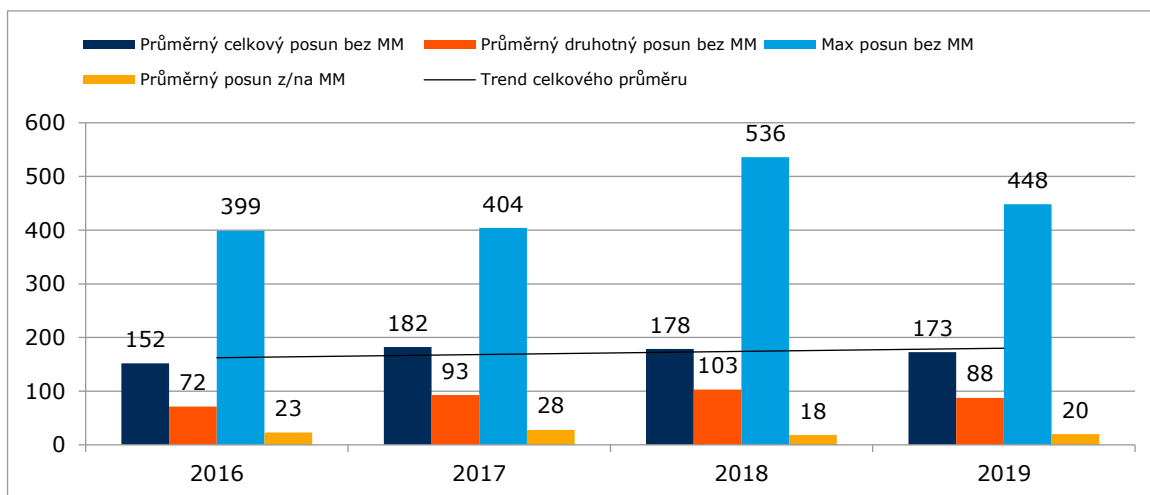
Pardubická seřaďovací stanice má v současnosti čistě regionální význam s obsluhou místních průmyslových podniků. [5, 6]

Výkony zde vykazují velmi malý meziroční nárůst celkového průměrného výkonu i špičkových výkonů s častými měsíčními výkyvy. Celková hodnota výkonů je podprůměrná. Druhotný posun je kombinací vozů na MM a převažujícího technologického posunu. Směny jsou často nevyrovnané. Stanice má výkonové rezervy.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 42 a graf 21.

Tabulka 42 Skutečné výkony ve stanici Pardubice hl. n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	152	72	399	23
2017	182	93	404	28
2018	178	103	536	18
2019	173	88	448	20
Celkem	171	89	536	22



Graf 21 Skutečné výkony ve stanici Pardubice hl. n. [6]

1.3.22 Plzeň seř. n.

Plzeňské seřadovací nádraží je rozděleno do dvou paralelních skupin, a to vjezdo-odjezdové se 7 kolejemi o max. už. d. 617 m a směrové s 16 relačními kolejemi s max. už. d. 833 m částečně pod TV. Ty jsou propojeny do úvratě spojovací kolejí vedoucí do oblasti nad svážným pahrbkem. Spádoviště je vybaveno pahrbkem se dvěma rozpouštěcími kolejemi s TV, každá má jiný zakružovací poloměr. [5, 27]

Pod pahrbkem je instalován jeden sled elektropneumatických KB ovládaných ústředně signalisty. Výhybky v rozpouštěcí oblasti jsou přestavovány částečně ústředně elektrickými přestavovými a částečně ručně. Automatizační systém není instalován. Sst není vybavena spádovištními návěstidly. [5, 27]

ST: železniční spodek 1870, svršek 1978. [5]

SZZT: sdělovací zařízení, zab. zař. i KB ze 70. let 20. stol. [5]

SEE: trafostanice 1976, EOY 1984, TV 1993, kabelové rozvody a osvětlení 2008. [5]

SBBH: stavědla 1900 a 1943, provoz KB 1999, trafostanice 2004. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 43.

Tabulka 43 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Plzeň seř. n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	2 446 676	3 784 178	4 184 505	14 080 535	11 029 654	13 838 151	6 191 572	12 145 785	8 462 632
SSZT	2 227 874	2 874 708	3 706 597	4 112 727	2 391 772	2 851 429	7 234 193	9 525 258	4 365 570
SEE	459 282	820 185	1 860 534	889 497	1 263 807	850 628	777 117	665 011	948 258
SBBH	21 712	113 618	138 304	17 224	4 854	1 580	1 652	102 972	50 240
Celkem	5 155 544	7 592 690	9 889 940	19 099 983	14 690 087	17 541 787	14 204 534	22 439 025	13 826 699

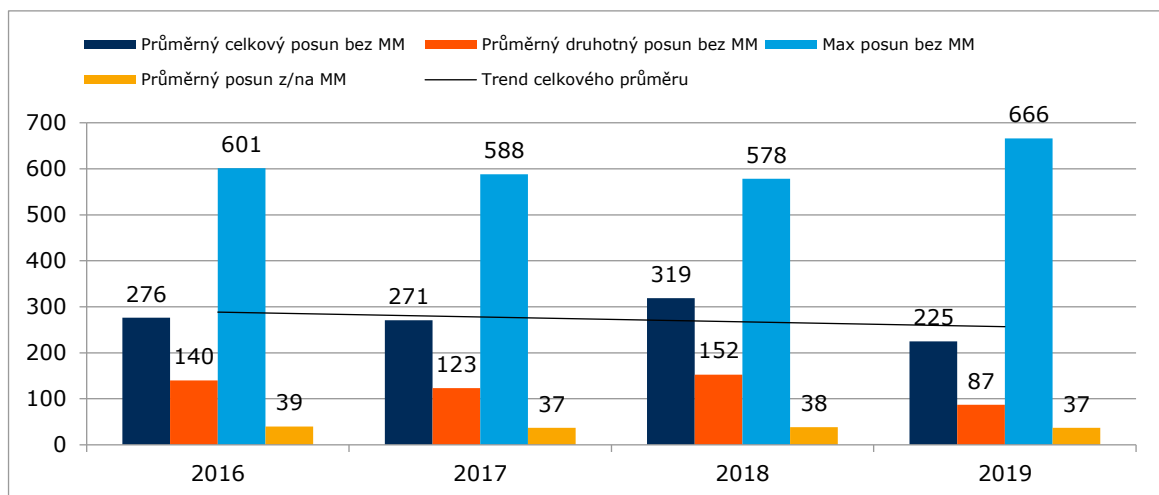
Plzeň je stanice zpracovávající z velké části tranzitní vlaky, zaznamenává však také nezanedbatelný podíl místní vlakotvorby. Do budoucna se počítá s nárůstem tranzitu, to ovšem v případě, že bude realizována Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN a také modernizace na německé straně.[5, 6]

Plzeňské nádraží zpracovává průměrné výkony s významným podílem druhotného technologického posunu. Jedná se celkově o výkony meziročně mírně klesající, ovšem s výraznými měsíčními výkyvy. Rozpětí je velmi široké směry nevyrovnané. Zpracovávané množství je vzhledem k možnostem spádoviště nižší a stanice má výkonové rezervy. Výraznější nárůst zpracování tranzitních vlaků lze předpokládat až po dokončené modernizaci trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN a také německé strany.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 44 a graf 22.

Tabulka 44 Skutečné výkony ve stanici Plzeň hl. n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	276	140	601	39
2017	271	123	588	37
2018	319	152	578	38
2019	225	87	666	37
Celkem	273	126	666	38



Graf 22 Skutečné výkony ve stanici Plzeň hl. n. [6]

1.3.23 Praha-Libeň

V této stanici jsou koleje seřazeny do dvou skupin. Vjezdová je spojena paralelně se směro-odjezdovou skupinou. Spojeny jsou úvratí přes výtaznou kolej s už. d. 949 m a s TV, která vede přes svážný pahrbek do směrové s 14 kolejemi, z toho 11 relačními o max. už. d. 662 m. [5, 28]

Pro řízení seřadovacích prací je instalován komplexní automatizační systém MODEST-MARSHAL. Ten ovládá 14 spádovištních výhybek s elektrickými přestavíky a kolejové brzdy. Pod pahrbkem ve směru rozpouštění je „nultá“ DKB, za první rozřazovací výhybkou je 1. sled dvou dvojitých DKB s měřicí rychlosti. Nultá brzda je opatřena aktivním PHO BREMEX ANNSYS a pasivními NPC. [5, 28]

ST: spádoviště po rekonstrukci v roce 2004 a 2018. [5]

SZZT: automatizace spádoviště včetně KB, kompresorovny a PHO v roce 2017. [5]

SEE: rozvody NN, DŘT, osvětlení, EOv, TV, DOÚO po rekonstrukci v letech 2009-2011 a 2018. [5]

SBBH: budovy ze 40., 60., 70. a 90. let 20. stol., trafostanice rekonstrukce 2017. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 45.

Tabulka 45 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Praha-Libeň [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	1 047 384	5 608 991	2 166 103	5 880 101	2 683 562	2 731 494	3 980 875	3 924 625	3 502 892
SSZT	203 323	157 803	101 894	116 406	96 739	169 685	85 804	224 030	144 461
SEE	2 107 326	2 408 164	1 273 449	1 347 201	1 398 753	1 014 542	1 205 460	1 163 908	1 489 850
SBBH	4 748	72	0	962	34 447	51 244	135 612	4 127 784	544 359
Celkem	3 362 781	8 175 030	3 541 446	7 344 670	4 213 501	3 966 964	5 407 751	9 440 347	5 681 561

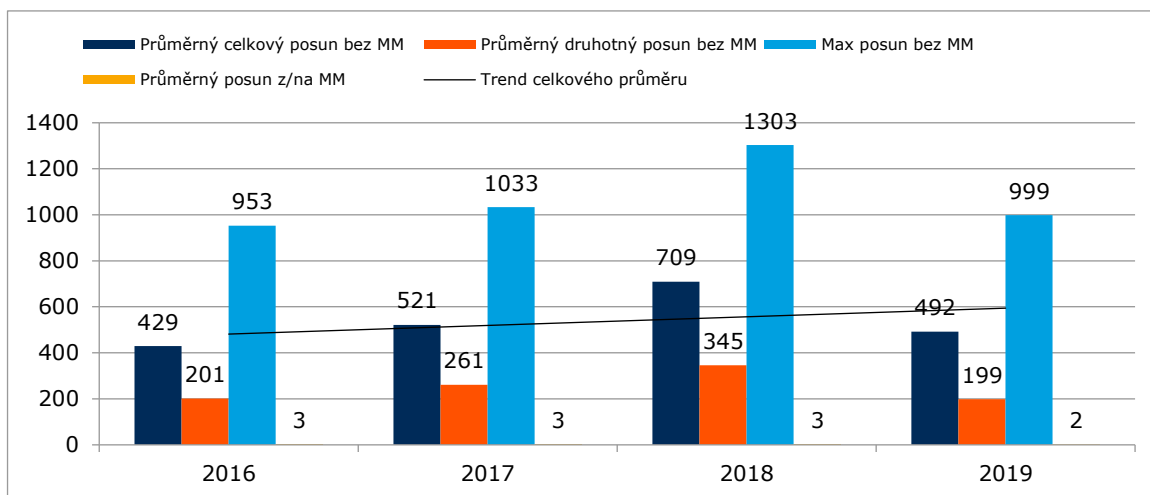
Libeňské seřadovací nádraží je v současné době velmi vytíženou stanicí, která převzala zátěž hlavně z utlumených Kralup nad Vltavou a částečně z Nymburka i Berouna. Obsluhuje Nex vlaky v režimu nočních skoků a s nimi spojenou místní zátěž. Z pohledu dálkových vlaků funguje v oboustranné vazbě s Českou Třebovou. V roce 2018 zde bylo tvořeno 59 relací, v roce 2019 45 relací na oproti tomu malém počtu 11 relačních kolejí. Stanice naráží na problémy spojené s umístěním v intravilánu města Prahy v těsné blízkosti trvale obydlené zástavby a s tím spojenými negativními vlivy stran hygieny a estetiky. Byl zde nasazen spádovištní systém MODEST MARSHALL umožňující automatizované seřadovací práce a v roce 2016 zde byly aplikovány pasivní i aktivní PHO. Problémy spojené s provozem však i přes tato opatření nadále přetrvávají. [5, 6]

V letech 2016-2019 nadprůměrně vytížená stanice, a to zejména z důvodu velkého počtu řazených relací oproti počtu relačních kolejí. Výkony vykazují soustavně rostoucí tendenci, propad 9/2016–3/2017 byl způsoben rekonstrukcí stanice. Variance výkonů zde byla velmi široká. Druhotný posun tvoří zpravidla polovinu celkových výkonů a je tvořen z naprosté většiny technologickým druhotným posunem.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 46 a graf 23.

Tabulka 46 Skutečné výkony ve stanici Praha-Libeň [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	429	201	953	3
2017	521	261	1033	3
2018	709	345	1303	3
2019	492	199	999	2
Celkem	538	252	1303	3



Graf 23 Skutečné výkony ve stanici Praha-Libeň [6]

1.3.24 Přerov předn.

Přerovské přednádraží je děleno do dvou skupin, vjezdo-odjezdové s 16 kolejemi s max. už. d. 731 m s TV v celé délce a směrové s 22 relačními kolejemi s max. už. d. 534 m s TV nad částí kolejí. Jsou propojené úvratí do kusé výtažné koleje už. d. 759 m s TV v celé délce. Ta vede přes svážný pahrbek a je zaústěna do rozpouštěcí koleje směrové oblasti. [5, 29]

Ve spádovišti je instalována mechanizace typu KOMPAS 1. Přes tento systém je ústředně signalistou ovládán jeden sled dvojitých JKB a výhybky v rozpouštěcí oblasti s rychloběžnými elektrickými přestavníky. [5, 29]

ST: koleje z 60. let, výhybky z 60., 80. a 90. let 20. stol. [5]

SZZT: spádovištní zab. zař., KB a sdělovací zařízení z roku 1990. [5]

SEE: silnoprůdové rozvody, EOv a osvětlení 1979, NZZ 2005, TV rekonstrukce 2015. [5]

SBBH: budovy z první poloviny 20. stol. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 47.

Tabulka 47 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Přerov předn. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	0	0	0	0	3 800 000	4 620 800	1 240 000	3 720 000	1 672 600
SSZT	1 026 841	735 271	837 676	788 731	4 730 456	800 939	3 772 842	683 568	1 672 041
SEE	2 808 478	1 688 691	1 529 583	1 909 903	1 405 515	1 410 727	1 546 623	1 518 848	1 727 296
SBBH	3 742	61 440	0	23 419	0	139 681	2 898	51 017	35 275
Celkem	3 839 061	2 485 401	2 367 259	2 722 053	9 935 971	6 972 147	6 562 363	5 973 434	5 107 211

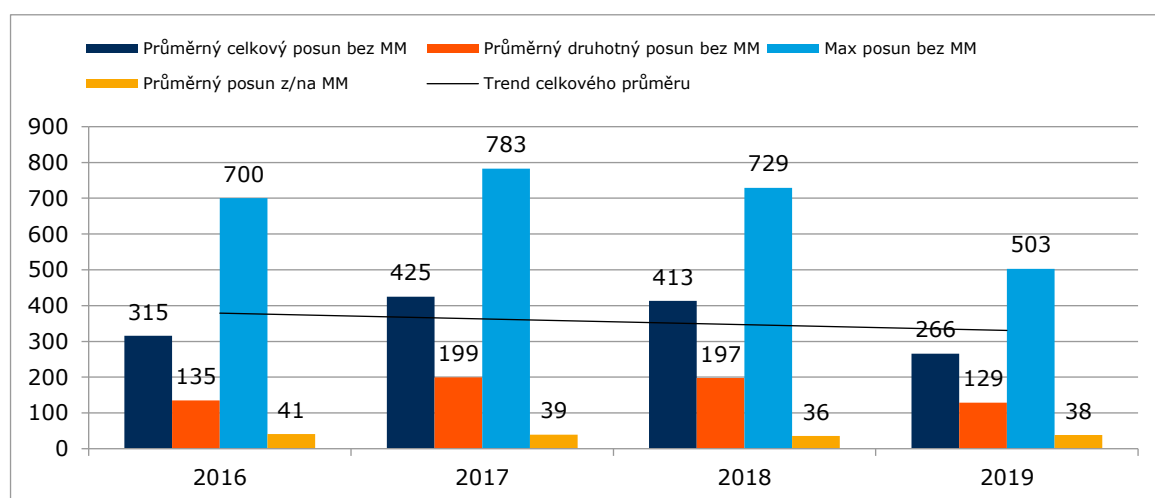
Přerov byl dříve seřadovací stanicí spíše lokálního významu zpracovávající místní zátěž ve vazbě na průběžné Nex. V současné době plní společně se sst Olomouc pravé předn. významnou funkci souvislosti s kůrovcovou kalamitou, která přináší značnou zátěž zpracovaných i čekajících vozů. [5, 6]

Ve sledovaném období zde výkony nejdříve poměrně značně narostly, což je připisováno zejména kůrovcové kalamitě, ovšem nyní klesají na původní průměrné hodnoty s měsíčně kolísavými výkony a vysokou maximální variací. Druhotný posun tvoří zhruba polovinu výkonu je souhrnem z větší části technologického a rozvozu na MM. Po dobu trvání kůrovcové kalamity je nutná symbióza se sst Olomouc, jsou zde očekávány průměrné výkony.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 48 a graf 24.

Tabulka 48 Skutečné výkony ve stanici Přerov předn. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	315	135	700	41
2017	425	199	783	39
2018	413	197	729	36
2019	266	129	503	38
Celkem	355	165	783	39



Graf 24 Skutečné výkony ve stanici Přerov předn. [6]

1.3.25 Sokolov seř. n.

Vjezdo-odjezdová se 3 kolejemi (mimořádně lze uskutečnit vjezd ještě ze dvou hlavních dopravních kolejí) a směrová skupina s 11 relačními kolejemi s max. už. d. 708 m jsou uspořádány paralelně. Přes svážný pahrbek vede jedna výtažná spojovací kolej už. d. 525 m. Všechny koleje jsou vybaveny TV. [5, 30]

Spádoviště není vybaveno KB, výhybky jsou přestavovány ústředně signalistou. [5, 30]

ST: žel. spodek a svršek převážně z 2. poloviny 20. stol. s částečnou rekonstrukcí 2009. [5]

SZZT: zab. zař. z roku 2009. [5]

SEE: trafostanice a osvětlení z 60. let 20. stol., TV po rekonstrukci v roce 2009. [5]

SBBH: stavědlo z roku 1951. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 49.

Tabulka 49 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Sokolov seř. n. [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	3 025 911	2 228 557	6 519 133	4 468 371	4 244 567	4 121 740	3 232 037	3 553 988	3 924 288
SSZT	2 530 190	1 647 123	1 127 484	1 450 467	1 784 140	1 488 942	1 851 427	1 761 246	1 705 127
SEE	1 438 196	1 066 019	3 960 517	3 719 381	1 101 254	999 898	984 660	1 458 001	1 840 991
SBBH	558 119	394 680	326 505	510 747	439 453	332 522	1 204 373	393 636	520 004
Celkem	7 552 415	5 336 379	11 933 639	10 148 966	7 569 414	6 943 102	7 272 497	7 166 871	7 990 411

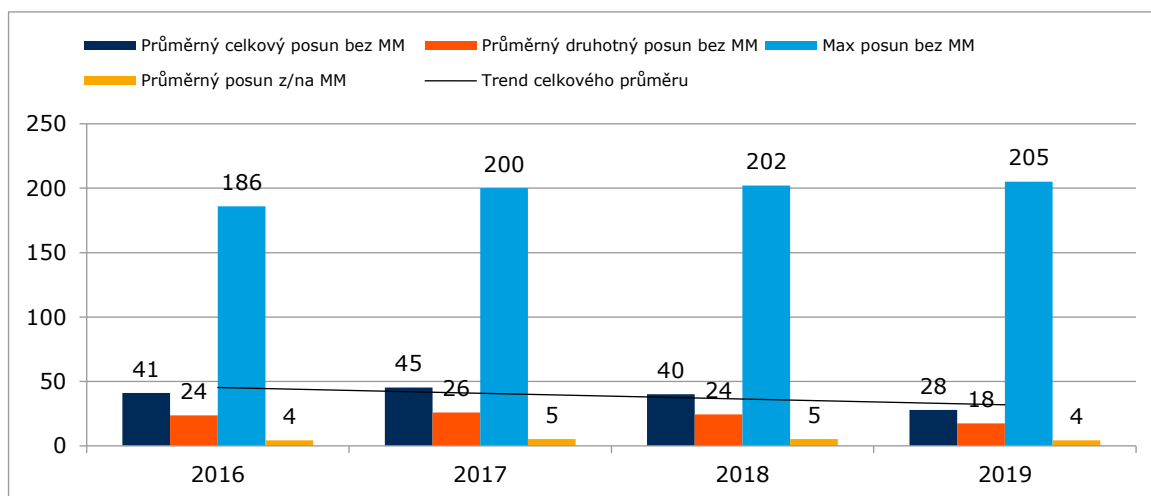
Sokolov je velmi málo využitou stanicí místního významu s obsluhou pouze manipulačních vlaků směr Cheb a Nové Sedlo u Lokte. [5, 6]

Velmi málo zatížená stanice s výraznou maximální variací, kdy nárazové výkony dosahují až 400 % měsíčního celkového průměru. Stanice i přes velmi nízké výkony vykazuje významný podíl druhotného technologického posunu převyšující prvotní, což je přisuzováno obsazenosti směrových kolejí. Je zde velmi vysoký počet nulových dnů. Zvyšování výkonů stanice se nepředpokládá a doporučuje se zaměřit na zhodnocení potřeby místních řadičích prací.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 50 a graf 25.

Tabulka 50 Skutečné výkony ve stanici Sokolov seř. n. [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	41	24	186	4
2017	45	26	200	5
2018	40	24	202	5
2019	28	18	205	4
Celkem	39	23	205	5



Graf 25 Skutečné výkony ve stanici Sokolov seř. n. [6]

1.3.26 Turnov

Směro-odjezdová skupina má 9 kusých relačních kolejí s max. už. d. 429 m. Vjezdová skupina, umístěná paralelně má 7 kolejí s max. už. d. 646 m. Na pahrbek je vedena kusá výtažná kolej už. d. 507 m bez TV. [5, 31]

Automatizační systém zde není instalován, stanice není vybavena KB, výhybky spádoviště jsou vybaveny mechanickými přestavníky a jsou ovládány ústředně signalistou. [5, 31]

ST: železniční spodek z poloviny 19. století, koleje 30. a 80. léta, výhybky 2. polovina 70. let 20. století. [5]

SZZT: v obvodu sst není zařízení ve správě SZZT. [5]

SEE: osvětlení z roku 1971. [5]

SBBH: v obvodu sst není zařízení ve správě SBBH. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 51.

Tabulka 51 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Turnov [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	34 000	58 000	34 000	58 000	124 000	118 000	202 000	199 000	103 375
SSZT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEE	639 835	836 456	1 669 518	924 017	1 350 838	707 529	4 404 182	4 553 472	1 885 731
SBBH	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	673 835	894 456	1 703 518	982 017	1 474 838	825 529	4 606 182	4 752 472	1 989 106

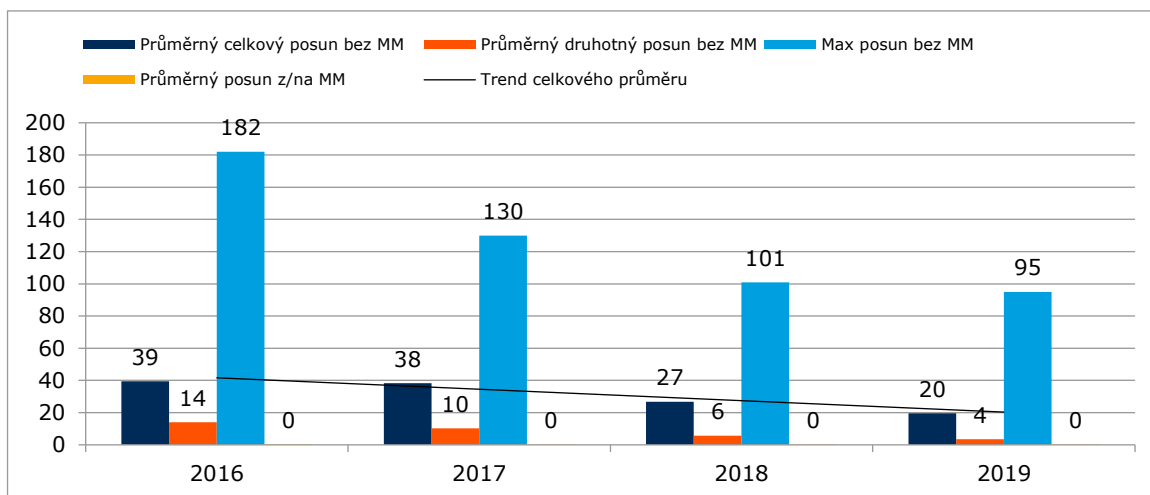
Turnov je stanicí místního významu s velmi malými výkony čítajícími obsluhu atrakčního obvodu manipulačními jízdami s návazností na Liberec a Nymburk. [5, 6]

Stanice zpracovává velice slabé a klesající výkony. Je zde evidován vysoký počet dnů bez výkonu. Nárazová měsíční maxima jsou zpravidla 2- až 3násobkem měsíčního průměru, tedy do 100 vozů za 24 hodin. Předpokládá se pokračování dosavadního trendu.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 52 a graf 26.

Tabulka 52 Skutečné výkony ve stanici Turnov [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	39	14	182	0
2017	38	10	130	0
2018	27	6	101	0
2019	20	4	95	0
Celkem	31	8	182	0



Graf 26 Skutečné výkony ve stanici Turnov [6]

1.3.27 Valašské Meziříčí

Směro-odjezdová skupina má 11 relačních kolejí s max. už. d. 540 m. Vjezdová skupina se 4 kolejemi je umístěna paralelně. Stanice je vybavena pahrbkem, přes který vede jedna kusá výtažná kolej už. d. 510 m s TV v celé délce. [5, 32]

Spádoviště není vybaveno automatizací. Pod pahrbkem je umístěna jedna JKB-U, která je ovládána stejně jako výhybky spádoviště ústředně signalistou. [5, 32]

ST: žel. spodek z konce 19. stol., koleje 80. léta, výhybky 60. až počátek 90. let 20. stol. [5]

SZZT: spádovištní zab. zař. a KB z roku 1973. [5]

SEE: TV 60. léta, silnoprůd, EOv a osvětlení 80. léta 20. stol., TNS a DŘT rekonstrukce 2012. [5]

SBBH: stavědlo z r. 1974 s drobnými opravami 2013. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 53.

Tabulka 53 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Valašské Meziříčí [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	1 238 000	1 228 000	758 000	3 425 000	3 881 000	750 000	756 000	3 850 000	1 985 750
SSZT	413 293	371 114	572 803	385 054	462 474	617 836	276 626	288 868	423 508
SEE	0	0	971 373	2 892 572	2 417 761	1 190 633	816 470	1 304 420	1 199 154
SBBH	0	0	5 344	157 943	14 793	10 355	0	2 154	23 824
Celkem	1 651 293	1 599 114	2 307 520	6 860 569	6 776 029	2 568 825	1 849 096	5 445 442	3 632 236

Stanice regionálního významu s manipulační obsluhou Valašska ve vazbě na tvorbu relací se dřevem v Přerově. S tím souvisí současné významné využití pro shromažďování dřeva. Práce spojené s žilinskou relací byly v minulosti přesunuty do Olomouce. [5, 6]

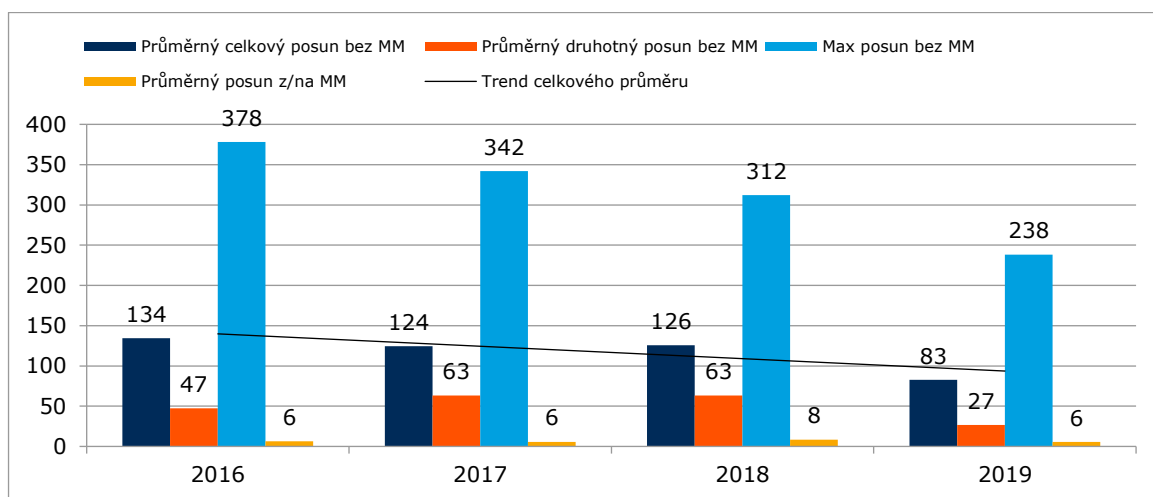
Jsou evidovány celkově velmi nízké výkony. I přes značné výkyvy v letech 2016-2018 je patrné stále snižování výkonu této stanice, které je způsobeno přebíráním místní zátěže do sst Přerov předn. Vysoké procento druhotného technologického posunu i při nižších výkonech lze

přisuzovat jeho určování koeficientem a není zde při značné kolísavosti výkonů zaručena jeho správnost. Do budoucna lze očekávat dále klesající trend.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 54 a graf 27.

Tabulka 54 Skutečné výkony ve stanici Valašské Meziříčí [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	134	47	378	6
2017	124	63	342	6
2018	126	63	312	8
2019	83	27	238	6
Celkem	117	50	378	7



Graf 27 Skutečné výkony ve stanici Valašské Meziříčí [6]

1.3.28 Veselí nad Lužnicí

Vjezdo-odjezdová skupina spádoviště má 4 koleje s max. už. d. 569 m vybavené TV. Ve směrové skupině je 6 kusých relačních kolejí s max. už. d. 331 m, které jsou také vybaveny TV. Do ní jsou odvěsy spouštěny přes svážný pahrbek z výtažné koleje už. d. 612 m vybavené TV. [5, 33]

Stanice není vybavena automatizací, ani KB. Výhybky v rozpouštěcí oblasti jsou vybaveny elektrickými přestavníky s ústředním ovládáním. [5, 33]

ST: žel. spodek 1971, svršek 2006. [5]

SZZT: staniční zab. zař. po rekonstrukci v roce 2014. [5]

SEE: TV 1976, rozvody NN, osvětlení a EOv 2014, vše s částečnou rekonstrukcí 2015. [5]

SBBH: stavědla z roku 1987 s rekonstrukcí 2018 a z roku 1995. [5]

Náklady na údržbu a opravy výše zmíněného vybavení z hlediska jednotlivých technologických oblastí v jednotlivých letech jsou uvedeny v tabulce 55.

Tabulka 55 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Veselí nad Lužnicí [5]

Správa	Náklady na údržbu a opravy [Kč]								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Průměr
ST	2 514 487	4 460 576	5 461 049	2 227 393	4 056 398	3 060 269	1 994 609	3 112 366	3 360 893
SSZT	915 000	915 000	915 000	915 000	81 000	81 000	81 000	86 000	498 625
SEE	707 699	588 389	699 534	809 042	866 557	829 520	758 289	677 629	742 082
SBBH	12 277	11 216	15 794	18 048	7 635	331 761	66 824	27 099	61 331
Celkem	4 149 463	5 975 181	7 091 377	3 969 483	5 011 590	4 302 550	2 900 722	3 903 094	4 662 932

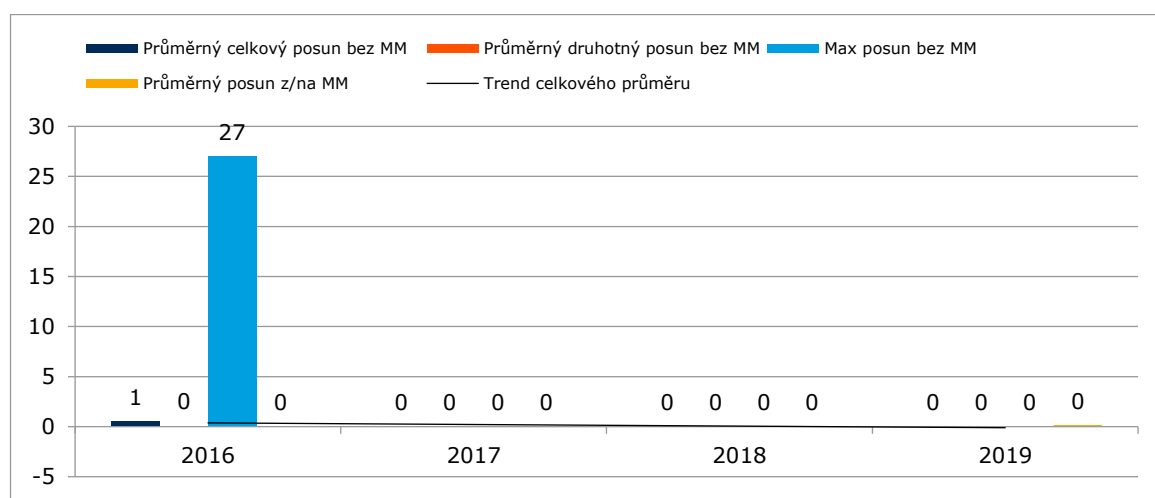
Téměř nevyužívaná seřaďovací stanice s lokální obsluhou pouze manipulačními vlaky. Svážný pahrbek se pro tyto místní práce nevyužívá. [5, 6]

Prakticky nevyužitá sst s počtem 1440 nulových dnů za sledované období čítající 1462 dnů, což činí 98,5 % času bez výkonu. Budoucí zvýšení výkonu se nepředpokládá. Zařazení ve skupině C potvrzuje velmi nízkou potřebu využití pro potřeby seřaďovacích prací. Případnou obsluhu daného atrakčního obvodu je možno realizovat z Českých Budějovic. Vzhledem k výkonům stanice z minulých období se předpokládá, že kapacitní rezerva Českých Budějovic je schopna tyto práce bez problémů pojmout.

Skutečné denní výkony v této stanici udává tabulka 56 a graf 28.

Tabulka 56 Skutečné výkony ve stanici Veselí nad Lužnicí [6]

Rok	Průměrný celkový posun bez MM [vozy/den]	Průměrný druhotný posun bez MM [vozy/den]	Max posun bez MM [vozy/den]	Průměrný posun z/na MM [vozy/den]
2016	1	0	27	0
2017	0	0	0	0
2018	0	0	0	0
2019	0	0	0	0
Celkem	0	0	27	0

**Graf 28 Skutečné výkony ve stanici Veselí nad Lužnicí [6]**

2 Vyhodnocení stávajícího stavu

Následující kapitoly shrnují zjištěné skutečnosti tak, aby bylo na základě těchto faktorů a parametrů možno stanice porovnávat.

V první řadě je vytvořena multikriteriální analýza. Vyhodnocení této analýzy a seřazení stanic dle hodnocení je důležitým podkladem pro finální rozřazení daných lokalit do navržených kategorií, dle kterých jsou doporučeny postupy směřující k úpravě stávajícího stavu za účelem dosažení efektivnějšího provozu sítě seřaďovacích stanic.

Stanice jsou dále podrobeny analýze nákladů na opravy a údržbu. Jsou seřazeny dle průměrné výše ročních nákladů kumulativně pro veškerou infrastrukturu související s provozem sst. Díky tomu lze lépe sledovat možné úspory při návrzích změny koncepce.

2.1 MKA

Za účelem možnosti racionální kategorizace a porovnání jednotlivých stanic dle jejich důležitosti v síti byla pro jejich ohodnocení zvolena multikriteriální analýza. V té jsou stanice hodnoceny na základě takových parametrů, které je možno určit, porovnat a vyhodnotit stejným způsobem pro všechny lokality, čímž je zaručena legitimita analýzy. Parametry jsou exaktního charakteru s určitým vlivem na výkonnost a provoz, a to nejen z hlediska intenzity a bezpečnosti, ale také možného vlivu na okolí. Hodnoty jednotlivých parametrů jsou zvoleny tak, aby jejich velikost odrážela reálný vliv na zmíněné vlastnosti stanic a jejich souhrn mohl vyjádřit obraz užitečnosti stanice pro síť jako celek. Aby bylo možno podíly na celkovém výsledku hodnocení sledovat, byla vytvořena také citlivostní analýza, která slouží pro kalibraci jednotlivých parametrů v souvislosti s reálným dopadem daného posuzovaného kritéria na provoz stanic.

Detailní forma MKA v tabulkové formě spolu s citlivostní analýzou je součástí dokumentu jako Příloha č. 3.

Tato analýza je pouze podpůrným rozhodovacím nástrojem pracujícím s omezeným počtem parametrů, které zdaleka nevyčerpávají množinu aspektů, které jsou posuzovány v rámci celosíťového provozu. Má za úkol podat základní obraz možného seřazení stanic dle společných kritérií, její vyhodnocení tedy nelze brát dogmaticky a jakkoli závazně. **Na toto základní hodnocení vždy navazuje ještě zvážení individuálních okolností ovlivňujících důležitost, potřeby a možnosti jednotlivých sst z pohledu celé sítě.**

2.1.1 Parametry MKA

MKA byla vytvořena pomocí následujících parametrů a způsobu jejich ohodnocení. Celkové hodnocení představované kumulativním koeficientem K je dáno prostým součtem jednotlivých níže uvedených dílčích koeficientů. Vyšší hodnota K znamená vyšší důležitost sst v síti.

Výkon

Celkový průměrný výkon za celé období v počtech vozů za 24 hodin. Je počítán včetně nulových dnů, což oproti prostému celkovému součtu seřazených vozů za stejné období lépe koresponduje s hledaným celkovým využitím spádoviště z hlediska stálých pravidelných výkonů. Jedná se o velmi důležitý ukazatel se značným vlivem na celkové hodnocení.

Každý rozřazený vůz přidává 0,01 bodu.

Počet obsluhovaných vleček

Udává počet provozovaných vleček napojených přímo ze sst, kde je předpoklad potřeby řazení právě v této stanici, odkud proběhne odvoz manipulací zpravidla z předávací koleje. Do parametru nejsou započítány vlečky napojené ze širé trati v atrakčním obvodu stanice, protože

ze sst jsou vypravovány jako vlaky, a proto se s nimi nepojí přímá potřeba řazení v konkrétní seřaďovací stanici.

Každá vlečka přidává 0,1 bodu.

Počet relačních kolejí

Velmi důležitý a logický koeficient, který zohledňuje jeden ze základních charakteristických rysů spádoviště a má přímý vliv na technologii práce spádoviště. Má take významný vliv na celkové hodnocení.

Každá relační kolej přidává 0,1 bodu.

Max. už. d. relační koleje

Tento ukazatel zohledňuje možnosti počtu seřazených vozů na jedné koleji. Je velmi důležitý hlavně u stanic s vysokými výkony a u stanic s potřebou tvoření dlouhých vlaků.

Každý 1 metr koleje je ohodnocen 0,001 bodu se zaokrouhlením dolů na dvě desetinná místa.

Uspořádání skupin

Zde je kladně hodnoceno sériové uspořádání, které má vliv na technologii práce zejména z hlediska menší potřeby úvraťových jízd.

Čistě paralelní uspořádání nepřidává body, sériové přidává 1 bod. Kombinované sério-paralelní skupiny jsou hodnoceny jako 0,5 bodu.

Pahrbek

Jasný ukazatel zohledňující dispozici svážného pahrbku hodnotou 1. Pokud ve stanici pahrbek není, koeficient má hodnotu 0.

Trakční vedení pahrbek

Ukazatel se stejným principem hodnocení jako u minulého bodu zohledňuje zatrolejování té koleje, po které se sune na pahrbek při řazení, tedy výtažné či přísunové. Kolej vybavená TV přidává 1 bod, kolej bez TV je ohodnocena 0.

Kolejové brzdy

V rámci tohoto ukazatele je hodnocen počet sledů KB, což lépe koresponduje s vlivem na technologii práce, než prosté započítání počtu brzd. Více sledů umožňuje vyšší stupeň automatizace, což je hlavním sledovaným cílem při instalaci brzd.

Každý sled KB přidává 1 bod.

Přestavníky v rozpouštěcí oblasti

Ukazatel zohledňující rychlost a plynulost, ale také bezpečnost práce. Nabývá následujících hodnot:

- | | |
|--------------------------|------------|
| • mechanické | 0; |
| • kombinace mech. a el. | 0,25 bodu; |
| • elektrické | 0,5 bodu; |
| • elektrické rychloběžné | 1 bod. |

Ovládání výhybek

Další ukazatel, který zohledňuje stupeň mechanizace/automatizace je ohodnocen následovně:

- | | |
|----------------------------|------------|
| • ruční stavění | 0; |
| • kombinace ruční/ústřední | 0,25 bodu; |
| • ústřední individuální | 0,5 bodu; |
| • ústřední programové | 1 bod. |

Vazba na hraniční přechody

Tento koeficient zohledňuje počet PPS, které na danou sst navazují a jejich provoz je jimi ovlivňován. Tuto funkci lze popsat jako „tlumící“ nebo „nárazníkovou“, protože stanice díky využití kolejí seřaďovacího nádraží pro krátkodobé odstavy (někdy ale i delší dobu, hlavně Ostrava pravé a levé) při předávkách z/do zahraničí z procesních a administrativních důvodů pomůže svou kapacitou k tomu, aby se netvořily kongesce, které by se přenášely dál do vnitřní dopravní sítě.

Každý přechod návazný na danou sst přidává 1 bod.

RFC

V roce 2010 Evropský parlament a Rada Evropské unie stanovily⁵ pravidla pro zřízení evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnou nákladní dopravu, která se skládá z mezinárodních koridorů pro nákladní dopravu. Cílem je dosáhnout spolehlivé a kvalitní železniční nákladní dopravy, která by mohla soutěžit s ostatními druhy dopravy. Za tím účelem je nutný koordinovaný rozvoj železniční infrastruktury a stanovení harmonizovaných pravidel.

Evropská unie působí v těchto hlavních oblastech odpovídajících procesu harmonizace:

- zlepšení koordinace mezi provozovateli infrastruktury;
- zlepšení podmínek přístupu k infrastruktuře;
- zajištění dostatečné priority pro nákladní vlaky;
- zlepšení intermodální dopravy na koridorech.

Za účelem dosažení těchto cílů Evropská unie stanovila 9 mezinárodních koridorů pro železniční nákladní dopravu v rámci své železniční sítě⁶. Českou republikou prochází čtyři z devíti mezinárodních tržně orientovaných koridorů pro železniční nákladní dopravu procházejících Evropou, které byly zřízeny s cílem posílit a usnadnit železniční nákladní dopravu.

SŽ je členem následujících koridorů:

- RFC 5 „Baltsko-jadranský“;
- RFC 7 „Východní a východo-středomořský“;
- RFC 8 „Severomořsko-baltský“;
- RFC 9 „Rýnsko-dunajský“.

Tento ukazatel tedy nezohledňuje konkrétní vlastnosti daných stanic, ovšem využívané a plánované trasy nákladních koridorů podporují důležitost stanic právě díky jejich umístění na těchto cestách.

⁵ nařízením (EU) č. 913/2010

⁶ aktualizovaný popis jednotlivých RFC (podle Nařízení 913/2010/EU, přílohy II k Nařízení 1316/2013/EU a Prováděcího rozhodnutí Komise 1111/2015/EU) je uveden v aktuálně platném Prohlášení o dráze

Každý koridor, který stanicí prochází, přidává 0,1 bodu.

Obytná zóna

Ukazatel zohledňující hlavně v poslední době stále více diskutovanou problematiku hygienických vlivů stanice na její okolí. Jedná se zejména o hluk, prašnost, ale v neposlední řadě také estetiku stanice mající vliv na atraktivitu okolí. Proto je zohledněna vzdálenost od trvale obydlených oblastí tak, že je počítána nejmenší vzdálenost do výtažné/přísunové koleje nebo směrové skupiny (vždy menší vzdálenost) k lokalitě sloužící k trvalému bydlení.

Zejména vzhledem k charakteru hluku je tento koeficient logaritmický, čímž je dosaženo hledaného efektu vyššího vlivu při malých vzdálenostech, a také je vzorcem zohledněna zájmová oblast negativního vlivu, která je uvažována jako rádius 1 km. Vzdálenost je uváděna v metrech a koeficient je vypočten jako přirozený logaritmus z tisíciny vzdálenosti. Důležité je, že tento koeficient je zápornou vlastností, proto je záporná hodnota logaritmu vhodná, přičemž s bližší zástavbou více negativně ovlivňuje celkové hodnocení.

2.1.2 Vyhodnocení MKA

Na základě parametrů vytvořených dle výše uvedených pravidel byly stanice ohodnoceny a seřazeny dle jejich významu tak, že vyšší výsledný koeficient naznačuje vyšší důležitost sst v síti. Vyhodnocení analýzy udává tabulka č. 57, ve které jsou stanice seřazeny dle hodnocení

sestupně. Pro přehlednost jsou ke stanicím také doplněny celkové náklady na opravy a údržbu dle tab. 58 v kap. 2.2 níže.

Tabulka 57 Vyhodnocení MKA

Stanice	Výsledná hodnota K	Náklady na opravy a údržbu [Kč] (dle kap. 2.2)
Nymburk seř. n.	20,32	29 418 170
Ostrava levé n.	18,15	13 215 054
Česká Třebová směr. sk.	17,20	15 203 271
Ostrava pravé n.	14,63	16 309 612
Břeclav předn.	13,25	12 074 600
Brno-Maloměřice	12,31	27 469 755
Most nové n.	12,16	12 170 693
Přerov předn.	10,89	5 107 211
České Budějovice seř. n.	10,74	13 642 373
Praha-Libeň	10,44	5 681 561
Kolín	10,39	29 668 032
Plzeň seř. n.	8,85	13 826 699
Havlíčkův Brod	7,89	18 099 290
Cheb seř. obvod 2	7,81	11 816 343
Kralupy nad Vltavou	7,64	9 999 485
Český Těšín	6,78	12 015 362
Valašské Meziříčí	6,50	3 632 236
Děčín hl. n.	6,09	8 090 584
Olomouc pravé předn.	5,80	2 461 920
Hradec Králové hl. n.	5,75	6 935 087
Ostrava-Kunčice	5,31	5 622 600
Pardubice	5,30	4 958 126
Beroun seř. n.	5,30	13 084 379
Bohumín-Vrbice	5,28	6 508 780
Sokolov seř. n.	4,60	7 990 411
Liberec	4,30	1 307 659
Veselí nad Lužnicí	2,23	4 662 932
Turnov	1,62	1 989 106

2.2 Porovnání nákladů na opravy a údržbu

Tabulka 58 udává výši průměrných ročních nákladů na opravy a údržbu jednotlivých stanic, které lze použít jako předpoklad pro plánování výdajů pro další období.

Tabulka 58 Průměrné náklady na opravy a údržbu

Stanice	Průměrné roční náklady [Kč]				
	ST	SSZT	SEE	SBBH	Celkem
Kolín	3 985 164	11 761 543	12 701 621	1 219 705	29 668 032
Nymburk seř. n.	4 328 867	21 933 011	2 944 068	212 224	29 418 170
Brno-Maloměřice	17 705 647	4 276 369	3 994 175	1 493 564	27 469 755
Havlíčkův Brod	6 086 675	3 499 861	6 587 394	1 925 360	18 099 290
Ostrava pravé n.	4 664 619	4 388 194	6 770 701	486 099	16 309 612
Česká Třebová směr. sk.	4 563 523	9 271 618	1 368 131	0	15 203 271
Plzeň seř. n.	8 462 632	4 365 570	948 258	50 240	13 826 699
České Budějovice seř. n.	8 794 219	2 004 250	2 114 517	729 387	13 642 373
Ostrava levé n.	4 175 213	5 157 610	3 209 216	673 016	13 215 054
Beroun seř. n.	9 123 914	1 301 252	2 648 775	10 438	13 084 379
Most nové n.	5 340 350	2 977 523	3 794 385	58 435	12 170 693
Břeclav předn.	4 056 705	1 172 959	6 314 789	530 146	12 074 600
Český Těšín	8 501 157	781 593	2 496 375	236 237	12 015 362
Cheb seř. obvod 2	4 636 509	3 090 271	3 918 367	171 195	11 816 343
Kralupy nad Vltavou	5 948 973	271 347	3 343 954	435 211	9 999 485
Děčín hl. n.	3 000 667	2 795 749	1 890 602	403 566	8 090 584
Sokolov seř. n.	3 924 288	1 705 127	1 840 991	520 004	7 990 411
Hradec Králové hl. n.	3 830 950	0	3 104 137	0	6 935 087
Bohumín-Vrbice	4 660 709	99 468	1 730 873	17 730	6 508 780
Ostrava-Kunčice	898 750	2 311 427	2 351 725	60 698	5 622 600
Praha-Libeň	3 502 892	144 461	1 489 850	544 359	5 681 561
Přerov předn.	1 672 600	1 672 041	1 727 296	35 275	5 107 211
Pardubice	1 741 936	167 284	3 048 906	0	4 958 126
Veselí nad Lužnicí	3 360 893	498 625	742 082	61 331	4 662 932
Valašské Meziříčí	1 985 750	423 508	1 199 154	23 824	3 632 236
Olomouc pravé předn.	151 250	76 421	1 955 677	278 572	2 461 920
Turnov	103 375	0	1 885 731	0	1 989 106
Liberec	583 875	0	723 784	0	1 307 659

3 Návrh řešení koncepce

Na základě zjištěných skutečností lze navrhnout některé koncepční úpravy, které svou aplikací přispějí k racionalizaci provozu sítě seřaďovacích stanic. V návaznosti na výše představenou analýzu je třeba se zaměřit na postupné prověření jednotlivých stanic od těch nejhůře hodnocených, a tedy pravděpodobně nejméně potřebných. Doporučuje se postupovat ve smyslu minimalizace a centralizace prací. Jedná se zejména o prověření možnosti redukce vybavenosti spádoviště stanic s velkou kapacitní rezervou a útlum prací, které nejsou potřebné pro určitou lokalitu, tedy práce bez rozvozu MM. Tyto výkony by měly být přeneseny do stanic s co nejvyšším významem, čímž bude dosaženo centralizace prací. Smyslem tohoto postupu je minimalizace počtu seřaďovacích stanic za současné maximalizace kvality a efektivity prací v budoucí síti, kdy menší počet stanic s vyššími výkony bude moci využít vyšší stupeň vybavenosti.

Podrobná analýza sítě zahrnující tento uvedený postup by měla být základním programem fungování pracovní skupiny koncepce seřaďovacích stanic. Měl by být respektován a aplikován také v rámci řešení studií proveditelnosti a projekční přípravy staveb.

3.1 Koncepce stanic

Na základě všech dosavadních zjištění jsou pro jednotlivé stanice dále doporučeny koncepční postupy pro následující období.

Beroun seř. n.

V následujícím období se doporučuje zachování stávajícího stavu a prověření potřeby spádoviště pro budoucí predikované výkony.

Bohumín-Vrbice

Do dokončení realizace modernizace uzlu Ostrava se doporučuje zachovat stávající stav, poté prověřit potřebu spádoviště, kdy se jako vhodnější jeví převzetí pahrbkových výkonů seřaďovací stanicí Ostrava právě n.

Brno-Maloměřice

Doporučuje se zaměřit na efektivitu prací. V případě uspokojivého vyřešení hlukové zátěže je stanice z hlediska umístění v síti vhodná pro integraci prací z jiných stanic, předpokladem by ovšem byla optimalizace místního provozu z hlediska vybavenosti a obsazenosti infrastruktury.

V současné době je ve fázi zpracování Záměru projektu v přípravě investice „Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice“. Jejím předmětem je **řešení protihlukových opatření a současně modernizace spádovištního zařízení**.

Předpokládaná hodnota CIN je 1 650 000 000 Kč, navržené termíny plnění jsou následující:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| • Záměr projektu | 31. 08. 2020; |
| • Dokumentace pro územní rozhodnutí | 31. 12. 2021; |
| • Územní rozhodnutí | 31. 12. 2021; |
| • Dokumentace pro stavební povolení | 19. 07. 2023; |
| • Stavební povolení | 01. 08. 2023; |
| • Realizace | 02. 05. 2025. |

Břeclav předn.

Stanice má velké výkonové rezervy, i přes zařazení v kategorii A se nedoporučuje modernizace infrastruktury, ale v následujícím období zachování stávajícího stavu s budoucím prověřením efektivity prací.

Česká Třebová směr. sk.

Stanice je navržena na velmi vysoké výkony, které zdaleka neodpovídají výhledovým potřebám. Prostorové řešení stanice je infrastrukturně velmi náročné a vzhledem k výhledu se jeví jako zbytečné. Doporučuje se zaměřit na optimalizaci infrastruktury.

V současné době je ve fázi zpracování Záměru projektu v přípravě investice „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“ v předpokládané hodnotě CIN 10 400 467 000 Kč s následujícími předpokládanými termíny plnění:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| • Záměr projektu | 29. 05. 2020; |
| • Dokumentace pro územní rozhodnutí | 13. 07. 2020; |
| • Územní rozhodnutí | 15. 01. 2021; |
| • Dokumentace pro stavební povolení | 16. 01. 2023; |
| • Stavební povolení | 30. 06. 2023; |
| • Realizace | 10. 10. 2029. |

Navrhovaný stav Záměru projektu **neřeší infrastrukturu a vybavenost seřaďovacího obvodu** a není omezující ve smyslu kapacity seřaďovací stanice.

České Budějovice seř. n.

Stanice má vůči zpracovávaným objemům obrovské výkonové rezervy, předpokládá se ovšem určité navýšení zejména tranzitní zátěže. Z toho důvodu se pro následující období doporučuje zachování současného stavu stupně vybavenosti stanice a směřování k jejímu vyššímu využití.

Český Těšín

Doporučuje se postupovat v souladu se zařazením do kategorie B se zaměřením na podrobné prověření efektivity prací a potřeby spádoviště.

Děčín hl. n.

Doporučuje se zachování stávajícího stavu a stupně vybavenosti.

Havlíčkův Brod

Vzhledem k velkým výkonovým rezervám se doporučuje prověření potřeby místní infrastruktury.

Hradec Králové hl. n.

Doporučuje se prověřit potřeba spádoviště, případně substituční možnosti s Pardubicemi a integrace atrakčních obvodů.

V současné době je ve zpracování Záměr projektu „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové“. Předpokládaná hodnota CIN je 2 516 940 363 Kč, navržené termíny plnění jsou následující:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| • Záměr projektu | 01. 01. 2021; |
| • Dokumentace pro územní rozhodnutí | 30. 06. 2021; |
| • Územní rozhodnutí | 30. 08. 2021; |
| • Dokumentace pro stavební povolení | 30. 06. 2021; |
| • Stavební povolení | 31. 12. 2021; |
| • Realizace | 06. 12. 2025. |

Příprava směřuje v souladu s koncepcí k **řešení seřaďovací části bez pahrbku se zachovanou směrovou skupinou a dlouhou výtažnou kolejí.**

Cheb seř. obvod 2

Pro následující období se doporučuje zachování stávajícího stavu bez investic a následné prověření efektivitu prací včetně stupně vybavenosti spádoviště třídícího kolejiště JIH.

Kolín

Doporučuje se zachování stávajícího stavu, ovšem je třeba se zaměřit na efektivitu práce.

Kralupy nad Vltavou

Kralupy nad Vltavou čeká v současné době rekonstrukce. V případě převzetí Libeňských prací Nymburkem je lze označit za podpůrnou stanici zejména pro vlaky směr Hněvice, případně při výlukových stavech může zajistit podporu pro Mn vlaky obsluhující Prahu. Vzhledem k tomu, že zachování spádoviště by při potřebě dodržení návrhových parametrů infrastruktury významně omezilo kolejovou kapacitu seřaďovacího obvodu této stanice, doporučuje se řešit jako stanici bez pahrbku s maximální možným počtem a délkou manipulačních kolejí a s dlouhou výtažnou kolejí.

Pro možnost výše uvedeného využití Kralup a současné utlumení nákladní železniční přepravy v uzlu Praha je ovšem také zapotřebí realizovat zkapacitnění trati Všetaty – Neratovice – Kralupy nad Vltavou, aby bylo možné vést nákladní vozbu mezi pravobřežní tratí a I. TŽK, resp. severní paralelou Všetaty – Hradec Králové mimo Prahu.

Liberec

Doporučuje se prověřit potřeba provozu této stanice a integrace atrakčního obvodu se sst Turnov.

Most nové n.

V této stanici se doporučuje zaměřit na efektivitu prací, jeví se jako vhodná pro převzetí další zátěže a pro rozvoj místní infrastruktury.

Nymburk seř. n.

Doporučuje se zaměřit na vybavenost stanice a aktivní využití infrastruktury. Je díky svému strategickému umístění vhodná pro rozvoj a převzetí prací z většiny sítě. Měla by proto být vybavena a využita maximálně efektivně.

Olomouc pravé předn.

V následujícím období se doporučuje zachování současného stavu bez investic a následné prověření integrace se sst Přerov předn.

Ostrava levé n.

Doporučuje se funkci levého n. prozatím bez investic zachovat, nicméně prověřit potřebu spádoviště následně po rekonstrukci pravého n., resp. možnost zpracování vozů bez pahrbku a mechanizace nebo automatizace. Doporučuje se také prověřit využití okolních nádraží pro čekající vozy, do té doby je ale pro tyto potřeby velmi pravděpodobně nutné využití místního kolejiště. Plné okamžité převzetí výkonů pravým n. se nepředpokládá, a proto se doporučuje funkci levého n. prozatím zachovat, nicméně pouze v rámci udržení současného stavu bez potřeby investic. Po modernizaci pravého n. se doporučuje prověřit řešení zachování maximálního počtu a délky kolejí při zrušení spádoviště a mechanizace levého n.

V současné době je ve zpracování Záměr projektu „Modernizace železničního uzlu Ostrava“. Řešení směřuje k přesunu seřaďovacích prací z levé strany přednádraží do pravé, a to zejména z důvodu častých jízd z oblasti spádoviště na vlečky v oblasti pravého nádraží, které

v současné konfiguraci ruší jízdy na hlavních průjezdných kolejích a snižují kapacitu přilehlých zhlaví. **Na pravém nádraží** projektant navrhuje nové **spádoviště vybavené automatizací 4. kategorie. Levé nádraží je navrhováno v koncovém stavu bez spádoviště** s částečně zachovanou směrovou skupinou a výtažnou kolejí. Předpokládaná hodnota CIN je 21 500 039 910 Kč, navržené termíny postupu přípravy jsou následující:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| • Záměr projektu | 31. 07. 2020; |
| • Dokumentace pro územní rozhodnutí | 30. 06. 2021; |
| • Územní rozhodnutí | 19. 07. 2021; |
| • Dokumentace pro stavební povolení | 15. 02. 2024; |
| • Stavební povolení | 15. 08. 2024; |
| • Realizace | 31. 08. 2033. |

Ostrava pravé n.

Vzhledem k výkonům a předpokladu budoucí potřeby zpracování vozby v uzlu Ostrava se doporučuje prověřit maximální možnou vybavenost spádoviště pravého n. tak, aby bylo schopno efektivně zpracovat veškeré souhrnné výkony uzlu Ostrava.

V současnosti ve zpracování Záměr projektu viz text pro Ostrava levé n. výše.

Ostrava-Kunčice

Zde se vzhledem k nízkým výkonům doporučuje prověřit potřebu vybavenosti spádovištěm.

Pardubice

Doporučuje se prověřit substituční možnosti s Hradcem Králové a integrovat atrakční obvody.

V současné době je ve fázi zpracování dokumentace pro stavební povolení v přípravě investice „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ v předpokládané hodnotě CIN 4 045 352 000 Kč s následujícími předpokládanými termíny plnění:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| • Dokumentace pro stavební povolení | 30. 04. 2020; |
| • Stavební povolení | 29. 05. 2020; |
| • Realizace | 31. 10. 2024. |

Dle zpracované DÚR stavba počítá se zrušením svážného pahrbku na kostěnickém zhlaví. Je **zachován pahrbek na přeloučském zhlaví a kolejová skupina seřadovacího nádraží, která je redukována na 6 směrových kolejí.**

Plzeň seř. n.

Doporučuje se zachování stávajícího rozsahu kolejové infrastruktury s prověřením efektivity prací a potřeby stupně vybavenosti spádoviště.

V současné době je ve zpracování Záměr projektu „Uzel Plzeň, 4. stavba – seřadovací nádraží Doubravka“, který **směřuje k řešení zachovávaní stávající vybavenosti**, tedy spádoviště s jedním sledem údolních kolejových brzd. Předpokládaná hodnota CIN je 357 862 000 Kč, plánované termíny přípravy jsou následující:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| • Záměr projektu | 16. 07. 2020; |
| • Dokumentace pro územní rozhodnutí | 16. 04. 2022; |
| • Územní rozhodnutí | 16. 01. 2022; |
| • Dokumentace pro stavební povolení | 14. 11. 2023; |
| • Stavební povolení | 16. 08. 2023; |
| • Realizace | 17. 06. 2026. |

Praha-Libeň

Vzhledem k potřebám řešení nevyhovující situace ohledně provozu nákladní dopravy v uzlu Praha, kde je jedinou sst Praha-Libeň je i přes vysoké hodnocení MKA třeba hledat řešení možného útlumu prací tohoto spádoviště. Při zachování pouze místní zátěže se dá předpokládat denní zatížení zhruba v počtu 60 vozů. Z těchto důvodů se navrhuje přesun seřadovacích prací majoritně do stanice Nymburk seř. n., krátkodobě např. při výlukových stavech lze uvažovat o podpoře stanicemi Kralupy nad Vltavou a Kolín, případně Beroun seř. n., kde se předpokládá jistá výkonová rezerva.

Nymburk je ovšem v současné době silně zatížen vobou automotive pro Škoda Auto, která zásadně snižuje kapacitní možnosti této stanice hlavně čekajícími vozy. V případě jejich vymístění je ale stanice schopna pojmout zátěž z Prahy-Libně. Nymburský KOMPAS je provozován za hranicí své životnosti, proto je třeba v souladu s doporučeným rozvojem jeho rekonstrukci zařadit mezi investiční priority. Dále je nutno zajistit alternativní spojení I. TŽK s pravobřežní tratí, kde se jako nejvhodnější jeví rekonstrukce trati Všetaty – Neratovice – Kralupy nad Vltavou včetně stavby Tišické spojky.

Pro realizaci převzetí majoritní zátěže z Prahy-Libně tedy vyplývá nutnost realizace následujících investic:

- rekonstrukce trati Všetaty – Neratovice – Kralupy nad Vltavou včetně stavby Tišické spojky;
- Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ;
- modernizace seřadovacího nádraží Nymburk.

V souladu s tím se pro následující období doporučuje zachování stávajícího stavu bez investic, a po konci ekonomické životnosti infrastruktury a období udržitelnosti investičních projektů prověřit potřebu vybavenosti spádovištěm.

Přerov předn.

V následujícím období se doporučuje zachování současného stavu bez investic a následně prověření integrace se sst Olomouc pravé předn.

Sokolov seř. n.

Navrhuje se důkladně prověřit potřeba místního zpracování zátěže. Jako řešení se nabízí přesun současných prací této sst do Chebu, případně do Nového Sedla u Lokte, prověřit postradatelnost sokolovského spádoviště, která je při uvedených výkonech velmi pravděpodobná, a místní kolejové kapacity využít pro odstavy, případně prověřit postradatelnost místní infrastruktury.

Turnov

Doporučuje se prověřit efektivita samostatného provozu této seřadovací stanice a integrace s atrakčním obvodem sst Liberec.

V současné době je ve fázi zpracování Záměru projektu v přípravě investice „Rekonstrukce žst. Turnov“ v předpokládané hodnotě CIN 1 500 000 000 Kč s následujícími předpokládanými termínem plnění:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| • Záměr projektu | 15. 09. 2020; |
| • Dokumentace pro územní rozhodnutí | 01. 11. 2020; |
| • Územní rozhodnutí | 15. 12. 2021; |
| • Dokumentace pro stavební povolení | 01. 04. 2022; |
| • Stavební povolení | 15. 05. 2023; |
| • Realizace | 01. 11. 2023. |

Stavba je koordinována s ohledem na dále vydaná doporučení, připravuje se **snesení svážného pahrbku při zachování skupiny směrových kolejí**.

Valašské Meziříčí

V současné době je plánována rekonstrukce této stanice. Vzhledem k malým výkonům ak tomu, že zdejší výkony nejsou nutně vázány na zpracování v této stanici a nabízí se jejich zpracování v Přerově, přičemž už dnešní výkony jsou hluboko pod výkonnostními možnostmi spádoviště, doporučuje se zrušit spádoviště a ponechat směrové koleje s výtažnou kolejí pro řazení posunem. Tato konfigurace bude pro předpokládané výkony s největší pravděpodobností dostatečná.

V současné době je ve fázi Záměr projektu rozpracovaná přípravná dokumentace investice „Rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí“ s následujícími předpokládanými termíny plnění:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| • Záměr projektu | 18. 09. 2021; |
| • Dokumentace pro územní rozhodnutí | 29. 01. 2023; |
| • Územní rozhodnutí | 28. 02. 2023; |
| • Dokumentace pro stavební povolení | 30. 12. 2023; |
| • Stavební povolení | 30. 06. 2024; |
| • Realizace | 29. 12. 2026. |

Současný stav zpracování přípravné dokumentace respektuje vydaná doporučení, a stavba je navrhována v konfiguraci **bez pahrbku s požadavkem na zachování maximálního počtu a délek kolejí směrové skupiny**.

Veselí nad Lužnicí

Doporučuje se prověřit možnost zrušení místního spádoviště, koleje se ovšem doporučuje ponechat a využít pro odstavky a jako případná záloha pro výlukové stavy v Českých Budějovicích. V tomto případě je při případném posouzení postradatelnosti pahrbku nutno vzít v úvahu také fakt, že pro jižní Čechy je tato sst po Českých Budějovicích jediná se spádovištěm. Dále je třeba vzít v úvahu rekonstrukci provedenou v roce 2014, a plánovat případné rušení pahrbku v souvislosti s udržitelností investice a životností infrastruktury.

3.2 Projekční činnost

Návrhy seřaďovacích stanic a jejich vybavenosti musí být zpracovány exaktně na základě související metodiky pro výpočet propustnosti tratí.

Je nutné, aby byla v rámci zpracování projektu vždy prověřena potřeba vybavenosti stanice na základě přepravní prognózy, respektive výhledových potřeb, tzn. výkonů predikovaných od horizontu realizace dále. Musí být zhodnoceny předpokládané výkony a potřeba místního zpracování s ohledem na lokální MM i ve smyslu možného převzetí stanic vyššího významu.

Dále musí být provedena analýza zpracovávané zátěže z hlediska průměrných a špičkových hodnot a předpokládané technologie práce, např. z hlediska průměrného počtu vozů v odvěsu, druhů zpracovávaných vozů, dobu naplňování relace/skupiny a podobně.

Při analýze kapacity seřaďovacího obvodu musí být zohledněna topologie stanice a provoz na provozním zařízení tratí, zejména pak na souvisejících omezujících infrastrukturních prvcích (zpravidla zhlaví přilehlé spádoviště), u kterých je třeba zpracovat analýzu rušení jízdních cest (analyticky nebo simulačně).

Na základě zpracování těchto dat musí být navržena minimální potřebná vybavenost seřaďovacího obvodu stanice pro zpracování zátěže s běžnou rezervou.

Základní možnosti úprav stanic jsou potom následující:

- zrušení seřadovacích prací ve vybrané stanici, převzetí jejích výkonů jinou vhodnou sst a sloučení jejích atrakčních obvodů s následným rozhodnutím o zrušení nebo jiném využití nevyužitě infrastruktury stanice například jako kapacity pro odstavy;
- minimalizace seřadovacích prací, zrušení spádoviště nebo mechanizace/automatizace na potřebnou minimální úroveň a navržení infrastruktury pro zpracování zátěže;
- zachování stávajícího stavu spádoviště a soustředění na efektivní využití provozních možností;
- modernizace spádovištního zařízení a zvýšení stupně automatizace pro dosažení vyšší efektivity prací.

Při návrhu seřadovací stanice, zejména pak při vybavenosti automatizací je důležité brát v úvahu vývoj techniky v této oblasti a pracovat s technologiemi umožňující aplikaci moderních trendů v oblasti automatizace spádovišť zajišťující komplexní automatizaci a digitalizaci práce seřadovacích stanic.

V oblasti telematiky se rozvíjí systémy pro automatické snímání dat pomocí radiofrekvenční identifikace („RFID“). S aplikací této technologie lze následně zavést systém digitálního spřáhla umožňující spolu s automatickým ovládáním přísunu plnou automatizaci práce ve vjezdové skupině a na pahrbku a při užití technologie automatického stlačování také plnou automatizaci prací v rozpouštěcí oblasti a odjezdové skupině.

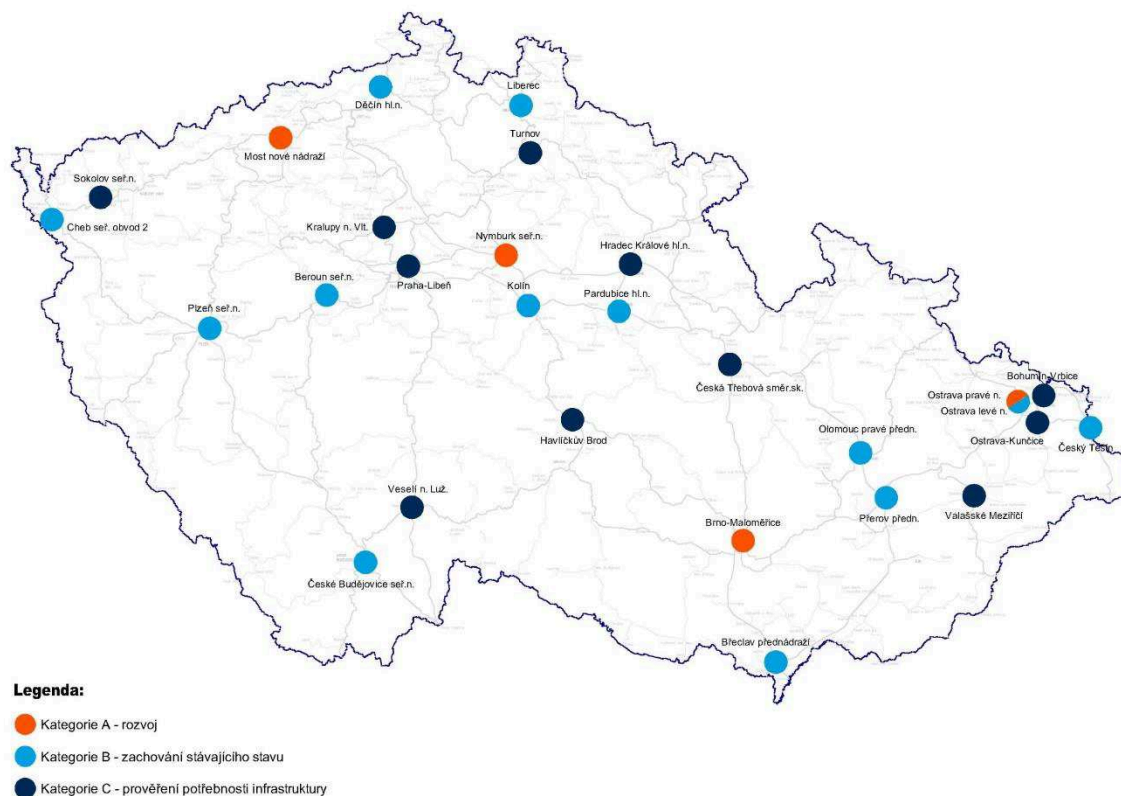
3.3 Další doporučení

V průběhu zpracování analýzy, zejména při vyhodnocování dat a zjišťování souvisejících informací pro vypracování potřebné pasportizace, byla zjištěna některá návazná témata, na která je doporučeno se zaměřit z důvodu možnosti budoucího rozšíření analýzy o faktory přinášející další důležité informace pro rozhodování o budoucím řešení sítě. Jedná se zejména o tuto problematiku:

- velká část kapacity stanic je znehodnocena odstavenými vozy nebo vlaky dopravců, což není správci infrastruktury jakkoli kompenzováno. Doporučuje se zaměřit na systémové řešení této problematiky s cílem motivace dopravců k odstavování mimo kolejiště sst;
- doporučuje se dále řešit a Koncepti rozšířit o problematiku využití vlakotvorných stanic a nakládkových míst;
- pro možnost podrobnějšího ekonomického hodnocení sst se doporučuje zaměřit na určování technické životnosti spádovištní infrastruktury, aby bylo možno určit cyklus obnovy tohoto zařízení. Díky tomu bude možno odvodit časový horizont a velikost investice potřebné pro udržení provozuschopnosti, což je důležitá informace zejména při plánování změny v koncepci;
- provoz seřadovacích stanic je často z hlediska času probíhajících prací nevyvážený a práce jsou nárazové. Správně provedenou optimalizací provozu by bylo možno pro jednotlivé stanice vytvořit pracovní plán využití spádoviště tak, aby byly práce rozvrženy zejména do denních směn, přičemž mimo dobu aktivního využití by nemusela být zajišťována obsluha spádovištního zařízení na stavědle a osvětlení seřadovacího obvodu;
- v souvislosti s rostoucími objemy přepravy i jiných dopravců, než je ČD Cargo a. s., lze předpokládat budoucí požadavek těchto dopravců na využití spádovišť a řešení svými silami. Z toho důvodu je třeba se zaměřit na řešení situace využívání jednoho spádoviště více dopravci z hlediska provozního i ekonomického.

4 Souhrnná koncepce sst

Po shromáždění a vyhodnocení všech dříve uvedených dat a dalších skutečností a potřeb je sestavena koncepce seřadovacích stanic komplexně respektující požadavky provozu a sítě zejména s ohledem na předpokládaný vývoj železniční přepravy. Stanice jsou zařazeny do 3 kategorií korespondujících s doporučeným vývojem v následujícím období, a takto jsou zobrazeny v mapě na obrázku 1, která je zároveň Přílohou č. 4 tohoto dokumentu.



Obrázek 1 Mapa železniční sítě ČR, rozdělení sst do kategorií

Kategorie A – rozvoj

Nymburk seř. n., Ostrava pravé n., Brno-Maloměřice, Most nové n.

Tyto stanice se doporučují k rozvoji a optimalizaci infrastruktury a provozu, nedoporučuje se snižovat nebo omezovat rozsah infrastruktury bez detailního prověření efektivity prací. Kapacita těchto stanic by ovšem měla být využita co nejefektivněji, optimálně u horní hranice kapacity pouze s nutnou rezervou pro nárazové výkyvy objemu prací.

Doporučuje se:

- prověření efektivity využití kapacity sst se snahou o racionalizaci provozu, tedy maximálně efektivní využití kapacity;
- prověření efektivity technologie prací včetně možností modernizace automatizace pro maximální využití potenciálu sst;

- v souladu s možnostmi a potřebami místní vlakovorby zbavit stanice dlouhodobých odstavů snižujících kapacitu sst i efektivitu seřaďovacích prací.

Kategorie B – zachování stávajícího stavu

Beroun seř. n., Břeclav předn., České Budějovice seř. n., Český Těšín, Děčín hl. n., Cheb seř. obvod 2, Kolín, Liberec, Olomouc pravé předn., Ostrava levé n., Pardubice hl. n., Plzeň seř. n., Přerov předn.

U těchto stanic se doporučuje v dalším období zachovat stávající stav, jejich vybavenost odpovídá předpokladům budoucího vývoje. Do těchto lokalit se většinou hodí vybavení středním nebo nižším stupněm automatizace v závislosti na výkonech a efektivitě prací dané stanice. Další zlepšení efektivity provozu je možné na základě optimalizace technologie prací.

Doporučuje se:

- prověření efektivity využití kapacity sst;
- prověření možného soustředění prací z méně významných či jinak problematických stanic v blízkosti jejich atrakčního obvodu;
- prověření možné kapacity pro převzetí zátěže návazných stanic nebo dlouhodobých odstavů stanic vyšší kategorie;
- prověření postradatelnosti infrastruktury s ohledem na predikované zatížení a výše uvedená doporučení.

Kategorie C – prověření potřebnosti infrastruktury

Bohumín-Vrbice, Česká Třebová směr. sk., Havlíčkův Brod, Hradec Králové hl. n., Kralupy nad Vltavou, Ostrava-Kunčice, Praha-Libeň, Sokolov, Turnov, Valašské Meziříčí, Veselí nad Lužnicí.

V současné konfiguraci neperspektivní stanice, jejichž kapacita značně převyšuje výkony a disponují nevyužitou infrastrukturou s velmi pravděpodobně postradatelným významem pro fungování sítě. U těchto stanic se nepředpokládá potřeba spádoviště.

Doporučuje se:

- prověřit možnost sloučení atrakčních obvodů dvou/více stanic a soustředění prací do vhodnější z těchto sst;
- prověřit možnosti přesunu prací z těchto stanic do jiných seřaďovacích stanic vyšší kategorie nebo hodnocení;
- prověřit potřebu nahrazení spádoviště jiným infrastrukturním zařízením (např. trolejové vedení nad výtažnou kolejí a relačními kolejemi);
- prověření možné kapacity pro převzetí dlouhodobých odstavů zejména ze stanic vyšší kategorie nebo ostatních aktivních stanic daného atrakčního obvodu;
- detailní prověření postradatelnosti místní infrastruktury, ovšem s ohledem na výše uvedené celosíťové potřeby kapacity pro odstavu.

Závěr

Tento dokument objasňuje koncepční pohled Správy železnic, státní organizace na provoz sítě seřaďovacích stanic. Je vodítkem pro všechny organizační složky podílející se na dalším vývoji související infrastruktury a nahrazuje dokument posouzení výhledového rozsahu vlakových a seřaďovacích stanic vydaný pod čj. 16458/2015-O26.

Dokument je odsouhlasen nákladními dopravci, resp. sdružením ŽESNAD.CZ, Ministerstvem dopravy a Ministerstvem obrany, resp. odborem vojenské dopravy Agentury logistiky z hlediska potřeb vojenské mobility.

Při tvorbě koncepce byly navrženy parametry pro posuzování důležitosti jednotlivých stanic, které byly ohodnoceny, a jejich aplikací na vytvořenou informační bázi byla vytvořena multikriteriální analýza. Díky ní bylo možno stanice hierarchicky uspořádat dle jejich potenciálu. Byl tedy zaveden materiál umožňující koncepční posuzování a prvotní hodnocení stanic, který je ovšem nutno brát jako nástroj pro usnadnění prvotního náhledu a pro podporu rozhodování v rámci vytváření koncepce. Na vyhodnocenou analýzu je nutno aplikovat apriorní expertní znalosti, které vnášejí do celkové koncepce další poznatky související se současnými i předpokládanými budoucími potřebami sítě vzhledem k predikci vývoje nákladní přepravy. Jedná se zejména o vývoj výkonů za analyzované období a predikce budoucího trendu, také však porovnání nákladů na opravy a údržbu jednotlivých stanic a plánované související infrastrukturní investiční akce. V souladu s tímto postupem byla navržena základní kategorizace stanic s doporučeními pro následující období. Na základě těchto kroků je při aktualizaci koncepce nutno kategorizaci stanic vždy upravit a navrhnout řešení vedoucí k racionalizaci provozu.

Základními pilíři racionalizace provozu současné sítě seřaďovacích stanic je minimalizace a centralizace prací. Toho je docíleno zejména návrhem útlumu provozu dnes neefektivně využívaných stanic a přesunu jejich prací do návazné nebo sousední seřaďovací stanice při zachování potřebné obsluhy jejího atrakčního obvodu, což je plně v souladu se zmiňovanými základními způsoby a možnostmi zlepšujícími efektivitu tohoto systému.

Sloučením provozu dvou stanic do jedné, která vykazuje výkonové rezervy a je schopna zpracovat současnou vlakovost a obsluhu atrakčního obvodu druhé, je dosaženo efektivnějšího využití výrobních faktorů, tedy místní infrastruktury a práce lidí a strojů podílejících se na zajištění obsluhy daných obvodů a návazných prací spojených s případnou vlakovostí výchozích nebo končících vlaků a zpracování zátěže průběžných vlaků.

Z pohledu ekonomiky údržby je doporučeno řešit možné jiné využití uvolněné doposud zatížené infrastruktury k jiným potřebným účelům, ze kterých lze vykazovat finanční příjem, který může pokrýt například výdaje na udržení provozuschopnosti dané infrastruktury. V případě, že nemá lokalita tento využitelný potenciál, lze infrastrukturu vyhodnotit jako postradatelnou a její většinovou část snést, čímž budou ušetřeny prostředky na budoucí opravy, údržbu a reinvestice. Při podrobném řešení jednotlivých návrhů je nutné zohlednit ekonomickou životnost a případné snesení konkrétní infrastruktury plánovat až po jejím ukončení.

Nad rámec výše zmíněných opatření je navržena ještě sada souvisejících doporučení vedoucí k rozšíření této analýzy o návazná témata, která mohou mít kladný vliv na ekonomiku a provoz spravované sítě seřaďovacích stanic.

Tento koncepční materiál zohledňuje trend na základě vyhodnocení dat za minulá období, a proto je nutné jej pravidelně aktualizovat. Analýza a hodnocení sítě musí probíhat v cyklech tak, aby do ní byly dostatečně včas promítnuty změny trhu a vývoj ekonomiky, se kterými nákladní přeprava velice úzce souvisí. V současné době se ekonomika nachází v období velmi rychlých změn, a proto je třeba sledovat její vývoj a trendy kontinuálně. Dokument se doporučuje revidovat a případně aktualizovat za běžných okolností v pravidelných 4letých intervalech, nebo dříve při zásadní změně související s železniční nákladní přepravou, a to

zejména z hlediska objemů nebo jiných ukazatelů majících vliv na seřaďovací stanice, případně při aktualizaci výchozích koncepčních dokumentů, jejichž doporučení jsou aplikována.

Použité zdroje

[1] ČESKO. Zákon č. 77 ze dne 20. března 1997 o státním podniku. In: Sbírka zákonů České republiky. 1997, částka 25, s. 1791-1797. Dostupný také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3016>.

[2] ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 [online]. Ministerstvo dopravy České Republiky, 2018 [cit. 25. 11. 2018]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-2023-s-v>.

[3] MOJŽIŠ, Vlastislav a Tatiana MOLKOVÁ. Technologie a řízení dopravy I: část železniční doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-7194-424-6.

[4] GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ. Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

[5] interní zdroj SŽ

[6] interní zdroj ČD Cargo, a. s.

[7] SŽ Staniční řád železniční stanice Beroun, č. j. 28069/2018 – SŽDC – OŘ PHA –820. Vydání č. 1, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[8] SŽ Staniční řád železniční stanice Bohumín, č. j. 8980/2013 – OŘ OVA-NŘP. Vydání č. 1, změna č. 1, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[9] SŽ Staniční řád železniční stanice Brno-Maloměřice, č. j. 5821/2013-OŘ/BNO. Vydání č. 1, změna č. 8, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[10] SŽ Staniční řád železniční stanice Břeclav, č. j. 00950/2013 – OŘ BNO. Vydání č. 1, změna č. 19, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[11] SŽ Staniční řád železniční stanice Česká Třebová, č. j. 9963/13-OŘ/HKR. Vydání č. 1, změna č. 11, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[12] SŽ Staniční řád železniční stanice České Budějovice, č. j. 10936/2013-OŘ PLZ. Vydání č. 1, změna č. 4, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[13] SŽ Staniční řád železniční stanice Český Těšín, č. j. 02231/2017 – SŽDC-L – OŘ OVA. Vydání č. 1, změna č. 1, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[14] SŽ Staniční řád železniční stanice Děčín hlavní nádraží, č. j. 21540/2016-SŽDC-OŘ UNL-OT. Vydání č. 1, změna č. 5, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[15] SŽ Staniční řád železniční stanice Havlíčkův Brod, č. j. 8185/2013-OŘ BNO. Vydání č. 1, změna č. 10, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[16] SŽ Staniční řád železniční stanice Hradec Králové hl. n., č. j. 10207/13-OŘ/HKR. Vydání č. 1, změna č. 6, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[17] SŽ Staniční řád železniční stanice Cheb, č. j. 21154/2016-SŽDC-OŘ UNL-OT. Vydání č. 1, změna č. 5, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[18] SŽ Staniční řád železniční stanice Kolín, č. j. 27584/2017-SŽDC-OŘ PHA-820. Vydání č. 1, změna č. 2, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

[19] SŽ Staniční řád železniční stanice Kralupy nad Vltavou, č. j. 37751/2016-SŽDC-OŘ PHA-ÚŘP. Vydání č. 1, změna č. 6, interní zdroj SŽ Včetně příloh.

- [20] SŽ Staniční řád železniční stanice Liberec, č. j. 00599/2017-SŽDC-L-OŘ HKR. Vydání č. 1, změna č. 2, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [21] SŽ Staniční řád železniční stanice Most nové nádraží, č. j. 17351/2017-SŽDC-OŘ UNL-NŘP. Vydání č. 1, změna č. 4, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [22] SŽ Staniční řád železniční stanice Nymburk hlavní nádraží, č. j. 12500/2013-OŘ PHA. Vydání č. 1, změna č. 2, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [23] SŽ Staniční řád železniční stanice Olomouc hl. n., č. j. 16714/2018-SŽDC-OŘ OLC. Vydání č. 1, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [24] SŽ Staniční řád železniční stanice Ostrava hl. n., č. j. 18776/2017-SŽDC-OŘ OVA-NŘP. Vydání č. 1, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [25] SŽ Staniční řád železniční stanice Ostrava-Kunčice, č. j. 04881/2017 – SŽDC-L- OŘ OVA. Vydání č. 1, změna č. 1, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [26] SŽ Staniční řád železniční stanice Pardubice hlavní nádraží, č. j. 12481/2016-SŽDC-OŘ HKR. Vydání č. 1, změna č. 3, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [27] SŽDC s. o. Staniční řád železniční stanice Plzeň hlavní nádraží, č. j. 10134/2017-SŽDC-OŘ PLZ-ÚŘP. Vydání č. 1, změna č. 8, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [28] SŽDC s. o. Staniční řád železniční stanice Praha-Libeň, č. j. 13086/2017-SŽDC-OŘ PHA-820. Vydání č. 1, změna č. 3, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [29] SŽ Staniční řád železniční stanice Přerov, č. j. 08484/2016-SŽDC-OŘ OLC. Vydání č. 1, změna č. 5, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [30] SŽ Staniční řád železniční stanice Sokolov, č. j. 19888/2018-SŽDC-OŘ UNL-NŘP. Vydání č. 1, změna č. 4, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [31] SŽ Staniční řád železniční stanice Turnov, č. j. 22069/13-OŘ/HKR. Vydání č. 1, změna č. 9, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [32] SŽ Staniční řád železniční stanice Valašské Meziříčí, č. j. 12773/2018-SŽDC-OŘ OLC. Vydání č. 1, změna č. 2, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [33] SŽ Staniční řád železniční stanice Veselí nad Lužnicí, č. j. 10116 / 2013-OŘ PLZ. Vydání č. 1, změna č. 17, interní zdroj SŽ Včetně příloh.
- [34] KOLEKTIV AUTORŮ. Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Praha: Státní fond dopravní infrastruktury, 2018. ISBN 978-80-907177-6-3.

Seznam obrázků

Obrázek 1 Mapa železniční sítě ČR, rozdělení sst do kategorií.....65

Seznam tabulek

Tabulka 1 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Beroun seř. n. [5]	10
Tabulka 2 Skutečné výkony ve stanici Beroun seř. n. [6].....	10
Tabulka 3 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Bohumín-Vrbice [5]	11
Tabulka 4 Skutečné výkony ve stanici Bohumín-Vrbice [6]	12
Tabulka 5 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Brno-Maloměřice [5].....	13
Tabulka 6 Skutečné výkony ve stanici Brno-Maloměřice [6]	13
Tabulka 7 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Břeclav předn. [5]	14
Tabulka 8 Skutečné výkony ve stanici Břeclav předn. [6]	15

Tabulka 9 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Česká Třebová směr. sk. [5].....	16
Tabulka 10 Skutečné výkony ve stanici Česká Třebová směr. sk. [6]	16
Tabulka 11 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst České Budějovice seř. n. [5] 18	
Tabulka 12 Skutečné výkony ve stanici České Budějovice seř. n. [6]	18
Tabulka 13 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Český Těšín [5]	19
Tabulka 14 Skutečné výkony ve stanici Český Těšín [6]	20
Tabulka 15 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Děčín hl. n. [5]	21
Tabulka 16 Skutečné výkony ve stanici Děčín hl. n. [6]	22
Tabulka 17 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Havlíčkův Brod [5].....	23
Tabulka 18 Skutečné výkony ve stanici Havlíčkův Brod [6]	23
Tabulka 19 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Hradec Králové hl. n. [5]	24
Tabulka 20 Skutečné výkony ve stanici Hradec Králové hl. n. [6]	24
Tabulka 21 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Cheb seř. obvod 2 [5]	26
Tabulka 22 Skutečné výkony ve stanici Cheb seř. obvod 2 [6]	26
Tabulka 23 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Kolín [5].....	27
Tabulka 24 Skutečné výkony ve stanici Kolín [6]	28
Tabulka 25 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Kralupy nad Vltavou [5]	29
Tabulka 26 Skutečné výkony ve stanici Kralupy nad Vltavou [6].....	29
Tabulka 27 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Liberec [5]	30
Tabulka 28 Skutečné výkony ve stanici Liberec [6]	31
Tabulka 29 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Most nové n. [5]	32
Tabulka 30 Skutečné výkony ve stanici Most nové n. [6].....	32
Tabulka 31 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Nymburk seř. n. [5].....	33
Tabulka 32 Skutečné výkony ve stanici Nymburk seř. n. [6]	34
Tabulka 33 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Olomouc pravé předn. [5]	35
Tabulka 34 Skutečné výkony ve stanici Olomouc pravé předn. [6].....	35
Tabulka 35 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Ostrava levé n. [5]	36
Tabulka 36 Skutečné výkony ve stanici Ostrava levé n. [6]	37
Tabulka 37 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Ostrava pravé n. [5]	38
Tabulka 38 Skutečné výkony ve stanici Ostrava pravé n. [6]	38
Tabulka 39 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Ostrava-Kunčice [5].....	39
Tabulka 40 Skutečné výkony ve stanici Ostrava-Kunčice [6]	40
Tabulka 41 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Pardubice hl. n. [5].....	41
Tabulka 42 Skutečné výkony ve stanici Pardubice hl. n. [6]	41
Tabulka 43 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Plzeň seř. n. [5]	42
Tabulka 44 Skutečné výkony ve stanici Plzeň hl. n. [6]	43
Tabulka 45 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Praha-Libeň [5].....	44
Tabulka 46 Skutečné výkony ve stanici Praha-Libeň [6]	44
Tabulka 47 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Přerov předn. [5]	45
Tabulka 48 Skutečné výkony ve stanici Přerov předn. [6].....	46
Tabulka 49 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Sokolov seř. n. [5]	47
Tabulka 50 Skutečné výkony ve stanici Sokolov seř. n. [6]	47
Tabulka 51 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Turnov [5].....	48
Tabulka 52 Skutečné výkony ve stanici Turnov [6]	48
Tabulka 53 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Valašské Meziříčí [5]	49
Tabulka 54 Skutečné výkony ve stanici Valašské Meziříčí [6]	50
Tabulka 55 Náklady na údržbu a opravy infrastruktury sst Veselí nad Lužnicí [5].....	51
Tabulka 56 Skutečné výkony ve stanici Veselí nad Lužnicí [6]	51
Tabulka 57 Vyhodnocení MKA	56
Tabulka 58 Průměrné náklady na opravy a údržbu.....	57

Seznam grafů

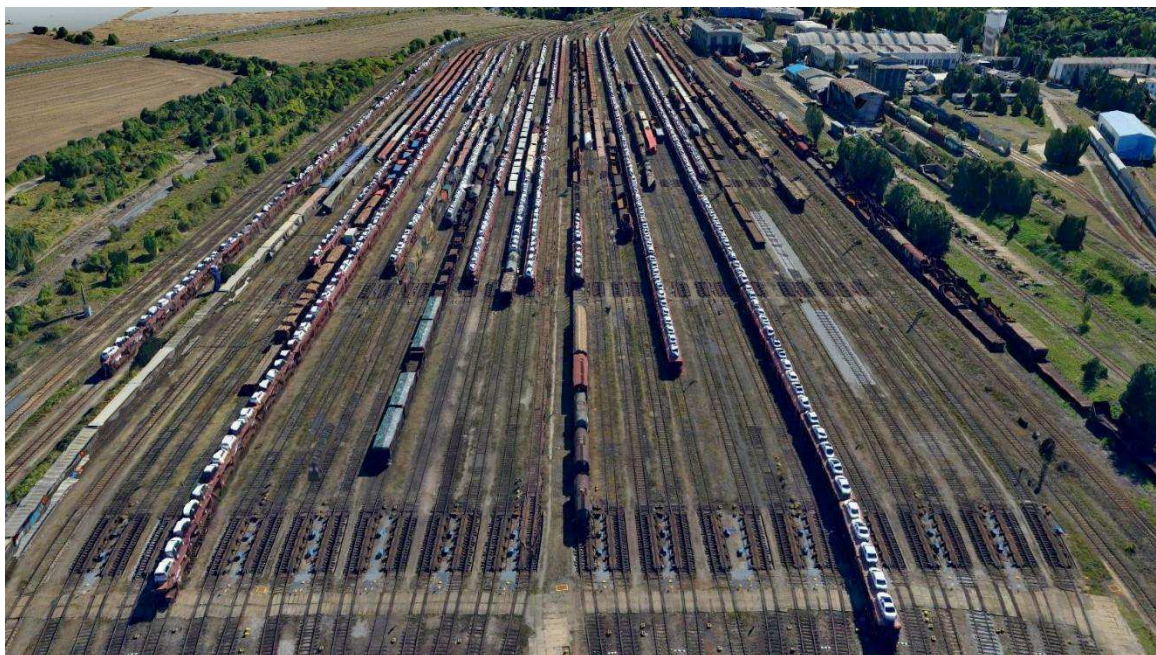
Graf 1 Skutečné výkony ve stanici Beroun seř. n. [6].....	11
Graf 2 Skutečné výkony ve stanici Bohumín-Vrbice [6]	12
Graf 3 Skutečné výkony ve stanici Brno-Maloměřice [6]	14
Graf 4 Skutečné výkony ve stanici Břeclav předn. [6]	15

Graf 5 Skutečné výkony ve stanici Česká Třebová směr. sk. [6]	17
Graf 6 Skutečné výkony ve stanici České Budějovice seř. n. [6]	19
Graf 7 Skutečné výkony ve stanici Český Těšín [6]	20
Graf 8 Skutečné výkony ve stanici Děčín hl. n. [6]	22
Graf 9 Skutečné výkony ve stanici Havlíčkův Brod [6]	23
Graf 10 Skutečné výkony ve stanici Hradec Králové hl. n. [6]	25
Graf 11 Skutečné výkony ve stanici Cheb seř. obvod 2 [6]	26
Graf 12 Skutečné výkony ve stanici Kolín [6]	28
Graf 13 Skutečné výkony ve stanici Kralupy nad Vltavou [6]	30
Graf 14 Skutečné výkony ve stanici Liberec [6]	31
Graf 15 Skutečné výkony ve stanici Most nové n. [6]	33
Graf 16 Skutečné výkony ve stanici Nymburk seř. n. [6]	34
Graf 17 Skutečné výkony ve stanici Olomouc pravé předn. [6]	36
Graf 18 Skutečné výkony ve stanici Ostrava levé n. [6]	37
Graf 19 Skutečné výkony ve stanici Ostrava pravé n. [6]	39
Graf 20 Skutečné výkony ve stanici Ostrava-Kunčice [6]	40
Graf 21 Skutečné výkony ve stanici Pardubice hl. n. [6]	42
Graf 22 Skutečné výkony ve stanici Plzeň hl. n. [6]	43
Graf 23 Skutečné výkony ve stanici Praha-Libeň [6]	45
Graf 24 Skutečné výkony ve stanici Přerov předn. [6]	46
Graf 25 Skutečné výkony ve stanici Sokolov seř. n. [6]	47
Graf 26 Skutečné výkony ve stanici Turnov [6]	49
Graf 27 Skutečné výkony ve stanici Valašské Meziříčí [6]	50
Graf 28 Skutečné výkony ve stanici Veselí nad Lužnicí [6]	51

**Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor strategie
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1**

© 2020

Datum tisku
10-12-2020



Příloha č. 1

Koncepce

seřad'ovacích stanic

**Výčet infrastruktury sst včetně nákladů na pořízení,
opravy a údržbu**

2019

Zpracoval: Ing. Daniel Pilát
Ing. Libor Šíp

Tato příloha obsahuje náklady na opravy a údržbu dlouhodobého hmotného majetku (dále jen DHM) jednotlivých seřaďovacích stanic sítě SŽDC. Konkrétně se jedná o následující sst:

- Beroun seř. n.;
- Bohumín-Vrbice;
- Brno-Maloměřice;
- Břeclav předn.;
- Česká Třebová směr. sk.;
- České Budějovice seř. n.;
- Český Těšín;
- Děčín hl. n.;
- Havlíčkův Brod;
- Hradec Králové hl. n.;
- Cheb seř. obvod 2;
- Kolín;
- Kralupy nad Vltavou;
- Liberec;
- Most nové n.;
- Nymburk seř. n.;
- Olomouc pravé předn.;
- Ostrava levé n.;
- Ostrava pravé n.;
- Ostrava-Kunčice;
- Pardubice;
- Plzeň seř. n.;
- Praha-Libeň;
- Přerov předn.;
- Sokolov seř. n.;
- Turnov;
- Valašské Meziříčí;
- Veselí nad Lužnicí.

Náklady jsou seskupeny vždy pro každou sst dle jednotlivých Správ, které mají daný majetek v gesci. Tabulky obsahují rok pořízení DHM, odepsanou částku a částky, které byly vynaloženy na opravy a údržbu v jednotlivých letech za danou Správu. Takto seskupená data jsou použita pro výpočet průměrných nákladů, které lze použít pro plánování výdajů na příští období. Budou také důležitým podkladem pro vytváření metodiky stanovení technologické životnosti a investičních cyklů infrastruktury seřaďovacích stanic, která je doporučena a plánována jako návazná činnost na vytvoření koncepce sst.

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Beroun seř.n.

Správa: trať Praha západ

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					2 583 567 Kč	8 883 528 Kč	7 926 683 Kč	6 383 429 Kč	26 480 907 Kč	5 192 146 Kč	5 735 351 Kč	9 805 702 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	Žel.spodek Beroun seř.n.	1898	50 071 964 Kč	0 Kč										
2	Beroun kol.101	1991	2 037 987 Kč	693 287 Kč										
3	Beroun kol.107	1991	2 123 843 Kč	676 940 Kč										
4	Beroun kol.201	1960	204 281 Kč	0 Kč										
5	Beroun kol.203	1977	600 000 Kč	0 Kč										
6	Beroun kol.205	1978	600 000 Kč	0 Kč										
7	Beroun kol.207	1978	700 000 Kč	0 Kč										
8	Beroun kol.209	1978	700 000 Kč	0 Kč										
9	Beroun kol.211	1978	7 189 567 Kč	3 983 830 Kč										
10	Beroun kol.213	1978	710 000 Kč	0 Kč										
11	Beroun kol.221	1950	50 000 Kč	0 Kč										
12	Beroun kol.223	1950	50 000 Kč	0 Kč										
13	Beroun kol.225	1950	70 000 Kč	0 Kč										
14	Beroun kol.227	1940	50 000 Kč	0 Kč										
15	Beroun kol.235	1940	5 445 934 Kč	3 040 124 Kč										
16	Beroun vřh.207	1960	60 000 Kč	0 Kč										
17	Beroun vřh.208	1970	100 000 Kč	0 Kč										
18	Beroun vřh.211	1972	100 000 Kč	0 Kč										
19	Beroun vřh.212	1960	60 000 Kč	0 Kč										
20	Beroun vřh.214	1973	100 000 Kč	0 Kč										
21	Beroun vřh.215	1960	60 000 Kč	0 Kč										
22	Beroun vřh.216	1960	60 000 Kč	0 Kč										
23	Beroun vřh.217	1959	60 000 Kč	0 Kč										
24	Beroun vřh.218	1960	60 000 Kč	0 Kč										
25	Beroun vřh.221	1960	60 000 Kč	0 Kč										
26	Beroun vřh.222	1946	20 000 Kč	0 Kč										
27	Beroun vřh.225	1990	522 654 Kč	75 869 Kč										
28	Beroun vřh.226	1990	582 596 Kč	84 571 Kč										
29	Beroun vřh.227	1990	467 146 Kč	67 811 Kč										
30	Beroun vřh.228	1990	582 596 Kč	84 571 Kč										
31	Beroun vřh.229	1990	467 146 Kč	67 811 Kč										
32	Beroun vřh.230	1990	582 595 Kč	84 570 Kč										
33	Beroun vřh.231	1990	467 146 Kč	67 811 Kč										
34	Beroun vřh.233	1990	467 146 Kč	67 811 Kč										
35	Beroun vřh.234	1990	467 146 Kč	67 811 Kč										
36	Beroun vřh.236	1990	582 596 Kč	84 571 Kč										
37	Beroun vřh.237	1990	396 483 Kč	57 528 Kč										
38	Beroun vřh.238	1990	467 145 Kč	67 810 Kč										
39	Beroun vřh.239	1990	467 145 Kč	67 810 Kč										
40	Žst.Beroun, vřh.108	1994	346 548 Kč	91 884 Kč										
41	Žst.Beroun vřhybka č.109	1994	346 548 Kč	91 884 Kč										
42	Žst.Beroun, vřhybka č.111	1994	346 548 Kč	91 884 Kč										
43	Žst.Beroun, vřhybka č.112	1994	346 548 Kč	91 884 Kč										
44	Žst.Beroun, vřh.113	1994	346 548 Kč	91 884 Kč										
45	Žst.Beroun, vřh.114	1994	346 548 Kč	91 884 Kč										
46	Žst. Beroun, vřh.115	1994	346 548 Kč	91 884 Kč										
47	Žst.Beroun, vřh.245	1994	304 099 Kč	80 621 Kč										
48	Žst.Beroun, vřh.246	1994	304 099 Kč	80 621 Kč										
49	Žst.Beroun, vřh.247	1994	304 099 Kč	80 621 Kč										
50	Žst.Beroun, vřh.248	1994	304 099 Kč	80 621 Kč										
51	Žst.Beroun, vřh.249	1994	263 042 Kč	69 733 Kč										
52	Beroun kol.105	1994	189 135 Kč	71 933 Kč										
53	Žst.Beroun - kolej.spojka č.239 - 244	1994	54 500 Kč	20 719 Kč										
54	Žst.Beroun - kolej.spojka č.114 -249	1994	207 100 Kč	78 792 Kč										
55	Beroun kol.103	1994	189 135 Kč	71 933 Kč										
56	Žst.Beroun kol.č.229	2000	2 951 218 Kč	1 699 890 Kč										
57	Žst.Beroun kol.č.231	2000	3 407 154 Kč	1 962 506 Kč										
58	Žst.Beroun kol.č.233	2000	3 393 808 Kč	1 954 824 Kč										
59	Žst.Beroun kol.č.95 B - vřhah	2000	3 796 508 Kč	2 169 500 Kč										
60	Žel.spodek Beroun kol.109	2008	1 Kč	0 Kč										

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Beroun seř.n.

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky Praha západ

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					1 789 771 Kč	1 329 977 Kč	1 043 577 Kč	935 150 Kč	1 827 740 Kč	1 202 250 Kč	706 688 Kč	1 574 861 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	Beroun seř.n.SZZ	1994	4 403 800 Kč	0 Kč										
2	Spádovištní zařízení	1968	4 976 976 Kč	0 Kč										bude zčásti zrušeno a přesunuto do nového tech. objektu
3	Kolejové brzdy s příslušenstvím	1988	1 606 087 Kč	0 Kč										
4	Rozhlasové zařízení Beroun seř.n.	1950	819 323 Kč	0 Kč									11/2008 cca 8 000	další oprava by měla proběhnout 2020-2021 letos se v Berouně celý venkovní rozhlas v kolejisti zrušil

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Beroun seř.n.

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					3 719 636 Kč	5 059 202 Kč	1 924 017 Kč	2 055 435 Kč	2 024 429 Kč	2 109 723 Kč	2 048 723 Kč	2 249 037 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	ÚDR v žst. Beroun	2002	298 282 Kč	298 282 Kč										
2	Osvětlení os.n. Beroun + k. v.	1970	12 951 294 Kč	0 Kč										
3	NPZZ/PZS/MKP 4288.Beroun-Zdice	1972	39 099 Kč	0 Kč										
4	Kolej.brzdy seř.n.žst. Beroun	1983	9 300 Kč	0 Kč										
5	Náhr.zdroj el.EASd 200/7-79 stabilizní ZZE	1977	258 360 Kč	0 Kč										
6	Trafostanice zděná 22/0,4kV - seřaz. nářz.	1995	69 236 Kč	0 Kč										
7	Kabel.připojka rest.Beroun ŽST	1995	68 642 Kč	0 Kč										
8	Rozvod nn Beroun	2008	1 Kč	0 Kč										
9	TV Beroun žst./ss	1973	7 764 246 Kč	0 Kč										
10	TV Beroun-Zdice/ss úsek	1989	4 824 538 Kč	605 513 Kč										
11	DORO žst.Beroun	2002	151 164 Kč	151 164 Kč										

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Beroun seř.n.

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Beroun seř.n. - stavebčo č.1 - IČ5000145783	1962	208 625 Kč	31 657 Kč	11 532 Kč	4 430 Kč	1 020 Kč	3 785 Kč	25 435 Kč	22 939 Kč	8 775 Kč	5 612 Kč		
2	Beroun seř.n. - stavebčo č.2 - IČ5000145789	1890	10 417 Kč	0 Kč	26 572 Kč	73 025 Kč	56 620 Kč	0 Kč	23 720 Kč	8 417 Kč	1 952 Kč	39 383 Kč		
3	Beroun seř.n. - útulek posunu u stav.č.2 - IČ600385839	1963	536 Kč	417 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
4	Beroun seř.n. - vřhybkář.st.č.5 - IČ5000145740	1943	5 287 Kč	0 Kč	1 438 Kč	101 694 Kč	14 064 Kč	23 035 Kč	0 Kč	3 500 Kč	18 195 Kč	0 Kč		
5	Beroun seř.n. - stavebčo č.3 - IČ5000145742	1890	157 174 Kč	0 Kč	52 098 Kč	102 158 Kč	60 501 Kč	2 798 Kč	18 424 Kč	8 397 Kč	6 972 Kč	14 808 Kč		
6	Beroun seř.n. - stavebčo č.4 - IČ5000145764	1962	216 569 Kč	32 928 Kč	33 953 Kč	95 204 Kč	43 242 Kč	2 071 Kč	780 Kč	17 890 Kč	765 Kč	3 744 Kč		
7	Beroun seř.n. - provoz bud. kolej. brzd - IČ5000145803	1983	91 806 Kč	38 838 Kč	23 092 Kč	3 696 Kč	7 242 Kč	2 700 Kč	11 331 Kč	7 000 Kč	40 509 Kč	0 Kč		
8	Beroun seř.n. - vřhybkář.st.č.9 - IČ5000145744	1944	383 Kč	0 Kč	468 Kč	0 Kč	8 365 Kč	264 Kč	0 Kč	7 000 Kč	440 Kč	0 Kč		

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Bohumín-Vrbice

Správa: trať

Poř.č.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Bohumín Vrbice - kolej č.608	2006	2 927 552 Kč	358 066 Kč	55 643 Kč	22 018 Kč	54 801 Kč	154 376 Kč	107 804 Kč	398 548 Kč	123 864 Kč	38 721 Kč		
2	Bohumín Vrbice - kolej č.610	2006	3 040 875 Kč	358 066 Kč	62 871 Kč	11 560 Kč	17 654 Kč	290 136 Kč	94 926 Kč	156 474 Kč	98 543 Kč	46 286 Kč		
3	Bohumín Vrbice - kolej č.612	2006	2 812 868 Kč	330 285 Kč	25 694 Kč	41 892 Kč	87 364,50	150 680 Kč	217543,4	87 412 Kč	184 561 Kč	29 651 Kč		
4	Bohumín Vrbice - kolej č.614	2006	2 317 377 Kč	338 769 Kč	86 123 Kč	1 800 Kč	211 844 Kč	87 521 Kč	47 450 Kč	825 365 Kč	54 682 Kč	63 542 Kč		
5	Bohumín Vrbice - kolej č.616	2006	3 395 893 Kč	385 847 Kč	56 213 Kč	18 934 Kč	153 620 Kč	126 549 Kč	64 862 Kč	205 420 Kč	78 563 Kč	53 850 Kč		
6	Bohumín Vrbice - kolej č.618	2006	2 676 777 Kč	385 847 Kč	9 543 Kč	6 237 Kč	157 862 Kč	19 654 Kč	94 790 Kč	143 659 Kč	137 962 Kč	41 236 Kč		
7	Bohumín Vrbice - kolej č.620	2006	2 163 510 Kč	410 541 Kč	7 893 Kč	32 725 Kč	193 459 Kč	93 568 Kč	56 941 Kč	1 787 563 Kč	54 692 Kč	57 846 Kč		
8	Bohumín Vrbice - kolej č.622	2006	2 234 908 Kč	416 714 Kč	5 412 Kč	22 459 Kč	94 867 Kč	134 573 Kč	106 582 Kč	54 123 Kč	213 568 Kč	2 145 662 Kč		
9	Bohumín Vrbice - kolej č.624	2006	2 432 781 Kč	364 240 Kč	6 537 Kč	17 677 Kč	268 150 Kč	45 692 Kč	40 886 Kč	125 160 Kč	147 529 Kč	25 476 Kč		
10	Bohumín Vrbice - kolej č.626	2006	2 291 213 Kč	364 240 Kč	9 413 Kč	7 563 Kč	359 146 Kč	7 862 Kč	66 431 Kč	78 456 Kč	173 693 Kč	32 547 Kč		
11	Bohumín Vrbice - kolej č.628	2006	2 374 177 Kč	642 622 Kč	11 573 Kč	19 454 Kč	28 694 Kč	146 329 Kč	74462,3	75 632 Kč	143 562 Kč	1 894 563 Kč		
12	Bohumín Vrbice - kolej č.630	1982	2 449 615 Kč	0 Kč	3 512 Kč	18 746 Kč	12 564 Kč	72 163 Kč	79 570 Kč	84 561 Kč	94 588 Kč	38 512 Kč		
13	Bohumín Vrbice - kolej č.632	1983	2 097 143 Kč	0 Kč	8 432 Kč	4 864 Kč	132 793 Kč	63 252 Kč	55486,6	28 156 Kč	108 563 Kč	47 121 Kč		
14	Bohumín Vrbice - kolej č.634	2006	1 815 813 Kč	1 813 355 Kč	2 154 Kč	2 500 Kč	18 565 Kč	53 621 Kč	18 516 Kč	213 659 Kč	45 682 Kč	53 635 Kč		
15	Bohumín Vrbice - kolej č.616a	1960	700 098 Kč	0 Kč	7 973 Kč	84 236 Kč	118 653 Kč	63 214 Kč	61 326 Kč	78 541 Kč	189 437 Kč	65 428 Kč		
16	Bohumín Vrbice - výhybka č.610	1988	32 624 Kč	4 910 Kč	189 632 Kč	84 563 Kč	153 679 Kč	115 326 Kč	103 664 Kč	168 594 Kč	125 486 Kč	219 562 Kč		
17	Bohumín Vrbice - výhybka č.612	1971	305 958 Kč	0 Kč	296 547 Kč	115 602 Kč	164 893 Kč	123 569 Kč	182 537 Kč	94 526 Kč	175 463 Kč	54 254 Kč		
18	Bohumín Vrbice - výhybka č.613	1972	90 178 Kč	0 Kč	254 164 Kč	122 378 Kč	87 921 Kč	96 321 Kč	105 858 Kč	41 260 Kč	192 341 Kč	28 547 Kč		
19	Bohumín Vrbice - výhybka č.614	1972	90 178 Kč	0 Kč	85 621 Kč	135 419 Kč	196 345 Kč	146 522 Kč	71 456 Kč	35 149 Kč	157 804 Kč	39 457 Kč		
20	Bohumín Vrbice - výhybka č.616	1951	95 356 Kč	0 Kč	91 456 Kč	56410,30	183 159 Kč	85 631 Kč	62 788 Kč	46 137 Kč	168 141 Kč	68 543 Kč		
21	Bohumín Vrbice - výhybka č.617	1951	85 342 Kč	0 Kč	101 248 Kč	48 950 Kč	212 745 Kč	114 564 Kč	35 040 Kč	54 921 Kč	225683,4	24 358 Kč		
22	Bohumín Vrbice - výhybka č.618	1964	360 712 Kč	0 Kč	211 582 Kč	35 742 Kč	256 471 Kč	49 623 Kč	79 574 Kč	83 542 Kč	185 132 Kč	43 569 Kč		
23	Bohumín Vrbice - výhybka č.619	1973	207 699 Kč	0 Kč	28 651 Kč	8 546 Kč	137 236 Kč	94 783 Kč	14 237 Kč	32 546 Kč	127 692 Kč	51 238 Kč		
24	Bohumín Vrbice - výhybka č.620	1961	90 173 Kč	0 Kč	318 952 Kč	83459,90	124 639 Kč	214 563 Kč	11 563 Kč	17 676 Kč	315 468 Kč	25 439 Kč		
25	Bohumín Vrbice - výhybka č.621	1949	85 342 Kč	0 Kč	33 480 Kč	101 248 Kč	63 241 Kč	152 349 Kč	15 479 Kč	26 854 Kč	198 452 Kč	26 581 Kč		
26	Bohumín Vrbice - výhybka č.622	1981	90 178 Kč	0 Kč	77 890 Kč	24 567 Kč	149 824 Kč	54 238 Kč	68 624 Kč	45 231 Kč	283 452 Kč	39 456 Kč		
27	Bohumín Vrbice - výhybka č.624	1959	185 529 Kč	0 Kč	48 752 Kč	8 963 Kč	93 564 Kč	43562,70	115 583 Kč	54 862 Kč	76 524 Kč	53 130 Kč		
28	Bohumín Vrbice - výhybka č.625	1969	90 176 Kč	0 Kč	11 530 Kč	7 846 Kč	73 525 Kč	65 821 Kč	71 402 Kč	14 527 Kč	84 235 Kč	19 583 Kč		
29	Bohumín Vrbice - výhybka č.626 + příp628	2006	707 701 Kč	706 739 Kč	15 642 Kč	13 457 Kč	57 484 Kč	89 563 Kč	21 546 Kč	7 893 Kč	67 945 Kč	39 451 Kč		
30	Bohumín Vrbice - výhybka č.627 + příp629	2006	2 266 508 Kč	2 263 453 Kč	88 524 Kč	19 263 Kč	82 356 Kč	146 590 Kč	9 423 Kč	25 468 Kč	142 356 Kč	56 892 Kč		
31	Bohumín Vrbice - výhybka č.628 + příp629	2006	2 266 508 Kč	2 263 474 Kč	62 315 Kč	11 359 Kč	65 423 Kč	186 326 Kč	19 822 Kč	17 563 Kč	94 587 Kč	33 438 Kč		
32	Bohumín Vrbice - výhybka č.629 + příp633	2006	2 266 508 Kč	2 263 453 Kč	72 137 Kč	17 563 Kč	75 632 Kč	163 290 Kč	24 576 Kč	52 361 Kč	159 635 Kč	41 236 Kč		
33	Bohumín Vrbice - výhybka č.630 + příp635	2006	1 555 701 Kč	1 553 611 Kč	93 251 Kč	27 894 Kč	39 562 Kč	148 360 Kč	41 584 Kč	84 153 Kč	178 653 Kč	38 463 Kč		
34	Bohumín Vrbice - výhybka č.631 + příp634	2006	2 457 090 Kč	2 453 791 Kč	27 463 Kč	37 961 Kč	52 362 Kč	286 543 Kč	12 356 Kč	17 454 Kč	132 569 Kč	54 214 Kč		
35	Bohumín Vrbice - výhybka č.633 + příp636	2006	2 252 230 Kč	2 249 209 Kč	12 543 Kč	17 633 Kč	63 215 Kč	132 568 Kč	51 236 Kč	19 658 Kč	178 655 Kč	62 358 Kč		
36	Bohumín Vrbice - výhybka č.634 + příp638	2006	2 457 090 Kč	2 453 791 Kč	94 358 Kč	29 846 Kč	92 561 Kč	180 463 Kč	32 587 Kč	38 750 Kč	201 548 Kč	35 641 Kč		
37	Bohumín Vrbice - výhybka č.635 + příp640	2006	1 565 634 Kč	1 563 531 Kč	56 387 Kč	38 469 Kč	102 548 Kč	98 514 Kč	56 482 Kč	11 526 Kč	68 452 Kč	94 286 Kč		
38	Bohumín Vrbice - výhybka č.636 + příp638	2006	2 144 080 Kč	2 141 107 Kč	10 256 Kč	32 581 Kč	83 612 Kč	196 321 Kč	92 408 Kč	34 561 Kč	112 357 Kč	78 956 Kč		
39	Bohumín Vrbice - výhybka č.637 + příp640	2006	1 481 208 Kč	1 479 225 Kč	214 681 Kč	88 796 Kč	29 653 Kč	126 852 Kč	73 525 Kč	98 742 Kč	145 623 Kč	283 569 Kč		
40	Bohumín Vrbice - výhybka č.638 + příp639	2006	2 247 264 Kč	2 244 255 Kč	72 593 Kč	45 632 Kč	42 156 Kč	175638,40	70 002 Kč	38 246 Kč	201 547 Kč	149 515 Kč		
41	Bohumín Vrbice - výhybka č.639 + příp641	2006	2 417 360 Kč	2 414 121 Kč	65 760 Kč	75 356 Kč	82 304 Kč	111 251 Kč	165 231 Kč	23 757 Kč	195 463 Kč	113 257 Kč		
42	Bohumín Vrbice - výhybka č.640 + příp641	2006	1 872 306 Kč	1 869 792 Kč	83 211 Kč	55 689 Kč	68 020 Kč	132 568 Kč	155 586 Kč	65 482 Kč	135 476 Kč	189 524 Kč		
43	Bohumín Vrbice - výhybka č.641 + příp642	2006	1 493 624 Kč	1 491 618 Kč	75 443 Kč	89 657 Kč	51228,60	102 309 Kč	131 254 Kč	87 352 Kč	156 321 Kč	89 563 Kč		
44	Bohumín Vrbice - výhybka č.642 + příp643	2006	1 725 800 Kč	1 723 480 Kč	97 254 Kč	11 589 Kč	79 453 Kč	126 893 Kč	142 369 Kč	208 562 Kč	178 564 Kč	45 682 Kč		
45	Bohumín Vrbice - výhybka č.647	1990	308 808 Kč	20 843 Kč	101 863 Kč	68 512 Kč	58 967 Kč	82 361 Kč	174 265 Kč	198 536 Kč	76 529 Kč	28 945 Kč		
46	Bohumín Vrbice - žel. spodek km 271,741-273,335	1897	26 873 395 Kč	0 Kč	42 766 Kč	1 675 Kč	0 Kč	82 623 Kč	7 191 Kč	3 300 Kč	0 Kč	0 Kč		

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Bohumín-Vrbice

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky

Poř.č.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Bohumín Vrbice brzdy	1979	1 023 331 Kč	0 Kč	127 905 Kč	124 589 Kč	78 668 Kč	4 357 Kč	46 607 Kč	7 274 Kč	4 394 Kč	4 925 Kč		Zakonzenován od 31.5.2012
2	Bohumín Vrbice zabezpečovací zařízení		nemí samostatný		35 380 Kč	36 150 Kč	38 265 Kč	35 258 Kč	37 709 Kč	58 859 Kč	35 553 Kč	39 852 Kč		
3	Bohumín Vrbice sdělovací		nemí samostatný		10 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč		odhad

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Bohumín-Vrbice

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.č.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Silnoproudá zařízení	2000-2005	4 000 000 Kč	700 000 Kč	834 610 Kč	957 055 Kč	647 095 Kč	671 263 Kč	1 879 635 Kč	705 935 Kč	726 451 Kč	740 609 Kč		OSV, EOY
2	Slaboproudá zařízení	2005	200 000 Kč	35 000 Kč	10 733 Kč	1 192 Kč	5 612 Kč	3 934 Kč	15 169 Kč	9 500 Kč	11 415 Kč	9 071 Kč		
3	Trakční vedení	1980	6 500 000 Kč	0 Kč	567 199 Kč	463 287 Kč	626 059 Kč	1 191 726 Kč	409 618 Kč	783 487 Kč	1 259 576 Kč	1 316 754 Kč	Částečná rekonstrukce cca 5% rozsahu v roce 2002, 2005	včetně DOUO

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Bohumín-Vrbice

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.č.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Bohumín Vrbice - žst.-stavědlo č.12 - IC5000344453	1995	712 620 Kč	413 303 Kč	22 141 Kč	1 324 Kč	2 504 Kč	1 343 Kč	4 924 Kč	1 580 Kč	0 Kč	0 Kč		
2	Bohumín Vrbice - žst.-stavědlo č.14 - IC5000244548	1968	993 086 Kč	867 598 Kč	301 Kč	42 808 Kč	467 Kč	8 977 Kč	7 284 Kč	20 000 Kč	28 752 Kč	1 435 Kč	2013 - rekonstrukce fasády, oken a podlahy	

Oblastní ředitelství: Brno

Stanice: Brno - Maloměřice

Správa: trať Brno

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					28 051 353,17	22 675 710,51	10 389 306,24	14 755 688,52	20 959 419,70	13 940 127,20	19 510 473,49	11 363 096,50		společné náklady pro všechny DLHM v příslušném roce
1	Brno Maloměřice S.N. zařízení ptekl.n.	1965	88 109,00	1 615,00										
2	Brno Maloměřice	1955	28 579 806,95	5 541 202,12										
3	Brno Maloměřice výhybka č.4 - 103A/B	1962	77 931,00	19 000,00										
4	Brno Maloměřice kolej č. P2	1984	478 188,00	0,00										
5	Brno Maloměřice kolej č. 101	1987	2 318 522,00	853 213,00										
6	Brno Maloměřice kolej č. 101B	1987	264 391,00	97 287,00										
7	Brno Maloměřice kolej č. 102	1987	2 379 516,00	875 651,00										
8	Brno Maloměřice kolej č. 126	1987	1 857 053,00	694 487,00										
9	Brno Maloměřice kolej č. 128	1987	2 046 895,00	753 269,00										
10	Brno Maloměřice kolej č. 121B	1989	49 533,00	21 504,00										
11	Brno Maloměřice kolej č. 121C	1989	138 694,00	60 196,00										
12	Brno Maloměřice kolej č. 126C	1989	974 254,00	381 562,00										
13	Brno Maloměřice kolej č. V1	1980	1 431 763,12	298 407,00										
14	Brno Maloměřice kolej č. V2	1953	84 853,00	33 905,00										
15	Brno Maloměřice kolej č. P3	1958	493 620,00	0,00										
16	Brno Maloměřice kolej č. V3	1953	3 732 669,00	1 184 108,00										
17	Brno Maloměřice kolej č. 103	1958	2 266 969,00	834 233,00										
18	Brno Maloměřice kolej č. 104	1958	2 292 555,00	843 631,00										
19	Brno Maloměřice kolej č. 105	1958	2 281 183,00	839 503,00										
20	Brno Maloměřice kolej č. 105B	1958	305 020,00	121 557,00										
21	Brno Maloměřice kolej č. 106	1958	2 060 246,00	815 541,00										
22	Brno Maloměřice kolej č. 107	1958	1 580 671,00	245 324,00										
23	Brno Maloměřice kolej č. 108	1958	2 203 647,00	1 055 999,00										
24	Brno Maloměřice kolej č. 109	1958	2 055 517,00	801 246,00										
25	Brno Maloměřice kolej č. 110	1958	2 088 617,00	816 504,00										
26	Brno Maloměřice kolej č. 111	1958	2 145 360,00	838 496,00										
27	Brno Maloměřice kolej č. 112	1958	2 154 817,00	846 918,00										
28	Brno Maloměřice kolej č. 113	1958	2 199 741,00	869 051,00										
29	Brno Maloměřice kolej č. 114	1958	2 197 550,00	1 028 527,00										
30	Brno Maloměřice kolej č. 115	1958	2 226 322,00	1 107 035,00										
31	Brno Maloměřice kolej č. 116	1958	1 739 325,00	376 419,00										
32	Brno Maloměřice kolej č. 117	1982	1 261 839,00	168 099,00										
33	Brno Maloměřice kolej č. 118	1982	1 190 410,00	158 180,00										
34	Brno Maloměřice kolej č. 119	1982	1 175 308,00	156 441,00										
35	Brno Maloměřice kolej č. 120	1958	1 729 942,00	294 472,00										
36	Brno Maloměřice kolej č. 121	1981	1 917 891,00	543 702,00										
37	Brno Maloměřice kolej č. 122	1981	2 205 681,00	620 252,00										
38	Brno Maloměřice kolej č. 123	1981	1 856 021,00	497 141,00										
39	Brno Maloměřice kolej č. 125	1958	1 584 138,00	454 090,00										
40	Brno Maloměřice kolej č. 125B	1958	397 279,00	65 806,00										
41	Brno Maloměřice kolej č. 126B	1958	1 048 867,00	447 588,00										
42	Brno Maloměřice kolej č. 126D	1958	911 709,00	388 960,00										
43	Brno Maloměřice kolej č. 127	1958	1 919 671,00	645 267,00										
44	Brno Maloměřice kolej č. 129	1958	1 786 863,00	493 686,00										
45	Brno Maloměřice kolej č. 401	1977	463 223,00	53 904,00										
46	Brno Maloměřice kolej č. 402	1977	414 748,00	41 540,00										
47	Brno Maloměřice kolej č. 403	1977	397 651,00	34 351,00										
48	Brno Maloměřice kolej č. 404	1977	468 187,00	55 196,00										
49	Brno Maloměřice kolej č. 405	1978	438 357,00	62 332,00										
50	Brno Maloměřice kolej č. 406	1978	429 745,00	58 938,00										
51	Brno Maloměřice kolej č. 407	1978	374 482,00	43 113,00										
52	Brno Maloměřice kolej č. 408	1977	394 144,00	49 795,00										
53	Brno Maloměřice kolej č. 409	1977	440 422,00	38 297,00										
54	Brno Maloměřice kolej č. 410	1977	463 223,00	53 905,00										
55	Brno Maloměřice výhybka č.4	1987	179 744,00	0,00										
56	Brno Maloměřice výhybka č.5A	1987	179 744,00	0,00										
57	Brno Maloměřice výhybka č.5B	1987	179 744,00	0,00										
58	Brno Maloměřice výhybka č.147A	1989	166 018,00	29 371,00										
59	Brno Maloměřice výhybka č.150	1989	166 018,00	29 371,00										
60	Brno Maloměřice výhybka č.151	1989	166 018,00	29 371,00										
61	Brno Maloměřice výhybka č.206	1988	196 296,00	22 288,00										
62	Brno Maloměřice výhybka č.208	1988	157 964,00	17 906,00										
63	Brno Maloměřice výhybka č.209	1988	417 518,00	48 907,00										
64	Brno Maloměřice výhybka č.210A	1988	196 296,00	22 288,00										
65	Brno Maloměřice výhybka č. 210B	1988	157 964,00	17 906,00										
66	Brno Maloměřice výhybka č.211	1988	417 520,00	48 909,00										
67	Brno Maloměřice výhybka č.212	1988	169 538,00	19 259,00										
68	Brno Maloměřice výhybka č.221	1988	282 159,00	33 535,00										
69	Brno Maloměřice výhybka č.401	1988	157 964,00	17 906,00										
70	Brno Maloměřice výhybka č.402	1988	157 964,00	17 906,00										
71	Brno Maloměřice výhybka č.403	1988	157 964,00	17 906,00										
72	Brno Maloměřice výhybka č.404	1988	157 964,00	17 906,00										
73	Brno Maloměřice výhybka č.405	1988	157 964,00	17 906,00										
74	Brno Maloměřice výhybka č.406	1988	157 964,00	17 906,00										
75	Brno Maloměřice výhybka č.407	1988	157 964,00	17 906,00										
76	Brno Maloměřice výhybka č.408	1988	157 964,00	17 906,00										
77	Brno Maloměřice výhybka č.409	1988	157 964,00	17 906,00										
78	Brno Maloměřice výhybka č.420	1988	282 161,00	33 537,00										
79	Brno Maloměřice výhybka č.19	1956	116 696,00	0,00										
80	Brno Maloměřice výhybka č.101	1972	126 155,00	0,00										
81	Brno Maloměřice výhybka č.102	1980	94 260,00	0,00										
82	Brno Maloměřice výhybka č.103	1971	304 409,00	0,00										
83	Brno Maloměřice výhybka č.104	1962	126 155,00	0,00										
84	Brno Maloměřice výhybka č.105	1960	126 155,00	0,00										
85	Brno Maloměřice výhybka č.106	1980	73 000,00	0,00										
86	Brno Maloměřice výhybka č.107	1980	73 000,00	0,00										
87	Brno Maloměřice výhybka č.108	1962	126 155,00	0,00										
88	Brno Maloměřice výhybka č.108A	1962	126 155,00	0,00										
89	Brno Maloměřice výhybka č.109	1958	126 155,00	0,00										
90	Brno Maloměřice výhybka č.110	1958	126 155,00	0,00										
91	Brno Maloměřice výhybka č.113	1980	73 000,00	0,00										
92	Brno Maloměřice výhybka č.114	1980	73 000,00	0,00										
93	Brno Maloměřice výhybka č.115	1980	73 000,00	0,00										
94	Brno Maloměřice výhybka č.116	1960	126 155,00	0,00										
95	Brno Maloměřice výhybka č.117	1959	126 155,00	0,00										
96	Brno Maloměřice výhybka č.118	1960	126 155,00	0,00										
97	Brno Maloměřice výhybka č.119	1980	73 000,00	0,00										
98	Brno Maloměřice výhybka č.120	1980	73 000,00	0,00										
99	Brno Maloměřice výhybka č.121	1980	73 000,00	0,00										
100	Brno Maloměřice výhybka č.122	1980	73 000,00	0,00										
101	Brno Maloměřice výhybka č.123	1980	73 000,00	0,00										
102	Brno Maloměřice výhybka č.127	1979	73 000,00	0,00										
103	Brno Maloměřice výhybka č.128	1979	73 000,00	0,00										
104	Brno Maloměřice výhybka č.129	1979	73 000,00	0,00										
105	Brno Maloměřice výhybka č.130	1979	73 000,00	0,00										
106	Brno Maloměřice výhybka č.131	1980	73 000,00	0,00										
107	Brno Maloměřice výhybka č.132	1980	73 000,00	0,00										
108	Brno Maloměřice výhybka č.133	1980	73 000,00	0,00										
109	Brno Maloměřice výhybka č.134	1980	73 000,00	0,00										
110	Brno Maloměřice výhybka č.135	1964	301 877,00	0,00										
111	Brno Maloměřice výhybka č.136	1959	140											

[illegible]

Správa: trať Břeclav

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky

Správa: elektrotechniky a energetiky

Správa: budov a bytového hospodářství

[illegible]

3	Břelav - dieselcentrála, Trafostanice I	1957	1 397 517 Kč	0 Kč
4	Břelav - přednádraží stavidlo 84	2006	5 047 164 Kč	4 735 782 Kč
5	Břelav - žumpa u ústředního stavidla	2008	12 294 Kč	0 Kč
6	Břelav - EU vodovod a kanalizace	2008	93 023 Kč	3 178 Kč
7	Břelav - spádovištní stavidlo vodovod příp.	2008	212 502 Kč	43 397 Kč
8	Břelav - přeložka vodovodu km 83.9-84.00	2008	18 524 Kč	12 761 Kč
9	Břelav - stavidlo č. 85	2008	31 517 Kč	0 Kč
10	Klimatizace Břelav - ústřední stavidlo	2008	303 877 Kč	91 699 Kč
11	Břelav - stavidlo č.84 - vodovodní přípojka	2008	1 Kč	0 Kč
12	Břelav - ústřední stavidlo	2008	4 507 318 Kč	3 376 724 Kč
13	Břelav - spádovištní stavidlo 85	2008	2 822 941 Kč	2 024 264 Kč
14	BŘELAV - tel.ústředna + přístavba ATU	1905	1 Kč	0 Kč
15	Břelav - venkovní vjípravní 3.nástupišť	2011	2 356 147 Kč	2 356 147 Kč
16	Břelav - dieselcentrála, Trafostanice I	2010	2 565 048 Kč	2 565 048 Kč
17	Břelav - rozvodna pro EPZ km 83,305	2010	1 095 255 Kč	1 095 255 Kč
18	Břelav - budova SSZ km 83,855	2010	19 925 616 Kč	19 925 616 Kč
19	Břelav - příp.dešť.kanal. pro rozv. EPZ	2010	543 994 Kč	543 994 Kč
20	Břelav - příp.dešť.kanaliz. - budova SSZ	2010	861 701 Kč	861 701 Kč
21	Břelav - kanal.pro os.násl. dešťl + odpadl	2010	17 298 212 Kč	17 298 212 Kč
22	Břelav - kanal.sběrač dešť.kan.s přečerp.jm	2010	25 476 971 Kč	25 476 971 Kč
23	Břelav - vodovod pro os.n. (nástup+ kolej)	2010	15 171 444 Kč	15 171 444 Kč
24	Břelav - Spínací stanice km 84,120	2017	572 409 Kč	572 409 Kč
25	Břelav - Trafostanice II	2017	2 189 772 Kč	2 189 772 Kč
26	Břelav - ústřední stavidlo	2017	8 658 888 Kč	8 658 888 Kč

[illegible]

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: České Budějovice seř.n.

Správa: tratí

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	železniční spodek	1875	#####	0 Kč	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		2006	6 466 943 Kč	6 466 943 Kč	184 548 Kč	208 554 Kč	274 909 Kč	465 194 Kč	306 348 Kč	332 348 Kč	235 112 Kč	195 146 Kč		
2.	železniční svršek	1988	#####	94 704 735 Kč	8 997 501 Kč	5 970 940 Kč	4 303 689 Kč	#####	9 233 550 Kč	3 889 415 Kč	#####	8 702 708 Kč		

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: České Budějovice seř.n.

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	České Budějovice - kol.brzdy, rozvod vzduchu	1981	42 126 Kč	0 Kč	50 000 Kč	50 000 Kč	50 000 Kč	50 000 Kč	55 000 Kč	55 000 Kč	60 000 Kč	60 000 Kč		
2.	České Budějovice - Kompas 3, spádovíštní zař.	1981	14 276 656 Kč	0 Kč	1 500 000 Kč	800 000 Kč	800 000 Kč	800 000 Kč	850 000 Kč	850 000 Kč	850 000 Kč	850 000 Kč		
3.	České Budějovice - Kompas 3, spádovíštní zař.	2009	18 957 923 Kč	18 957 923 Kč	2 500 000 Kč	1 200 000 Kč	1 200 000 Kč	1 200 000 Kč	1 200 000 Kč	130 000 Kč	130 000 Kč	130 000 Kč		
4.	České Budějovice - rozhlas KOMPAS, Pst 2.a 2. záloha	1967	969 700 Kč	0 Kč	14 000 Kč	14 000 Kč	14 000 Kč	14 000 Kč	16 000 Kč	16 000 Kč	16 000 Kč	16 000 Kč		
5.	České Budějovice JIH "A" - rozhlas	2002	2 190 300 Kč	0 Kč	30 000 Kč	30 000 Kč	30 000 Kč	35 000 Kč	35 000 Kč	35 000 Kč	35 000 Kč	40 000 Kč		
6.	České Budějovice PST 3 "B" - rozhlas	2002	1 320 500 Kč	0 Kč	26 000 Kč	26 000 Kč	26 000 Kč	28 000 Kč	28 000 Kč	30 000 Kč	30 000 Kč	30 000 Kč		

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: České Budějovice seř.n.

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	České Budějovice EO V	2002	7 479 511 Kč	7 479 511 Kč	215 128 Kč	362 080 Kč	360 882 Kč	284 250 Kč	251 047 Kč	212 030 Kč	265 880 Kč	458 231 Kč		
2.	České Budějovice rozvody nízkého napětí	2003	55 035 672 Kč	55 035 672 Kč	756 390 Kč	936 280 Kč	3 654 125 Kč	820 630 Kč	728 265 Kč	562 171 Kč	650 201 Kč	623 954 Kč	částecná 2012	
3.	České Budějovice TS blokova	1991	962 843 Kč	145 164 Kč	19 815 Kč	17 451 Kč	18 547 Kč	20 140 Kč	31 058 Kč	18 005 Kč	17 409 Kč	19 685 Kč		
4.	České Budějovice TV	2005	57 399 096 Kč	55 517 946 Kč	1 755 202 Kč	730 809 Kč	541 787 Kč	462 980 Kč	290 127 Kč	360 580 Kč	780 828 Kč	690 171 Kč	částecná 2014	

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: České Budějovice seř.n.

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	IC5000190778 České Budějovice - stavebno 6.3	1969	434 660 Kč	117 103 Kč	23 467 Kč	24 717 Kč	15 952 Kč	178 233 Kč	808 688 Kč	16 344 Kč	111 885 Kč	10 380 Kč	159 182,00 Kč - rok 2011	
2.	IC5000190757 České Budějovice - stav.č.1 KOMPAS	1953	295 703 Kč	86 521 Kč	191 874 Kč	45 733 Kč	95 084 Kč	120 717 Kč	83 606 Kč	31 687 Kč	757 296 Kč	69 733 Kč	202 232,00 Kč - rok 2007	
3.	IC5000190784 C. Budějovice - KOMPAS, příst. st. č. 1, dílny a soc. míst.	1991	5 112 295 Kč	2 808 812 Kč	62 996 Kč	24 336 Kč	72 135 Kč	58 551 Kč	75 421 Kč	39 191 Kč	1 631 213 Kč	35 589 Kč	1 279 626,38 Kč - rok 2007	
4.	IC5000353933 Budějovice - RZZ	1997	7 391 046 Kč	4 767 222 Kč	7 839 Kč	3 762 Kč	19 063 Kč	53 456 Kč	28 333 Kč	18 246 Kč	1 089 183 Kč	30 381 Kč		

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Český Těšín

Správa: trati

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Český Těšín - kolej č.110	1979	1 078 000,00 Kč	0,00 Kč	325 840,10 Kč	105 263,70 Kč	69 482,10 Kč	53 218,00 Kč	2 136 891,20 Kč	23 651,00 Kč	38 461,60 Kč	12 856,30 Kč		
2	Český Těšín - kolej č.110a	1966	650 700,00 Kč	0,00 Kč	583 923,60 Kč	58 742,10 Kč	87 451,30 Kč	102 345,60 Kč	1 280 436,00 Kč	48 963,20 Kč	49 520,00 Kč	14 589,30 Kč		
3	Český Těšín - kolej č.110b	1966	250 000,00 Kč	0,00 Kč	12 640,00 Kč	38 541,30 Kč	18 453,70 Kč	21 756,00 Kč	38 561,20 Kč	18 563,70 Kč	12 567,60 Kč	9 586,50 Kč		
4	Český Těšín - kolej č.112	1978	1 833 000,00 Kč	0,00 Kč	97 541,00 Kč	126 215,50 Kč	72 022,00 Kč	56 521,20 Kč	2 456 019,70 Kč	25 631,40 Kč	35 697,00 Kč	16 864,80 Kč		
5	Český Těšín - kolej č.114	1976	1 840 000,00 Kč	0,00 Kč	102 324,80 Kč	72 100,90 Kč	113 254,90 Kč	65 121,50 Kč	2 010 486,30 Kč	19 563,50 Kč	14 863,00 Kč	12 793,40 Kč		
6	Český Těšín - kolej č.116	1976	872 000,00 Kč	0,00 Kč	74 562,30 Kč	145 631,00 Kč	185 632,00 Kč	32 567,80 Kč	1 652 410,00 Kč	17 893,50 Kč	18 926,50 Kč	15 147,90 Kč		
7	Český Těšín - kolej č.118	1975	850 000,00 Kč	0,00 Kč	245 612,70 Kč	54 213,60 Kč	65 412,80 Kč	98 423,50 Kč	78 361,90 Kč	2 146 983,50 Kč	28 653,00 Kč	16 523,10 Kč		
8	Český Těšín - kolej č.120	1980	307 477,00 Kč	35 297,00 Kč	34 561,20 Kč	197 853,00 Kč	56 871,20 Kč	67 890,10 Kč	47 689,80 Kč	2 098 756,00 Kč	32 568,90 Kč	11 502,30 Kč		
9	Český Těšín - kolej č.122	1975	820 000,00 Kč	0,00 Kč	52 178,90 Kč	218 453,80 Kč	48 562,00 Kč	75 246,20 Kč	61 035,00 Kč	2 043 219,80 Kč	43 568,40 Kč	13 059,60 Kč		
10	Český Těšín - kolej č.124	1985	1 479 477,00 Kč	305 894,00 Kč	42 368,00 Kč	136 894,20 Kč	90 510,00 Kč	53 272,60 Kč	18 543,60 Kč	1 986 543,20 Kč	41 369,80 Kč	11 030,20 Kč		
11	Český Těšín - kolej č.126	1970	330 000,00 Kč	0,00 Kč	212 547,00 Kč	45 123,00 Kč	25 416,70 Kč	59 324,00 Kč	38 452,50 Kč	584 367,10 Kč	32 001,00 Kč	15 329,80 Kč		
12	Český Těšín - kolej č.128	1964	305 500,00 Kč	0,00 Kč	194 753,60 Kč	19 786,50 Kč	56 471,30 Kč	84 602,30 Kč	43 596,10 Kč	632 971,40 Kč	41 206,30 Kč	16 486,50 Kč		
13	Český Těšín - kolej č.130	1975	25 000,00 Kč	0,00 Kč	85 423,00 Kč	50 203,10 Kč	86 127,40 Kč	52 384,90 Kč	65 431,20 Kč	385 249,00 Kč	32 564,80 Kč	17 635,20 Kč		
14	Český Těšín - kolej č.132	1980	820 300,00 Kč	82 375,00 Kč	15 847,80 Kč	89 156,40 Kč	26 519,50 Kč	61 987,50 Kč	73 569,40 Kč	356 147,50 Kč	21 456,10 Kč	17 356,40 Kč		
15	Český Těšín - vyhybka č.101	1987	271 967,00 Kč	0,00 Kč	107 508,00 Kč	45 723,00 Kč	55 261,00 Kč	56 005,70 Kč	2 070 589,00 Kč	12 453,00 Kč	15 623,50 Kč	14 056,30 Kč		
16	Český Těšín - vyhybka č.103	1988	249 533,00 Kč	0,00 Kč	78 623,50 Kč	65 421,30 Kč	34 562,90 Kč	83 246,80 Kč	65 423,70 Kč	32 168,30 Kč	14 023,30 Kč	11 803,60 Kč		
17	Český Těšín - vyhybka č.111	1987	268 842,00 Kč	0,00 Kč	94 571,20 Kč	85 627,80 Kč	69 702,60 Kč	76 910,20 Kč	1 653 782,00 Kč	28 945,90 Kč	38 956,40 Kč	27 563,90 Kč		
18	Český Těšín - vyhybka č.112	1988	249 533,00 Kč	0,00 Kč	84 523,90 Kč	74 213,60 Kč	61 432,00 Kč	63 525,10 Kč	78 541,00 Kč	52 348,70 Kč	17 563,20 Kč	14 213,60 Kč		
19	Český Těšín - vyhybka č.116	1974	99 208,00 Kč	0,00 Kč	87 563,50 Kč	155 473,20 Kč	58 623,10 Kč	78 002,30 Kč	93 562,80 Kč	1 785 632,40 Kč	562 231,60 Kč	24 560,10 Kč		
20	Český Těšín - vyhybka č.117	1974	99 209,00 Kč	0,00 Kč	45 231,00 Kč	123 563,70 Kč	73 106,00 Kč	62 315,90 Kč	1 854 638,70 Kč	22 148,90 Kč	12 569,00 Kč	17 561,40 Kč		
21	Český Těšín - vyhybka č.118	1985	360 954,00 Kč	0,00 Kč	156 423,70 Kč	95 231,20 Kč	43 128,70 Kč	40 256,60 Kč	1 765 398,00 Kč	14 756,30 Kč	18 302,10 Kč	19 203,50 Kč		
22	Český Těšín - vyhybka č.120	1979	180 000,00 Kč	0,00 Kč	114 586,00 Kč	78 453,00 Kč	62 157,30 Kč	112 593,20 Kč	57 016,90 Kč	1 823 654,50 Kč	21 568,60 Kč	17 561,40 Kč		
23	Český Těšín - vyhybka č.121	1979	195 200,00 Kč	0,00 Kč	203 145,00 Kč	56 324,10 Kč	38 212,50 Kč	83 246,40 Kč	62 354,10 Kč	1 947 503,00 Kč	24 569,30 Kč	15 238,70 Kč		
24	Český Těšín - vyhybka č.125	1979	107 638,00 Kč	0,00 Kč	32 568,00 Kč	74 236,30 Kč	144 502,80 Kč	43 682,00 Kč	81 469,30 Kč	1 845 302,60 Kč	13 452,20 Kč	12 486,50 Kč		
25	Český Těšín - vyhybka č.126	1980	19 467,00 Kč	0,00 Kč	75 423,20 Kč	142 368,00 Kč	25641,1	58 736,20 Kč	74 560,00 Kč	1 745 362,10 Kč	11 895,40 Kč	14 563,20 Kč		
26	Český Těšín - vyhybka č.127	1979	103 200,00 Kč	0,00 Kč	65 892,40 Kč	102 546,80 Kč	51 236,00 Kč	67 892,30 Kč	62 310,60 Kč	1 786 213,70 Kč	12 566,30 Kč	13 209,60 Kč		
27	Český Těšín - vyhybka č.128	1988	249 533,00 Kč	0,00 Kč	29 578,60 Kč	189 453,00 Kč	33 215,60 Kč	74 251,60 Kč	46 231,00 Kč	1 756 328,40 Kč	14 563,70 Kč	17 832,40 Kč		
28	Český Těšín - vyhybka č.130	1979	100 500,00 Kč	0,00 Kč	35 691,20 Kč	62 431,00 Kč	62 541,30 Kč	95 871,50 Kč	45 763,50 Kč	1 845 326,90 Kč	12 050,80 Kč	18 563,20 Kč		
29	Český Těšín - vyhybka č.131	1988	249 533,00 Kč	0,00 Kč	185 632,00 Kč	97 423,50 Kč	78 652,40 Kč	82 475,10 Kč	1 853 694,00 Kč	15 674,30 Kč	19 874,90 Kč	13 258,90 Kč		
30	Český Těšín - vyhybka č.132	1988	249 533,00 Kč	0,00 Kč	175 623,10 Kč	75 623,40 Kč	96 328,50 Kč	65 814,20 Kč	1 890 025,60 Kč	17 563,80 Kč	21 458,30 Kč	14 563,40 Kč		
31	Český Těšín - vyhybka č.133	1988	249 533,00 Kč	0,00 Kč	91 025,00 Kč	45 213,20 Kč	58 621,30 Kč	66 520,30 Kč	1 654 832,00 Kč	15 634,20 Kč	17 893,50 Kč	22 456,80 Kč		
32	Český Těšín - vyhybka č.134	1987	268 842,00 Kč	0,00 Kč	102 953,60 Kč	133 851,60 Kč	54 893,50 Kč	45 823,40 Kč	1 632 470,30 Kč	21 796,30 Kč	12 568,40 Kč	17 020,30 Kč		
33	Český Těšín - vyhybka č.142	1963	184 730,00 Kč	0,00 Kč	122 530,30 Kč	85 423,10 Kč	26 534,10 Kč	124 569,80 Kč	26 587,00 Kč	78 600,20 Kč	15 213,90 Kč	43 852,10 Kč		
34	Český Těšín - vyhybka č.145	1963	184 730,00 Kč	0,00 Kč	78 523,10 Kč	94 523,00 Kč	32 546,00 Kč	184 203,90 Kč	17 356,20 Kč	123 654,70 Kč	10 236,70 Kč	21 563,40 Kč		
35	Český Těšín - vyhybka č.146	1964	195 200,00 Kč	0,00 Kč	52 103,00 Kč	127 856,00 Kč	42 367,40 Kč	38 452,10 Kč	38 102,80 Kč	1 45023,9	11 356,20 Kč	25 487,60 Kč		
36	Český Těšín - vyhybka č.147	1980	19 465,00 Kč	0,00 Kč	65 179,00 Kč	154 236,80 Kč	74 359,60 Kč	56 149,50 Kč	22 546,90 Kč	117 617,00 Kč	14 987,10 Kč	31 259,60 Kč		
37	Český Těšín - vyhybka č.147	1979	85 000,00 Kč	0,00 Kč	165 321,00 Kč	84 523,00 Kč	56 234,10 Kč	34 528,60 Kč	45 860,00 Kč	118 763,20 Kč	15 418,30 Kč	29 801,20 Kč		
38	Český Těšín - vyhybka č.148	1979	67 400,00 Kč	0,00 Kč	45 682,30 Kč	115 463,90 Kč	82 359,60 Kč	43 568,70 Kč	28 543,10 Kč	93 258,10 Kč	19 028,40 Kč	34 569,50 Kč		
39	Český Těšín - vyhybka č.150	1978	82 200,00 Kč	0,00 Kč	156 438,90 Kč	97 456,30 Kč	72 220,00 Kč	64 238,00 Kč	49 561,20 Kč	146 801,60 Kč	28 701,90 Kč	52 419,60 Kč		
40	Český Těšín - vyhybka č.151	1980	260 200,00 Kč	0,00 Kč	95 423,00 Kč	57 813,20 Kč	175 643,20 Kč	65 891,50 Kč	35 468,70 Kč	72 563,40 Kč	456 987,20 Kč			
41	Český Těšín - železniční spodek	1870	9 211 895,20 Kč	0,00 Kč	44 654,20 Kč	28 823,60 Kč	16 416,00 Kč	9 250,00 Kč	4 021,30 Kč	7 047,00 Kč	5 130,70 Kč	116 620,30 Kč		

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Český Těšín

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Český Těšín kolejevé brzdy	1975	1 017 321,00 Kč	0,00 Kč	728 777,00 Kč	72 935,00 Kč	99 782,00 Kč	88 083,00 Kč	62 574,00 Kč	77 656,00 Kč	4 297 920,00 Kč	109 928,00 Kč		
2	Český Těšín zabezpečovací zařízení	spuštěno 6/2016, dosud nebylo aktivováno			75 852,00 Kč	75 921,00 Kč	103 855,00 Kč	91 678,00 Kč	65 128,00 Kč	80 826,00 Kč	107 413,00 Kč	114 415,00 Kč		
3	Český Těšín sdělovací zařízení	spuštěno 6/2016, dosud nebylo aktivováno			0,00 Kč	0,00 Kč	0,00 Kč	0,00 Kč	0,00 Kč	0,00 Kč	0,00 Kč	0,00 Kč		Ve správě TUDC

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Český Těšín

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Silnoproudá zařízení	1967-2015	3 820 000,00 Kč	2 500 000,00 Kč	1 009 867,22 Kč	1 087 479,29 Kč	981 170,83 Kč	884 385,66 Kč	1 076 680,13 Kč	1 019 136,58 Kč	969 073,68 Kč	682 775,78 Kč	Částečná rekonstrukce v roce 2014-2015	OSV, EOv
2	Slaboproudá zařízení	2015	191 000,00 Kč	125 000,00 Kč								15 816,48 Kč		
3	Trakční vedení	1978	2 750 000,00 Kč	0,00 Kč	1 018 085,78 Kč	1 643 180,43 Kč	1 385 206,88 Kč	1 058 596,52 Kč	2 131 863,61 Kč	1 637 464,69 Kč	1 505 792,89 Kč	1 864 421,36 Kč	Částečná rekonstrukce cca 5% v roce 2014-2015	včetně DOUO

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Český Těšín

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Český Těšín - žst.-stavědlo řidičů - IC5000244530	1968	668 814,00 Kč	146 942,00 Kč	14 624,11 Kč	104 384,32 Kč	20 048,45 Kč	15 134,75 Kč	10 957,05 Kč	65 530,94 Kč	1 632 646,58 Kč	26 566,37 Kč		2017 oprava horkovodní přípojky

[illegible]

Správa: trať Jihlava

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky Jihlava

Správa: elektrotechniky a energetiky

[illegible]

Oblastní ředitelství: Hradec Králové

Stanice: Hradec Králové hl. n.

Správa: trať Hradec Králové

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	HK hl.n. - výhybky č. 3,6ab, 8, 10, 11, 15, 17, 21, 23, 33, 35, 39, 41, 42, 45	1961-1989	1 742 297 Kč	238 635 Kč	1 066 750 Kč	1 732 125 Kč	1 776 475 Kč	3 624 150 Kč	7 279 575 Kč	3 914 625 Kč	2 838 125 Kč	3 291 175 Kč		
2	HK hl.n. - koleje č. 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31 a kuklenský výtah	1964-1982	15 704 548 Kč	4 989 821 Kč	263 350 Kč	346 425 Kč	355 295 Kč	724 830 Kč	1 455 915 Kč	782 925 Kč	537 625 Kč	658 235 Kč		
3	HK hl.n.-železniční spodek	1961	6 965 055 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		

Oblastní ředitelství: Hradec Králové

Stanice: Hradec Králové hl.n.

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	TV HK hl.n.	2004	204 023 Kč	115 371 Kč										
2	TV HK hl.n.	2004	6 163 708 Kč	6 163 708 Kč										
3	TV žst. HK hl.n.	1965	7 845 988 Kč	0 Kč										
4	TV žst. HK hl.n. 18a	1976	394 730 Kč	0 Kč										
5	TV žst. HK hl.n. 3b,14a,16a	1970	201 638 Kč	0 Kč										
6	TV žst. HK hl.n. nad kol.23-31	1976	2 720 461 Kč	0 Kč	2 268 814 Kč	1 893 905 Kč	6 958 732 Kč	3 042 265 Kč	3 963 441 Kč	1 946 559 Kč	18 806 702 Kč	2 508 074 Kč		náklady jsou za položky č. 1-6 celkem, z toho asi 30% patří k seřazovacím
7	EOV Hradec Králové střed	2004	130 760 Kč	0 Kč										
8	EOV Hradec Králové střed	2004	3 953 982 Kč	3 953 982 Kč										
9	Kabelové rozvody žst. HK, EP	1988	1 028 752 Kč	0 Kč										
10	KR osvětlovací žst. HK	1950	282 968 Kč	0 Kč										
11	Mechanizující zásuvkové stojany žst. HK	1940	97 946 Kč	0 Kč										
12	Osvětlení HK Kuklenský výtažná kolej	1966	64 020 Kč	0 Kč										
13	Osvětlení žst. HK hl.n.	1967	2 653 704 Kč	0 Kč										
14.	Osvětlení žst. HK sever+EP	1984	4 201 575 Kč	0 Kč	2 268 814 Kč	1 893 905 Kč	6 958 732 Kč	3 042 265 Kč	3 963 441 Kč	1 946 559 Kč	18 806 702 Kč	2 508 074 Kč		náklady jsou za položky č. 7-14 celkem, z toho asi 30% patří k seřazovacím

Oblastní ředitelství: Ústí nad Labem

Stanice: Cheb

Správa: trati

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Rekonstrukce	Poznámka
					6 262 646 Kč	5 403 612 Kč	4 093 044 Kč	4 300 697 Kč	3 505 207 Kč	4 833 888 Kč	3 258 283 Kč	5 434 696 Kč		společné náklady pro všechny DLHM v příslušném roce
1	Cheb-kanalizace venkovní,ATÚ,SSZT,ŽST	2017	1 Kč	0 Kč										
2	Cheb-myčka,odstraňovač nejezdících vozů	2017	1 Kč	0 Kč										
3	Cheb-kanál teplovodní,ATÚ	2017	2 912 Kč	0 Kč										
4	Cheb-připojka vodovodní,ATÚ,SSZT,ŽST	2017	7 427 Kč	2 062 Kč										
5	Cheb- oplocení areálu Wolkera	2011	11 724 Kč	5 756 Kč										
6	Cheb-připojka plynová,budova ATÚ,SSZT,150	2017	23 162 Kč	19 419 Kč										
7	Cheb- stavebno č.1 JIH, vodovodní připojka	2011	32 829 Kč	14 671 Kč										
8	Cheb- stavebno č.1 JIH, kanalizační připojka II	2011	44 327 Kč	7 192 Kč										
9	Cheb- stavebno č. 2 SEVER, vodovodní připojka	2011	46 571 Kč	7 559 Kč										
10	Cheb-garáže zónné (pův.garáže LM),ST	2017	59 570 Kč	42 359 Kč										
11	Cheb- stavebno č.1 JIH, kanalizační připojka I	2011	64 717 Kč	10 513 Kč										
12	Cheb-garáž (areál ST)	2017	71 804 Kč	68 576 Kč										
13	Cheb-rampa mycí+čisticí stanice,ST,SMT	2017	178 811 Kč	158 856 Kč										
14	Cheb- garáž řadová č.6	2011	246 702 Kč	196 530 Kč										
15	Cheb- stavebno č. 2 SEVER, kanalizační připojka	2011	298 060 Kč	48 433 Kč										
16	Cheb- plechová garáž HZS	2012	338 764 Kč	299 802 Kč										
17	Cheb-kancelář+dílňy(areál ST)	2017	340 085 Kč	0 Kč										
18	Cheb-dílny (areál ST)	2017	495 126 Kč	472 891 Kč										
19	Cheb-trafostanice T5a a T5b	2011	733 869 Kč	0 Kč										
20	Cheb-trafostanice	2011	1 302 672 Kč	481 982 Kč										
21	Cheb- nástupiště přístřešek II.nástupiště	2011	1 982 027 Kč	0 Kč										
22	Cheb- nástupiště přístřešek III.nástupiště	2011	1 986 456 Kč	0 Kč										
23	Cheb- nástupiště přístřešek II.nástupiště	2011	3 293 897 Kč	3 293 897 Kč										
24	Cheb-SSZT,DAU Wolkera 12.čp.150	2017	3 436 332 Kč	3 010 880 Kč										
25	Cheb- nástupiště přístřešek III.nástupiště	2011	3 823 513 Kč	3 823 513 Kč										
26	Cheb- stavebno č.1 JIH	2011	4 803 513 Kč	3 194 324 Kč										
27	Cheb- stavebno č. 2, SEVER	2011	6 578 510 Kč	4 374 695 Kč										
28	Kolej č.10,Cheb ŽST	2011	968 425 Kč	0 Kč										
29	Kolej č.12,Cheb ŽST	2011	544 101 Kč	0 Kč										
30	Kolej č.128,Cheb ŽST	2011	3 402 003 Kč	810 412 Kč										
31	Kolej č.128a,Cheb ŽST	2011	150 000 Kč	33 820 Kč										
32	Kolej č.130,Cheb ŽST	2011	3 201 128 Kč	1 060 235 Kč										
33	Kolej č.130a,Cheb ŽST	2011	597 839 Kč	349 134 Kč										
34	Kolej č.132,Cheb ŽST	2011	3 243 440 Kč	1 225 692 Kč										
35	Kolej č.132a,Cheb ŽST	2011	1 673 225 Kč	1 079 222 Kč										
36	Kolej č.134,Cheb ŽST	2011	3 282 493 Kč	1 351 657 Kč										
37	Kolej č.134a,Cheb ŽST	2011	2 240 798 Kč	1 480 865 Kč										
38	Kolej č.136,Cheb ŽST	2011	3 486 845 Kč	849 157 Kč										
39	Kolej č.136a,Cheb ŽST,50 m	2011	3 135 078 Kč	2 114 094 Kč										
40	Kolej č.138,Cheb ŽST	2011	3 965 130 Kč	1 027 464 Kč										
41	Kolej č.14,Cheb ŽST	2011	1 628 122 Kč	139 356 Kč										
42	Kolej č.140,Cheb ŽST	2011	4 065 865 Kč	1 239 708 Kč										
43	Kolej č.142,Cheb ŽST	2011	4 138 029 Kč	1 440 954 Kč										
44	Kolej č.144,Cheb ŽST	2011	1 515 566 Kč	309 432 Kč										
45	Kolej č.146,Cheb ŽST	2011	3 029 908 Kč	1 055 098 Kč										
46	Kolej č.148,Cheb ŽST	2011	2 726 633 Kč	860 620 Kč										
47	Kolej č.150,Cheb ŽST	2011	2 487 414 Kč	685 533 Kč										
48	Kolej č.152,Cheb ŽST	2011	2 413 100 Kč	633 163 Kč										
49	Kolej č.154,Cheb ŽST	2011	3 294 651 Kč	1 040 484 Kč										
50	Kolej č.156,Cheb ŽST	2011	5 602 849 Kč	2 254 030 Kč										
51	Kolej č.158,Cheb ŽST	2011	2 958 687 Kč	846 602 Kč										
52	Kolej č.16,Cheb ŽST	2011	1 494 165 Kč	97 602 Kč										
53	Kolej č.18,Cheb ŽST	2011	1 712 599 Kč	230 713 Kč										
54	Kolej č.1-spouštěcí,Cheb ŽST	2011	17 500 Kč	0 Kč										
55	Kolej č.1-výtažná,Cheb ŽST,450 m	2011	4 850 800 Kč	2 194 987 Kč										
56	Kolej č.20+Kolejová váha v km 454.548 920,Cheb ŽST	2011	1 181 014 Kč	55 423 Kč										
57	Kolej č.2-spouštěcí,Cheb ŽST	2011	100 086 Kč	0 Kč										
58	Kolej č.2-výtažná,Cheb ŽST,250 m	2011	1 703 380 Kč	806 542 Kč										
59	Kolej č.602,Cheb ŽST	2011	1 974 919 Kč	741 129 Kč										
60	Kolej č.604,Cheb ŽST	2011	1 210 309 Kč	405 816 Kč										
61	Kolej č.606,Cheb ŽST	2011	1 466 602 Kč	582 124 Kč										
62	Kolej č.608,Cheb ŽST	2011	1 416 701 Kč	511 972 Kč										
63	Kolej č.610,Cheb ŽST	2011	1 085 821 Kč	293 828 Kč										
64	Kolej č.612,Cheb ŽST	2011	1 465 990 Kč	466 051 Kč										
65	Kolej č.614,Cheb ŽST	2011	1 497 269 Kč	436 076 Kč										
66	Kolej č.616,Cheb ŽST	2011	1 367 612 Kč	402 353 Kč										
67	Kolej č.618,Cheb ŽST	2011	1 587 362 Kč	389 327 Kč										
68	Kolej č.620,Cheb ŽST	2011	3 865 652 Kč	1 952 079 Kč										
69	Kolej č.622,Cheb ŽST	2011	3 851 688 Kč	1 958 679 Kč										
70	Kolej č.8,Cheb ŽST	2011	4 245 623 Kč	1 430 791 Kč										
71	Pevné křižení č. 10,Cheb ŽST	2011	713 450 Kč	135 554 Kč										
72	Pevné křižení č. 12,Cheb ŽST	2011	713 450 Kč	135 554 Kč										
73	Plochy zpevněné u kol č.128-130,Cheb ŽST	2011	406 599 Kč	323 922 Kč										
74	Rampa-úprava,kontejner,překladistě,Cheb ŽST	2011	29 436 Kč	23 446 Kč										
75	Rampy ocelní,Cheb ŽST	2011	193 200 Kč	95 473 Kč										
76	Sříd křižení (155,156,157,158),DKS,Cheb ŽST	2011	722 602 Kč	379 351 Kč										
77	Výhybka č.101,Cheb ŽST	2011	406 100 Kč	174 005 Kč										
78	Výhybka č.102,Cheb ŽST	2011	535 150 Kč	205 226 Kč										
79	Výhybka č.103,Cheb ŽST	2011	535 150 Kč	229 307 Kč										
80	Výhybka č.104,Cheb ŽST	2011	535 150 Kč	205 226 Kč										
81	Výhybka č.105,Cheb ŽST	2011	535 150 Kč	205 226 Kč										
82	Výhybka č.106,Cheb ŽST	2011	535 150 Kč	205 226 Kč										
83	Výhybka č.107,Cheb ŽST	2011	535 150 Kč	205 226 Kč										
84	Výhybka č.108,Cheb ŽST	2011	535 150 Kč	205 226 Kč										
85	Výhybka č.109,Cheb ŽST	2011	617 090 Kč	236 650 Kč										
86	Výhybka č.110,Cheb ŽST	2011	617 090 Kč	236 650 Kč										
87	Výhybka č.111,Cheb ŽST	2011	617 090 Kč	236 650 Kč										
88	Výhybka č.112,Cheb ŽST	2011	617 090 Kč	236 650 Kč										
89	Výhybka č.113,Cheb ŽST	2011	617 090 Kč	312 242 Kč										
90	Výhybka č.114,Cheb ŽST	2011	617 090 Kč	312 242 Kč										
91	Výhybka č.115,Cheb ŽST	2011	376 480 Kč	29 588 Kč										
92	Výhybka č.116,Cheb ŽST	2011	304 872 Kč	12 811 Kč										
93	Výhybka č.117,Cheb ŽST	2011	522 963 Kč	49 408 Kč										
94	Výhybka č.118,Cheb ŽST	2011	419 971 Kč	94 570 Kč										
95	Výhybka č.119,Cheb ŽST	2011	422 873 Kč	36 559 Kč										
96	Výhybka č.120,Cheb ŽST	2011	400 578 Kč	0 Kč										
97	Výhybka č.121,Cheb ŽST	2011	87 000 Kč	0 Kč										
98	Výhybka č.122,Cheb ŽST	2011	393 848 Kč	31 818 Kč										
99	Výhybka č.123,Cheb ŽST	2011	400 578 Kč	33 678 Kč										
100	Výhybka č.124,Cheb ŽST	2011	408 280 Kč	34 653 Kč										
101	Výhybka č.125,Cheb ŽST	2011	417 113 Kč	35 796 Kč										
102	Výhybka č.126,Cheb ŽST	2011	408 861 Kč	34 592 Kč										
103	Výhybka č.127,Cheb ŽST	2011	380 579 Kč	33 208 Kč										
104	Výhybka č.128,Cheb ŽST	2011	392 346 Kč	57 553 Kč										
105	Výhybka č.129,Cheb ŽST	2011	380 579 Kč	59 608 Kč										
106	Výhybka č.130,Cheb ŽST	2011	523 010 Kč	0 Kč										
107	Výhybka č.131,Cheb ŽST	2011	831 528 Kč	324 953 Kč										
108	Výhybka č.132,Cheb ŽST	2011	513 321 Kč	0 Kč										
109	Výhybka č.133,Cheb ŽST	2011	882 196 Kč	343 397 Kč										
110	Výhybka č.134,Cheb ŽST	2011	882 196 Kč	343 397 Kč										
111	Výhybka č.135,Cheb ŽST	2011	162 346 Kč	28 532 Kč										
112	Výhybka č.136,Cheb ŽST	2011	162 346 Kč	28 532 Kč										
113	Výhybka č.137,Cheb ŽST	2011	131 444 Kč	10 966 Kč										
114	Výhybka č.138,Cheb ŽST	2011	746 947 Kč	392 143 Kč										
115	Výhybka č.139,Cheb ŽST	2												

[illegible]

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Kolín

Správa: trati Praha východ

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					4 055 543 Kč	3 580 584 Kč	5 132 897 Kč	3 001 691 Kč	3 523 823 Kč	2 206 882 Kč	3 569 673 Kč	6 810 215 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	svr. Kolín - koleje č. K 4	1983	333 737 Kč	68 788 Kč										
2	spd. Kolín - spoječka z 1201, 1501, 1191	1969	1 688 736 Kč	62 581 Kč										
3	spd. Kolín - koleje č. 11, 13, 15, 17	1991	1 638 704 Kč	0 Kč										
4	spd. Kolín hl. tratě (km 344,642-347,127)	1982	69 424 125 Kč	0 Kč										
5	svr. Kolín - koleje č. 12	1987	861 080 Kč	0 Kč										
6	svr. Kolín - koleje č. 8	1976	992 769 Kč	117 331 Kč										
7	svr. Kolín - koleje č. 10	1973	1 904 857 Kč	796 282 Kč										
8	svr. Kolín - koleje č. 14	1989	653 088 Kč	0 Kč										
9	svr. Kolín - koleje č. 16 + 16 a	1975	1 306 833 Kč	0 Kč										
10	svr. Kolín - koleje č. 18	1957	3 209 121 Kč	2 299 325 Kč										
11	svr. Kolín - koleje č. 18 náklad.	1975	881 751 Kč	0 Kč										
12	svr. Kolín - koleje č. 20 a	1952	3 057 896 Kč	2 261 512 Kč										
13	svr. Kolín - koleje č. 22	1976	911 427 Kč	0 Kč										
14	svr. Kolín - koleje č. 24	1976	842 067 Kč	0 Kč										
15	svr. Kolín - koleje č. 24 a	1956	215 865 Kč	0 Kč										
16	svr. Kolín - koleje č. 26	1956	932 007 Kč	0 Kč										
17	svr. Kolín - koleje č. 26 a	1956	542 977 Kč	0 Kč										
18	svr. Kolín - koleje č. 28	1976	952 439 Kč	0 Kč										
19	svr. Kolín - koleje č. 30	1976	795 387 Kč	0 Kč										
20	svr. Kolín - koleje č. 32	1976	1 347 435 Kč	0 Kč										
21	svr. Kolín - koleje č. 34	1976	1 485 074 Kč	5 486 Kč										
22	svr. Kolín - koleje č. 20a výhledná	1989	1 174 016 Kč	471 241 Kč										
23	svr. Kolín - koleje č. 10a levý boční výtah	1989	555 849 Kč	223 116 Kč										
24	svr. Kolín - výhybka č. 54	1981	83 476 Kč	0 Kč										
25	svr. Kolín - výhybka č. 89	1986	195 388 Kč	17 926 Kč										
26	svr. Kolín - výhybka č. 98	1986	195 388 Kč	17 926 Kč										
27	svr. Kolín - výhybka č. 5X	1989	150 483 Kč	20 085 Kč										
28	svr. Kolín - výhybka č. 6 X	1989	167 376 Kč	39 749 Kč										
29	svr. Kolín - výhybka č. 7X	1989	167 376 Kč	13 523 Kč										
30	svr. Kolín - výhybka č. 9X	1989	144 552 Kč	0 Kč										
31	svr. Kolín - výhybka č. 13X	1989	144 552 Kč	11 675 Kč										
32	svr. Kolín - výhybka č. 15X	1989	167 376 Kč	39 749 Kč										
33	svr. Kolín - výhybka č. 16X	1989	144 488 Kč	34 293 Kč										
34	svr. Kolín - výhybka č. 71	1987	141 749 Kč	0 Kč										
35	svr. Kolín - výhybka č. 73	1987	141 749 Kč	0 Kč										
36	svr. Kolín - výhybka č. 74	1987	141 748 Kč	0 Kč										
37	svr. Kolín - výhybka č. 76	1987	141 749 Kč	0 Kč										
38	svr. Kolín - výhybka č. 77	1987	141 748 Kč	0 Kč										
39	svr. Kolín - výhybka č. 110	1985	221 534 Kč	0 Kč										
40	svr. Kolín - výhybka č. 114	1985	198 213 Kč	0 Kč										
41	svr. Kolín - koleje č. 4 (násl.)	1971	1 065 209 Kč	0 Kč										
42	svr. Kolín - kusá koleje za v.č.25	1966	52 099 Kč	0 Kč										
43	svr. Kolín - koleje č. 6 (násl.)	1971	1 244 807 Kč	0 Kč										
44	svr. Kolín - koleje č. 8 (násl.)	1971	1 328 841 Kč	0 Kč										
45	svr. Kolín - koleje č. 10 (násl.)	1971	969 667 Kč	0 Kč										
46	svr. Kolín - koleje č. 12	1971	2 621 257 Kč	481 547 Kč										
47	svr. Kolín - koleje č. 14 + 14 b	1975	2 797 781 Kč	426 242 Kč										
48	svr. Kolín - koleje č. 14 a	1875	335 885 Kč	0 Kč										
49	svr. Kolín - výhybka č. 10X	1989	167 376 Kč	0 Kč										
50	svr. Kolín - výhybka č. 11X	1989	144 552 Kč	19 282 Kč										
51	svr. Kolín - výhybka č. 12X	1989	144 552 Kč	34 314 Kč										
52	svr. Kolín - výhybka č. 14X	1989	144 552 Kč	19 282 Kč										
53	svr. Kolín - výhybka č. 24	1990	270 521 Kč	84 518 Kč										
54	svr. Kolín - výhybka č. 25	1990	251 537 Kč	78 622 Kč										
55	svr. Kolín - výhybka č. 28	1990	220 789 Kč	68 989 Kč										
56	svr. Kolín - výhybka č. 29ab	1990	335 375 Kč	104 798 Kč										
57	svr. Kolín - výhybka č. 30ab	1990	335 375 Kč	104 798 Kč										
58	svr. Kolín - výhybka č. 31	1990	220 789 Kč	68 989 Kč										
59	svr. Kolín - výhybka č. 33	1990	251 537 Kč	29 592 Kč										
60	svr. Kolín - výhybka č. 39	1990	251 537 Kč	29 592 Kč										
61	svr. Kolín - výhybka č. 38	1990	251 537 Kč	52 462 Kč										
62	svr. Kolín - výhybka č. 44ab	1990	335 375 Kč	69 918 Kč										
63	svr. Kolín - výhybka č. 47	1990	251 537 Kč	29 592 Kč										
64	svr. Kolín - výhybka č. 79	1986	170 677 Kč	0 Kč										
65	svr. Kolín - výhybka č. 81	1986	170 677 Kč	0 Kč										
66	svr. Kolín - výhybka č. 84	1986	222 650 Kč	0 Kč										
67	svr. Kolín - výhybka č. 85	1986	170 676 Kč	0 Kč										
68	svr. Kolín - výhybka č. 86	1986	170 236 Kč	18 477 Kč										
69	svr. Kolín - výhybka č. 88	1986	170 236 Kč	18 477 Kč										
70	svr. Kolín - výhybka č. 90	1986	170 237 Kč	18 478 Kč										
71	svr. Kolín - výhybka č. 104	1985	172 649 Kč	0 Kč										
72	svr. Kolín - koleje č. 20 násl.	2006	1 156 286 Kč	616 679 Kč										
73	Výhybka č. 6aX	2008	41 981 Kč	0 Kč										
74	svr. Kolín výhybka č. 32	2010	830 041 Kč	830 041 Kč										
75	svr. Kolín výhybka č. 39	2010	851 631 Kč	851 631 Kč										

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Kolín

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky Nymburk

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					7 787 847 Kč	6 901 463 Kč	10 448 391 Kč	3 542 335 Kč	3 451 882 Kč	3 695 682 Kč	27 214 586 Kč	31 050 157 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	Spad.zab.zař. Kolín	1963	170 000 Kč	0 Kč										
2	Koleje brzdící Kolín	1980	1 876 438 Kč	0 Kč										

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Kolín

Správa: elektrotechniky a energetiky

Por.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					11 756 469 Kč	11 486 507 Kč	8 917 647 Kč	9 062 737 Kč	8 836 760 Kč	11 021 045 Kč	9 980 454 Kč	30 551 347 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	Žst Kolín - kabel 6kV	1960	310 010 Kč	0 Kč										
2	Rozvod 6 kV	2013	4 564 619 Kč	3 442 483 Kč										
3	Rekonstrukce TS-3 T1236, T1238 v km 305,290 a	2009	763 251 Kč	763 251 Kč										
4	Přeložka 6kV kabelu v km 305,290 a 303,922	2009	420 077 Kč	420 077 Kč										
5	TS 1226, 6 kV, 50 Hz	2010	2 380 550 Kč	2 380 550 Kč										
6	TS 1227, 6 kV, 50 Hz	2010	2 182 397 Kč	2 182 397 Kč										
7	TS 1228, 6 kV, 50 Hz	2010	5 711 049 Kč	5 711 049 Kč										
8	PTS 6 kV, 50 Hz, 1228/1	2010	199 516 Kč	199 516 Kč										
9	Žst. Kolín - úprava kabelu 6kV	2010	4 793 579 Kč	4 793 579 Kč										
10	Územnění PTS k kV, 1228/1	2010	34 131 Kč	34 131 Kč										
11	Napájení pro IHL, IHO a IPK na trati Kolín -	2018	934 171 Kč	934 171 Kč										
12	Kolín III rozvod (náhr. napojení)	1991	163 432 Kč	0 Kč										
13	ED Kolín DRT	2000	1 286 224 Kč	0 Kč										
14	DOO	2013	1 610 599 Kč	1 214 629 Kč										
15	DOO odb. Hradištko	2013	438 786 Kč	330 914 Kč										
16	HW Rten na ED Kolín	2002	285 524 Kč	285 524 Kč										
17	RJ Tecomat na ED Kolín	2002	175 679 Kč	175 679 Kč										
18	DORO OTV Kolín	2002	218 907 Kč	218 907 Kč										
19	UDR OTV Kolín	2002	292 440 Kč	292 440 Kč										
20	DORO Žst. Kolín	2002	461 769 Kč	461 769 Kč										
21	UDR Žst. Kolín	2002	303 094 Kč	303 094 Kč										
22	Stožárová cesta Kolín-Kutná Hora	2002	75 405 Kč	75 405 Kč										
23	SW Rten na ED Kolín	2002	252 194 Kč	252 194 Kč										
24	TS 1226 - řídicí technika	2010	517 346 Kč	517 346 Kč										
25	TS 1227 - řídicí technika	2010	518 253 Kč	518 253 Kč										
26	TS 1228 - řídicí technika	2010	600 641 Kč	600 641 Kč										
27	Řídicí technika pro DOO - Žst. Kolín	2010	270 075 Kč	270 075 Kč										
28	Úpravy zařízení DOO - Žst. Kolín	2010	14 279 741 Kč	14 279 741 Kč										
29	Doplnění DRT na RS Kolín	2010	798 440 Kč	798 440 Kč										
30	Žst. Kolín-V. Osek, traž. vedení	1962	1 360 900 Kč	0 Kč										
31	TV Žst. Kolín	1958	15 462 257 Kč	0 Kč										
32	Žst. Kolín-předželezniční vl. soupr.	1984	236 590 Kč	0 Kč										
33	Žst. Kolín k. Hora, traž. vedení	1965	3 204 049 Kč	0 Kč										
34	DC 15kV poj.	2008	1 Kč	0 Kč										
35	Úpravy trakčního vedení v Žst. Kolín	2010	308 087 Kč	225 056 Kč										
36	TV Kolín - stavební 8	2004	55 000 Kč	55 000 Kč										
37	Úpravy TV v km 305,900 a 302,100	2009	2 573 144 Kč	2 573 144 Kč										
38	Uzemnění vodotěsných konstrukcí v km 305,900	2009	963 767 Kč	963 767 Kč										
39	Úpravy trakčního vedení v Žst. Kolín	2010	115 308 932 Kč	115 308 932 Kč										
40	Úpravy trakčního vedení Kolín - Kutná Hora	2010	9 320 801 Kč	9 320 801 Kč										

Oblastní feditelství: Praha		Staniční Kolin					Správa: budovy a bytového hospodářství							
Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Staniční hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Kolin - provozní budova (stavědlo č.1) - IC700015997	2009	8 220 861 Kč	8 220 861 Kč	108 Kč	0 Kč	72 Kč	324 Kč	1 070 Kč	499 Kč	1 070 Kč	1 392 Kč		
2	Kolin - Búmpa u provozní budovy - IC700015998	2009	132 535 Kč	132 535 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
3	Kolin - úřední stávedlo - IC5000131985 stavč IC700019834	1956	579 335 Kč	480 404 Kč	5 209 755 Kč	18 646 Kč	20 228 Kč	10 314 Kč	1 581 Kč	8 850 Kč	0 Kč	4 263 Kč		
3a	IC700019834	2010	157 144 Kč	537 144 Kč	2 949 729 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	104 679 Kč	0 Kč		
3a	Kolin - tráfoštanice u silnice - IC5000132034	1948	54 654 Kč	0 Kč	191 037 Kč	180 Kč	1 792 Kč	1 209 Kč	408 Kč	246 Kč	36 Kč	80 Kč		
5	Kolin - stavědlo č.4 - IC5000131980	1954	339 354 Kč	12 612 Kč	1 577 Kč	8 808 Kč	1 326 Kč	1 878 Kč	1 655 Kč	350 337 Kč	575 Kč	1 670 Kč		
5	Kolin - tráfoštanice u stavč.4 - IC5000131983	1955	30 737 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	840 298 Kč	0 Kč	741 Kč	1 040 Kč	0 Kč	217 Kč		R.2015: 349 434,99 oprava soc.zařazení, podesta, elastokovč. vémálba
7	Kolin - tráfoštanice T 2 a dílna el. u LD IC500015964	2008	8 951 Kč	0 Kč	120 Kč	124 Kč	96 Kč	18 744 Kč	0 Kč	784 Kč	84 Kč	0 Kč		

60	Kabel rozvod traf. distance - kancel.	2008	1 Kč	0 Kč										
61	Kab. vedení traf. distance - dílny	2008	1 Kč	0 Kč										
62	Kompenzační zařízení žst. Kralupy n. Vltavou	2005	350 000 Kč	350 000 Kč										
63	Kralupy nad Vltavou GSM-R	2006	6 822 Kč	6 822 Kč										
64	TS1 220,4kV Kralupy n/Vlt., rekonstr. technologie	2013	9 412 129 Kč	9 412 129 Kč										
65	TS1 220,4kV Kralupy n/Vlt., rekonstr. technologie	2013	1 165 779 Kč	1 165 779 Kč										
66	TV Kralupy n. Vlt.	1983	33 785 114 Kč	4 782 152 Kč										

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Kralupy nad Vltavou

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Kralupy nad Vltavou - stavečko č.4 - ICS000117679	1988	5 005 793 Kč	2 408 930 Kč	15 777 Kč	54 341 Kč	115 526 Kč	54 526 Kč	2 504 685 Kč	8 910 Kč	15 584 Kč	3 620 Kč		
2	Kralupy n. V.-jeptovodi ke stav.4 - ICS000117724	1987	333 945 Kč	29 400 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	299 229 Kč		
3	Kralupy n. V.-vodozod ke stav.4 - ICS000117725	1987	183 459 Kč	28 975 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	1 131 Kč	598 Kč		
4	Kralupy n. V.-kanalizaice ke stav.4 - ICS000117726	1987	164 023 Kč	0 Kč	620 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	45 850 Kč	843 Kč			
5	Kralupy nad Vltavou - stavečko č.2 - ICS000329759	1997	2 926 376 Kč	1 843 608 Kč	18 703 Kč	185 253 Kč	0 Kč	5 200 Kč	2 925 Kč	0 Kč	81 841 Kč	63 370 Kč	R.2016: 71 707,12 Kč oprava okapového chodníku a zpevněné plochy u vchodu do budovy	
6	Kralupy nad Vltavou - olejové hospd. (stavečka č.2) - ICS000117569	1957	137 811 Kč	66 914 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
7	Kralupy nad Vltavou - Zumpa stavečka č.2 - ICS00329639	1997	280 661 Kč	72 961 Kč	0 Kč	0 Kč	3 157 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	kolej č. 4	1920	85 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	150 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
2.	kolej č. 6	1974	487 740 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	180 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
3.	kolej č. 8	1974	209 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	170 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
4.	kolej č. 10	1974	145 086 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	200 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
5.	kolej č. 12	1983	899 180 Kč	218 225 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	150 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
6.	kolej č. 14	1974	1 537 948 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
7.	kolej č. 16	1983	1 488 317 Kč	428 996 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
8.	kolej č. 18	1983	981 774 Kč	238 316 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
9.	kolej č. 20	1981	616 068 Kč	96 516 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
10.	kolej č. 22	1981	614 537 Kč	93 108 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
11.	kolej č. 24	1930	1 074 258 Kč	355 097 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
12.	kolej č. 26a	1974	645 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
13.	výhybka č. 14	1989	195 779 Kč	52 074 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
14.	výhybka č. 15	1989	195 779 Kč	52 074 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
15.	výhybka č. 16/19	1979	215 762 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
16.	výhybka č. 18	1989	159 899 Kč	42 517 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
17.	výhybka č. 20	1986	147 210 Kč	4 535 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	30 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
18.	výhybka č. 21	1989	159 899 Kč	42 517 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	25 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
19.	výhybka č. 22	1989	148 591 Kč	39 510 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	30 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
20.	výhybka č. 23	1989	153 211 Kč	40 749 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	20 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
21.	výhybka č. 24	1989	195 779 Kč	52 074 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	20 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
22.	výhybka č. 25	1982	148 000 Kč	430 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	150 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
23.	výhybka č. 28	1982	147 642 Kč	402 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	150 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
24.	výhybka č. 29	1982	92 410 Kč	241 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	150 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
25.	výhybka č. 31	1963	30 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	150 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
26.	výhybka č. 32	1986	38 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
27.	výhybka č. 47	1991	193 013 Kč	39 574 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
28.	výhybka č. 50	1991	193 013 Kč	39 574 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
29.	výhybka č. 51	1985	142 527 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
30.	výhybka č. 54	1985	126 569 Kč	14 668 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
31.	výhybka č. 55	1991	193 013 Kč	39 574 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
32.	výhybka č. 56	1976	83 473 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
33.	výhybka č. 59	1991	193 013 Kč	39 574 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
34.	výhybka č. 64	1985	142 526 Kč	16 525 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
35.	výhybka č. 65	1991	193 013 Kč	39 574 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
36.	výhybka č. 66ab	1985	189 830 Kč	21 993 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
37.	výhybka č. 68	1991	166 897 Kč	51 751 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
38.	výhybka č. 69	1982	114 253 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
39.	výhybka č. 70	1978	232 115 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
40.	výhybka č. 73	1979	120 830 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
41.	kolej č. 41	1935	85 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
42.	kolej č. 404	1982	232 948 Kč	50 749 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
43.	kolej č. 406	1935	211 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
44.	kolej č. 403	1926	169 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
45.	kolej č. 405	1939	183 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
46.	výhybka č. 401	1988	182 089 Kč	28 356 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	500 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		ZC k 30.6.2018
47.	výhybka č. 402	1970	76 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	500 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
48.	výhybka č. 403	1945	30 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	250 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
49.	výhybka č. 404	1979	103 312 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	250 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
50.	výhybka č. 405	1973	93 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	100 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
51.	výhybka č. 406	1973	93 114 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	100 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
52.	výhybka č. 407	1982	331 617 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
53.	výhybka č. 410	1969	89 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
54.	výhybka č. 411	1972	63 309 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
55.	výhybka č. 414	1969	89 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
56.	výhybka č. 417	1952	30 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
57.	výhybka č. 419	1962	30 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
58.	výhybka č. 422	1963	30 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
59.	výhybka č. 425	1975	86 603 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
60.	železniční spodek	1859	65 170 200 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		

[illegible]

Por.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					2 967 941 Kč	2 766 838 Kč	2 520 673 Kč	3 913 651 Kč	6 804 426 Kč	10 572 651 Kč	7 042 891 Kč	6 133 729 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	DSK1	1985	162 000 Kč	0 Kč										
2	DSK2	1985	162 000 Kč	0 Kč										
3	DSK3	1970	245 700 Kč	9 526 Kč										
4	kol.č.10	1984	402 489 Kč	38 796 Kč										
5	kol.č.11	1984	483 570 Kč	46 653 Kč										
6	kol.č.12	1984	549 090 Kč	52 976 Kč										
7	kol.č.13	1984	558 114 Kč	53 819 Kč										
8	kol.č.14	1964	867 621 Kč	0 Kč										
9	kol.č.15	1987	1 830 454 Kč	337 718 Kč										
10	kol.č.16	1987	1 884 617 Kč	347 699 Kč										
11	kol.č.17	1987	1 934 288 Kč	356 871 Kč										
12	kol.č.18	1987	1 934 287 Kč	356 870 Kč										
13	kol.č.19	1986	1 540 141 Kč	212 149 Kč										
14	kol.č.1a	1985	2 020 987 Kč	99 988 Kč										
15	kol.č.20	1987	2 514 433 Kč	464 114 Kč										
16	kol.č.21	1987	2 446 258 Kč	451 554 Kč										
17	kol.č.22	1987	761 392 Kč	141 258 Kč										
18	kol.č.23	1987	618 550 Kč	114 294 Kč										
19	kol.č.24	1987	2 106 894 Kč	394 525 Kč										
20	kol.č.25	1987	1 747 243 Kč	327 157 Kč										
21	kol.č.26	1987	1 614 025 Kč	302 176 Kč										
22	kol.č.27	1987	1 567 152 Kč	293 420 Kč										
23	kol.č.28	1987	1 638 695 Kč	306 859 Kč										
24	kol.č.29	1987	965 204 Kč	180 725 Kč										
25	kol.č.30	1987	1 286 024 Kč	240 789 Kč										
26	kol.č.31	1985	744 248 Kč	96 322 Kč										
27	kol.č.32	1987	1 437 707 Kč	269 191 Kč										
28	kol.č.37	1964	1 151 000 Kč	0 Kč										
29	kol.č.38	1964	1 197 000 Kč	0 Kč										
30	kol.č.42	1964	169 000 Kč	0 Kč										
31	kol.č.43	1983	924 003 Kč	51 302 Kč										
32	kol.č.44	1983	1 001 784 Kč	55 330 Kč										
33	kol.č.45	1983	821 417 Kč	45 376 Kč										
34	kol.č.46	1987	849 240 Kč	159 040 Kč										
35	kol.č.47	1964	398 000 Kč	0 Kč										
36	kol.č.48	1987	1 113 448 Kč	208 465 Kč										
37	kol.č.49	1987	1 055 281 Kč	197 566 Kč										
38	kol.č.49a	1964	376 000 Kč	0 Kč										
39	kol.č.52	1964	315 000 Kč	0										

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Nymburk seř.n.

Správa: trať Praha východ

	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					2 643 132 Kč	1 858 635 Kč	14 312 261 Kč	1 151 121 Kč	5 554 999 Kč	3 361 234 Kč	3 229 941 Kč	2 519 614 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	spd. Nymburk sef. nádr. - odvodnění zhlaví	1983	231 874 Kč	0 Kč										
2	spd. Nymburk sef. nádr. - odvodnění příjezd. cest	1969	52 919 Kč	0 Kč										
3	svd. Nymburk sef. nádr. - uložení k. III	1991	2 237 367 Kč	436 380 Kč										
4	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 51 (vytažná)	1882	734 490 Kč	325 125 Kč										
5	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 110	1987	6 026 423 Kč	0 Kč									2014 - měkká střední oprava	
6	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 203 XA	1976	220 000 Kč	0 Kč									2014 - měkká střední oprava	
7	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 203 XB	1973	220 000 Kč	0 Kč										
8	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 210 XB	1989	150 000 Kč	0 Kč										
9	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 210 XA	1975	150 000 Kč	0 Kč										
10	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 423	1957	200 000 Kč	0 Kč										
11	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 0	1975	3 211 220 Kč	536 522 Kč										
12	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 1	1952	2 168 486 Kč	381 452 Kč										
13	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 2	1976	889 274 Kč	134 827 Kč									2014 - strojní čistění, část výměna kolejnič a bet.pražců	
14	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 3	1976	809 272 Kč	132 655 Kč										
15	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 4	1956	1 288 588 Kč	336 297 Kč										
16	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 5	1966	1 365 752 Kč	370 279 Kč										
17	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 6	1956	1 795 752 Kč	387 334 Kč										
18	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 7	1976	2 949 271 Kč	1 060 088 Kč										
19	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 8	1976	4 175 799 Kč	1 362 470 Kč										
20	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 9	1976	2 731 584 Kč	773 658 Kč										
21	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 10	1976	2 642 816 Kč	993 061 Kč										
22	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 11	1989	1 072 187 Kč	161 978 Kč									2016 - část. výměna kolejnic a bet.pražců	
23	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 12	1989	2 388 387 Kč	748 522 Kč										
24	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 13	1981	2 538 387 Kč	758 494 Kč										
25	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 14	1986	1 372 187 Kč	241 357 Kč										
26	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 15	1986	1 122 187 Kč	213 702 Kč										
27	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 16	1989	1 880 421 Kč	394 366 Kč										
28	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 17	1989	1 330 421 Kč	313 573 Kč										
29	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 18	1989	1 804 421 Kč	383 406 Kč										
30	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 19	1989	1 610 421 Kč	413 354 Kč										
31	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 20	1989	1 602 848 Kč	411 871 Kč										
32	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 21	1989	1 704 639 Kč	479 430 Kč										
33	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 22	1989	1 704 636 Kč	479 427 Kč										
34	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 23	1987	1 704 637 Kč	479 428 Kč										
35	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 24	1987	1 903 144 Kč	525 171 Kč										
36	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 25	1987	1 901 731 Kč	551 365 Kč										
37	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 26	1987	2 737 318 Kč	980 717 Kč										
38	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 27	1987	2 726 359 Kč	976 903 Kč										
39	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 28	1985	2 837 513 Kč	1 015 726 Kč										
40	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 29	1985	2 917 085 Kč	1 043 509 Kč										
41	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 30	1971	1 400 896 Kč	1 321 638 Kč										
42	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 32	1966	1 571 484 Kč	548 676 Kč										
43	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 33	1971	500 000 Kč	31 707 Kč										
44	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 34	1971	500 000 Kč	31 707 Kč										
45	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 35	1971	500 000 Kč	0 Kč										
46	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 36	1971	572 000 Kč	0 Kč										
47	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 101	1975	1 227 717 Kč	8 451 Kč										
48	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 102	1875	1 332 749 Kč	0 Kč										
49	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 103	1989	970 047 Kč	15 532 Kč										
50	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 105	1989	966 998 Kč	5 102 Kč										
51	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 106	1989	1 000 596 Kč	5 102 Kč										
52	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 107	1989	875 099 Kč	23 381 Kč									2014 - strojní čistění	
53	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 108	1990	987 297 Kč	0 Kč									2014 - strojní čistění	
54	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 109	1990	895 828 Kč	0 Kč										
55	svr. Nymburk sef. nádr. - koleť č. 109a	1990	207 503 Kč	7 417 Kč										
56	svr. Nymburk sef. nádr. - vylažná koleť č. 50	1990	710 645 Kč	252 026 Kč										
57	žel. svr.Nymburk sef. nádr. - spoj. koleť 423-429	1990	125 000 Kč	0 Kč										
58	svr. Nymburk sef. nádr. - spoj. koleť 98 a 99	1990	350 000 Kč	0 Kč										
59	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 202 ab	1990	210 000 Kč	0 Kč										
60	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 403	1990	151 982 Kč	0 Kč										
61	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 411	1990	196 742 Kč	0 Kč										
62	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 418	1990	150 000 Kč	0 Kč										
63	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 421	1990	150 591 Kč	0 Kč									2016 - měkká střední oprava	
64	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 424	1986	200 000 Kč	0 Kč									2016 - rekonstrukce	
65	žel. svr.Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 428	1986	200 000 Kč	0 Kč									2016 - rekonstrukce	
66	žel. svr.Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 429	1986	200 000 Kč	0 Kč										
67	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 201	1986	155 435 Kč	0 Kč										
68	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 204	1986	127 458 Kč	14 340 Kč										
69	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 205	1986	126 682 Kč	14 269 Kč										
70	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 206	1986	130 000 Kč	0 Kč										
71	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 208	1985	130 000 Kč	0 Kč										
72	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 209	2008	120 000 Kč	0 Kč										
73	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 211	2008	123 806 Kč	0 Kč										
74	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 212	2010	50 000 Kč	0 Kč										
75	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 213	2010	123 806 Kč	0 Kč										
76	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 214	1984	123 806 Kč	0 Kč									2016 - měkká střední oprava	
77	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 215	1990	169 627 Kč	0 Kč										
78	svr. Nymburk sef. nádr. - DSK 093	1980	120 000 Kč	0 Kč										
79	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 216 A	1983	134 488 Kč	0 Kč										
80	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 218	1984	123 806 Kč	0 Kč										
81	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 219	1984	123 806 Kč	0 Kč										
82	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 220	1990	266 229 Kč	0 Kč										
83	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 221	1985	122 295 Kč	0 Kč										
84	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 222	1984	243 808 Kč	0 Kč										
85	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 223	1985	119 685 Kč	0 Kč										
86	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 224	1985	119 685 Kč	0 Kč										
87	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 225	1990	265 232 Kč	0 Kč										
88	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 226	1990	146 229 Kč	29 285 Kč										
89	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 227	1984	123 806 Kč	0 Kč										
90	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 228	1990	286 229 Kč	0 Kč										
91	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 229	1990	146 229 Kč	29 285 Kč										
92	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 230	1990	146 229 Kč	0 Kč										
93	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 231	1990	146 229 Kč	29 285 Kč										
94	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 232	1990	146 229 Kč	29 285 Kč										
95	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 233	1984	123 806 Kč	0 Kč										
96	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 234	1990	146 229 Kč	29 285 Kč										
97	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 235	1990	146 228 Kč	29 284 Kč										
98	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 236	1984	146 228 Kč	29 284 Kč										
99	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 236 XA	1970	50 000 Kč	0 Kč										
100	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 236 XB	1974	50 000 Kč	0 Kč										
101	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 237	1974	50 000 Kč	0 Kč										
102	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 238	1980	80 000 Kč	0 Kč										
103	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 239	1976	80 000 Kč	0 Kč										
104	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 240	1981	120 000 Kč	0 Kč										
105	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 241	1981	120 000 Kč	0 Kč										
106	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 242	1981	120 000 Kč	0 Kč										
107	svr. Nymburk sef. nádr. - vlnyčka č. 243	1981	120 000 Kč	0 Kč										

Správa: trať Olomouc

Por.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravu r.2010	Náklady na údržbu a opravu r.2011	Náklady na údržbu a opravu r.2012	Náklady na údržbu a opravu r.2013	Náklady na údržbu a opravu r.2014	Náklady na údržbu a opravu r.2015	Náklady na údržbu a opravu r.2016	Náklady na údržbu a opravu r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	st.kol.č. 204a	1984	494 730 Kč	24 893 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
2	st.kol.č. 204b	2002	448 261 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
3	st.kol.č. 204c	1960	157 122 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
4	st.kol.č. 204e	1979	2 205 575 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
5	st.kol.č. 206	1953	1 149 738 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
6	st.kol.č. 208	1953	813 849 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
7	st.kol.č. 210	1946/2003	1 111 738 Kč	345 660 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
8	st.kol.č. 212	1926/2003	3 449 527 Kč	1 232 232 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
9	st.kol.č. 214	1970/2003	2 595 132 Kč	1 042 132 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
10	st.kol.č. 216	1964/2003	2 650 088 Kč	1 246 089 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
11	st.kol.č. 218	1956/2003	2 659 558 Kč	1 439 065 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
12	st.kol.č. 220	1922/2003	2 965 521 Kč	1 690 334 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
13	st.kol.č. 222	1970/2005	1 377 803 Kč	1 154 083 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
14	vyh.č. 208	2014			0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
15	vyh.č. 210	2003	2 303 311 Kč	2 290 560 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
16	vyh.č. 213	2003	2 303 311 Kč	2 290 560 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
17	vyh.č. 215	2003	2 303 311 Kč	2 290 560 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
18	vyh.č. 217	2003	2 303 311 Kč	2 290 560 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
19	vyh.č. 219	2003	2 303 311 Kč	2 290 560 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
20	vyh.č. 222	2003	2 303 311 Kč	2 290 560 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
21	vyh.č. 224	2003	2 303 311 Kč	2 290 560 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
22	vyh.č. 225	1981	115 122 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
23	vyh.č. 226	2014			0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
24	vyh.č. 248	2005	2 144 970 Kč	2 121 616 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
25	vyh.č. 249	1979	118 360 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
26	vyh.č. 250	2005	2 144 970 Kč	2 121 616 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
27	vyh.č. 251	2005	2 144 970 Kč	2 121 616 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
28	vyh.č. 253	1979	118 360 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
29	vyh.č. 254	2005	2 144 970 Kč	2 121 616 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
30	vyh.č. 256	2014			0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
31	vyh.č. 257	1983	112 289 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			
32	vyh.č. 258	2005	2 144 970 Kč	2 121 616 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč			

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na odřbu a opravy r.2010	Náklady na odřbu a opravy r.2011	Náklady na odřbu a opravy r.2012	Náklady na odřbu a opravy r.2013	Náklady na odřbu a opravy r.2014	Náklady na odřbu a opravy r.2015	Náklady na odřbu a opravy r.2016	Náklady na odřbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	spádovištní zabezpečovací zařízení v ŽST Olomouc hl.n.	1990	345 408 Kč	0 Kč	48 081 Kč	29 304 Kč	33 183 Kč	26 552 Kč	363 523 Kč	32 234 Kč	30 884 Kč	47 609 Kč	Proces 2014 přemístění zařízení a celková oprava s náklady	spádovištní zařízení nemá kolejové brzdy ani samostatné edlovací zařízení

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Slisoproud, EOv, Osvětlení	2016	reim. seřizovací po stavbě	reim. seřizovací po stavbě	869 209 Kč	918 200 Kč	845 193 Kč	833 323 Kč	2 777 565 Kč	3 390 350 Kč	1 266 477 Kč	3 938 564 Kč		Rekonstrukce 1st Olomouc + Opravné práce OR 2015-2017
2	NZZ 6kV	2016	reim. seřizovací po stavbě	reim. seřizovací po stavbě	71 782 Kč	75 989 Kč	72 216 Kč	73 455 Kč	94 693 Kč	90 496 Kč	90 850 Kč	91 714 Kč		
3	DŘT	2016	reim. seřizovací po stavbě	reim. seřizovací po stavbě	7 405 Kč	5 070 Kč	18 505 Kč	23 867 Kč	11 947 Kč	11 947 Kč	20 501 Kč	39 085 Kč		

Správa: budov a bytového hospodářství

[illegible]

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Ostrava hlavní nádraží - levé nádraží

Správa: trať

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 413	1958	10 139 562 Kč	5 038 865 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 900 Kč	24 900 Kč		
2	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 415	1958	5 447 472 Kč	1 671 335 Kč	25 200 Kč	25 200 Kč	25 200 Kč	25 250 Kč	25 250 Kč	25 250 Kč	25 300 Kč	25 300 Kč		
3	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 417	1958	9 565 176 Kč	4 752 098 Kč	23 500 Kč	23 500 Kč	23 500 Kč	23 550 Kč	23 550 Kč	23 550 Kč	23 600 Kč	23 600 Kč		
4	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 419	1977	6 912 288 Kč	3 118 688 Kč	25 400 Kč	25 400 Kč	25 400 Kč	25 450 Kč	25 450 Kč	25 450 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč		
5	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 421	1958	7 075 936 Kč	2 767 951 Kč	26 200 Kč	26 200 Kč	26 200 Kč	26 250 Kč	26 250 Kč	26 250 Kč	26 300 Kč	26 300 Kč		
6	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 423	1958	7 008 295 Kč	2 449 869 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 600 Kč	24 600 Kč		
7	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 425	1958	6 647 846 Kč	2 681 898 Kč	25 700 Kč	25 700 Kč	25 700 Kč	25 750 Kč	25 750 Kč	25 750 Kč	25 800 Kč	25 800 Kč		
8	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 427	1981	6 512 983 Kč	2 729 590 Kč	24 300 Kč	24 300 Kč	24 300 Kč	24 350 Kč	24 350 Kč	24 350 Kč	24 400 Kč	24 400 Kč		
9	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 429	1958	6 350 209 Kč	2 070 975 Kč	24 300 Kč	24 300 Kč	24 300 Kč	24 350 Kč	24 350 Kč	24 350 Kč	24 400 Kč	24 400 Kč		
10	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 431	1958	8 370 325 Kč	4 117 661 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 650 Kč	25 650 Kč	25 650 Kč	25 700 Kč	25 700 Kč		
11	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 433	1980	8 964 156 Kč	4 433 967 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 650 Kč	25 650 Kč	25 650 Kč	25 700 Kč	25 700 Kč		
12	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 435	1958	7 739 911 Kč	3 797 781 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 650 Kč	25 650 Kč	25 650 Kč	25 700 Kč	25 700 Kč		
13	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 437	1980	5 752 461 Kč	2 127 692 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 600 Kč	24 600 Kč		
14	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 439	1984	6 358 345 Kč	1 862 707 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 600 Kč	24 600 Kč		
15	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 441	1984	5 813 812 Kč	2 058 684 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 600 Kč	24 600 Kč		
16	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 443	1984	5 449 490 Kč	1 872 027 Kč	30 250 Kč	30 250 Kč	30 250 Kč	30 300 Kč	30 300 Kč	30 300 Kč	30 350 Kč	30 350 Kč		
17	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 445	1958	5 771 129 Kč	1 723 201 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 550 Kč	25 550 Kč	25 550 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč		
18	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 447	1958	6 224 597 Kč	1 858 621 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 600 Kč	24 600 Kč		
19	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 449	1958	5 179 992 Kč	1 512 533 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 600 Kč	24 600 Kč		
20	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 451	1981	4 623 184 Kč	1 531 585 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 550 Kč	25 550 Kč	25 550 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč		
21	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 453	1981	5 328 087 Kč	1 401 197 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 600 Kč	24 600 Kč		
22	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 455	1980	5 772 236 Kč	1 767 174 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 500 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 550 Kč	24 600 Kč	24 600 Kč		
23	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 457	1977	6 827 507 Kč	2 563 788 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 650 Kč	25 650 Kč	25 650 Kč	25 700 Kč	25 700 Kč		
24	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 509	1972	1 246 690 Kč	0 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 900 Kč	24 900 Kč		
25	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 511	1972	2 335 822 Kč	528 085 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 900 Kč	24 900 Kč		
26	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 513	1972	1 497 972 Kč	0 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 900 Kč	24 900 Kč		
27	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 515	1972	1 327 882 Kč	0 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 800 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 850 Kč	24 900 Kč	24 900 Kč		
28	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 517	1972	1 217 772 Kč	0 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	26 000 Kč	26 000 Kč		
29	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 519	1970	1 163 601 Kč	0 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	26 000 Kč	26 000 Kč		
30	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 521	1970	1 774 516 Kč	288 714 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	26 000 Kč	26 000 Kč		
31	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 523	1968	1 573 992 Kč	0 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	26 000 Kč	26 000 Kč		
32	Ostrava h.l.n. - levé n. - kolej č. 525	1970	1 547 895 Kč	89 816 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 900 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	25 950 Kč	26 000 Kč	26 000 Kč		
33	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 516	1990	260 983 Kč	16 521 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 700 Kč	11 700 Kč		
34	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 515	1990	260 983 Kč	16 521 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 700 Kč	11 700 Kč		
35	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 509	1971	190 435 Kč	0 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 700 Kč	11 700 Kč		
36	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 517	1990	260 983 Kč	16 521 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 700 Kč	11 700 Kč		
37	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 518	1990	229 048 Kč	14 531 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 700 Kč	11 700 Kč		
38	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 510	1990	280 668 Kč	37 207 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 700 Kč	11 700 Kč		
39	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 514a/b	1968	200 400 Kč	0 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	26 100 Kč	26 100 Kč		
40	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 511	1990	260 983 Kč	34 597 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 700 Kč	11 700 Kč		
41	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 513	1990	260 983 Kč	34 597 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 700 Kč	11 700 Kč		
42	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 512	1990	229 047 Kč	30 382 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 400 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 500 Kč	11 700 Kč	11 700 Kč		
43	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 507	1988	197 218 Kč	11 724 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 800 Kč	12 800 Kč		
44	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 506a/b	1988	288 262 Kč	17 078 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	26 100 Kč	26 100 Kč		
45	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 505a/b	1988	288 262 Kč	17 078 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	26 100 Kč	26 100 Kč		
46	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 503a/b	1988	288 262 Kč	17 078 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	26 100 Kč	26 100 Kč		
47	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 500a/b	1988	288 262 Kč	17 078 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	26 100 Kč	26 100 Kč		
48	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 496a/b	1988	410 264 Kč	66 590 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 500 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	25 600 Kč	26 100 Kč	26 100 Kč		
49	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 488	1999	1 278 000 Kč	511 200 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 800 Kč	15 800 Kč		
50	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 501A	1970	50 100 Kč	0 Kč	11 000 Kč	11 000 Kč	11 000 Kč	11 100 Kč	11 100 Kč	11 100 Kč	11 300 Kč	11 300 Kč		
51	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 501	1973	240 435 Kč	0 Kč	11 000 Kč	11 000 Kč	11 000 Kč	11 100 Kč	11 100 Kč	11 100 Kč	11 300 Kč	11 300 Kč		
52	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 493	1999	930 000 Kč	372 000 Kč	11 000 Kč	11 000 Kč	11 000 Kč	11 100 Kč	11 100 Kč	11 100 Kč	11 300 Kč	11 300 Kč		
53	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 495	1999	1 172 000 Kč	468 800 Kč	11 000 Kč	11 000 Kč	11 000 Kč	11 100 Kč	11 100 Kč	11 100 Kč	11 300 Kč	11 300 Kč		
54	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 481	1999	1 009 000 Kč	403 600 Kč	18 500 Kč	18 500 Kč	18 500 Kč	18 600 Kč	18 600 Kč	18 600 Kč	18 900 Kč	18 900 Kč		
55	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 479	1999	913 000 Kč	365 200 Kč	18 500 Kč	18 500 Kč	18 500 Kč	18 600 Kč	18 600 Kč	18 600 Kč	18 900 Kč	18 900 Kč		
56	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 466	1999	1 263 000 Kč	505 200 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 800 Kč	15 800 Kč		
57	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 458	1999	1 012 500 Kč	405 000 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 800 Kč	10 800 Kč		
58	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 453	1999	1 055 000 Kč	422 000 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 800 Kč	10 800 Kč		
59	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 454	1999	1 055 000 Kč	422 000 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 800 Kč	10 800 Kč		
60	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 472	1999	927 000 Kč	370 800 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 800 Kč	15 800 Kč		
61	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 468	1999	918 000 Kč	367 200 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 800 Kč	15 800 Kč		
62	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 464	1999	1 056 000 Kč	422 400 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 800 Kč	10 800 Kč		
63	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 462	1999	1 083 000 Kč	433 200 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 800 Kč	10 800 Kč		
64	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 463	1999	1 083 000 Kč	433 200 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 800 Kč	10 800 Kč		
65	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 469	1999	918 000 Kč	367 200 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 800 Kč	15 800 Kč		
66	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 465	1999	1 056 000 Kč	422 400 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 800 Kč	10 800 Kč		
67	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 473	1999	1 039 000 Kč	415 600 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10 800 Kč	10 800 Kč		
68	Ostrava h.l.n. - levé n. - výhyžka č. 474	1999	949 000 Kč	379 600 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 500 Kč	10 600 Kč	10 600 Kč	10				

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Ostrava levé kolejové brzdy	1999			854 189 Kč	1 018 332 Kč	20 022 754 Kč	1 339 209 Kč	1 013 183 Kč	10 862 084 Kč	861 324 Kč	1 277 779 Kč		Ostrava levé - kolejové brzdy, Kompas a kompresory je společný majetek
2	Ostrava levé zabezpečovací zařízení	1999	55 776 706 Kč	0 Kč	460 251 Kč	506 992 Kč	485 209 Kč	429 755 Kč	373 031 Kč	441 348 Kč	417 623 Kč	337 817 Kč		
3	Ostrava levé sdělovací zařízení	1999	není samostatný majetek		70 000 Kč	70 000 Kč	70 000 Kč	70 000 Kč	70 000 Kč	70 000 Kč	70 000 Kč	70 000 Kč		

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Ostrava hlavní nádraží - levé nádraží

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Silnoproudá zařízení	1998-2010	27 000 000 Kč	18 500 000 Kč	487 888 Kč	419 266 Kč	398 712 Kč	442 546 Kč	584 615 Kč	496 696 Kč	431 498 Kč	421 860 Kč	Výstavba EOVS 2010	OSV, EOVS
2	Slaboproudá zařízení	1998-2010	1 050 000 Kč	875 000 Kč	11 421 Kč	63 472 Kč	18 882 Kč	6 961 Kč	11 625 Kč	12 102 Kč	8 713 Kč	9 920 Kč		
3	Trakční vedení	1973-1980	4 800 000 Kč	0 Kč	593 910 Kč	614 559 Kč	864 418 Kč	667 788 Kč	6 165 081 Kč	9 038 540 Kč	1 316 047 Kč	2 587 205 Kč		včetně DOVO

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Ostrava hlavní nádraží - levé nádraží

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Ostrava hl.n.-OL- žst.-stavědlo 2 - IC5000244572	1965	227 974 Kč	40 281 Kč	121 220 Kč	1 607 471 Kč	30 004 Kč	393 532 Kč	67 928 Kč	182 229 Kč	120 499 Kč	28 406 Kč		
2	Ostrava hl.n.-OL- žst.-stavědlo č.5 - IC5000244578	1972	498 849 Kč	135 193 Kč	110 378 Kč	2 446 845 Kč	19 672 Kč	9 446 Kč	6 953 Kč	34 653 Kč	35 732 Kč	169 159 Kč		

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Ostrava pravé kolejové brzdy	1964	32 533 593 Kč	3 884 668 Kč	701 665 Kč	935 830 Kč	964 527 Kč	1 271 487 Kč	11 874 818 Kč	1 198 755 Kč	1 142 037 Kč	14 088 241 Kč		
2	Ostrava pravé zabezpečovací zařízení	1969	není samostatný HIM		185 149 Kč	334 623 Kč	317 702 Kč	267 025 Kč	287 279 Kč	330 057 Kč	272 350 Kč	254 008 Kč		
3	Ostrava pravé sdělovací zařízení		není samostatný HIM		85 000 Kč	85 000 Kč	85 000 Kč	85 000 Kč	85 000 Kč	85 000 Kč	85 000 Kč	85 000 Kč		

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Ostrava hlavní nádraží - pravé nádraží

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Silnoproudá zařízení	1998-2010	60 000 000 Kč	51 000 000 Kč	584 322 Kč	456 287 Kč	526 983 Kč	1 214 099 Kč	661 210 Kč	574 600 Kč	2 990 320 Kč	633 128 Kč	Výstavba EOVS 2010	OSV, EOVS
2	Slaboproudá zařízení	1998-2010	2 650 000 Kč	2 500 000 Kč	2 004 Kč	63 851 Kč	9 757 Kč	21 876 Kč	11 925 Kč	24 209 Kč	40 717 Kč	58 771 Kč		
3	Trakční vedení	1973-1980	5 200 000 Kč	0 Kč	951 942 Kč	819 823 Kč	1 009 518 Kč	833 097 Kč	3 771 299 Kč	11 871 730 Kč	9 200 678 Kč	17 833 459 Kč		včetně DOUG

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Ostrava hlavní nádraží - pravé nádraží

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Ostrava hlavní nádraží - zál. slaboproudá zařízení	1963	526 117 Kč	0 Kč	120 296 Kč	319 252 Kč	9 476 Kč	108 077 Kč	136 923 Kč	120 106 Kč	113 789 Kč	2 960 871 Kč		

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Ostrava-Kunčice

Správa: trať

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Rekonstrukce	Poznámka
1	Ostrava Kunčice - kolej č. 11	1953	5 398 289 Kč	3 487 829 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 750 Kč	15 750 Kč		
2	Ostrava Kunčice - kolej č. 13	1953	5 405 456 Kč	3 491 232 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 750 Kč	15 750 Kč		
3	Ostrava Kunčice - kolej č. 15	180	7 019 529 Kč	4 191 581 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 600 Kč	15 750 Kč	15 750 Kč		
4	Ostrava Kunčice - kolej č. 19	1980	7 109 208 Kč	4 357 723 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 300 Kč	17 300 Kč		
5	Ostrava Kunčice - kolej č. 21	1980	5 626 145 Kč	3 396 888 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 300 Kč	17 300 Kč		
6	Ostrava Kunčice - kolej č. 23	2001	10 440 600 Kč	5 794 533 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 300 Kč	17 300 Kč		
7	Ostrava Kunčice - kolej č. 25	2001	10 120 550 Kč	5 616 898 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 300 Kč	17 300 Kč		
8	Ostrava Kunčice - kolej č. 27	1953	5 656 947 Kč	3 599 462 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 300 Kč	17 300 Kč		
9	Ostrava Kunčice - kolej č. 29	1953	5 554 359 Kč	3 480 197 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 300 Kč	17 300 Kč		
10	Ostrava Kunčice - kolej č. 31	1953	5 414 381 Kč	3 522 454 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 300 Kč	17 300 Kč		
11	Ostrava Kunčice - kolej č. 33	1953	5 432 552 Kč	3 529 314 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 650 Kč	15 650 Kč		
12	Ostrava Kunčice - kolej č. 37	2001	9 450 360 Kč	6 646 741 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 500 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 550 Kč	15 650 Kč	15 650 Kč		
13	Ostrava Kunčice - kolej severní výjezd	1987	1 047 000 Kč	446 012 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 000 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 150 Kč	17 300 Kč	17 300 Kč		
14	Ostrava Kunčice výhybka č. 51	2001	1 920 000 Kč	1 171 520 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 650 Kč	8 650 Kč		
15	Ostrava Kunčice výhybka č. 60	1982	1 339 128 Kč	700 008 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 650 Kč	8 650 Kč		
16	Ostrava Kunčice výhybka č. 68	1981	1 421 513 Kč	791 760 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 550 Kč	10 550 Kč		
17	Ostrava Kunčice výhybka č. 63	1981	1 311 514 Kč	724 642 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 650 Kč	8 650 Kč		
18	Ostrava Kunčice výhybka č. 67	1981	1 321 513 Kč	730 743 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 550 Kč	10 550 Kč		
19	Ostrava Kunčice výhybka č. 75	2001	1 976 300 Kč	1 205 870 Kč	13 800 Kč	13 800 Kč	13 800 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	14 050 Kč	14 050 Kč		
20	Ostrava Kunčice výhybka č. 59	1980	1 637 220 Kč	893 989 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 650 Kč	8 650 Kč		
21	Ostrava Kunčice výhybka č. 58	1980	1 437 220 Kč	771 956 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 650 Kč	8 650 Kč		
22	Ostrava Kunčice výhybka č. 65	1980	1 477 220 Kč	608 087 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 550 Kč	10 550 Kč		
23	Ostrava Kunčice výhybka č. 62	1973	1 296 513 Kč	689 570 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 650 Kč	8 650 Kč		
24	Ostrava Kunčice výhybka č. 72	2001	2 005 500 Kč	1 069 930 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 550 Kč	10 550 Kč		
25	Ostrava Kunčice výhybka č. 73	2001	1 980 000 Kč	1 056 330 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 550 Kč	10 550 Kč		
26	Ostrava Kunčice výhybka č. 66	1980	1 407 220 Kč	753 651 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 300 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 400 Kč	10 550 Kč	10 550 Kč		
27	Ostrava Kunčice výhybka č. 78	2001	2 180 500 Kč	1 163 292 Kč	13 800 Kč	13 800 Kč	13 800 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	14 050 Kč	14 050 Kč		
28	Ostrava Kunčice výhybka č. 80a/b	2001	2 850 000 Kč	1 159 000 Kč	18 500 Kč	18 500 Kč	18 500 Kč	18 650 Kč	18 650 Kč	18 650 Kč	18 650 Kč	18 900 Kč	18 900 Kč		
29	Ostrava Kunčice výhybka č. 86	1985	224 600 Kč	3 403 Kč	13 800 Kč	13 800 Kč	13 800 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	14 050 Kč	14 050 Kč		
30	Ostrava Kunčice výhybka č. 94	1985	224 600 Kč	3 403 Kč	13 800 Kč	13 800 Kč	13 800 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	13 900 Kč	14 050 Kč	14 050 Kč		
31	Ostrava Kunčice výhybka č. 93	2001	2 480 500 Kč	1 323 343 Kč	8 500 Kč	255 000 Kč	8 500 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 650 Kč	8 650 Kč		
32	Ostrava Kunčice výhybka č. 97	1999	1 824 715 Kč	563 037 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 500 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 550 Kč	8 650 Kč	8 650 Kč		
33	Ostrava Kunčice výhybka č. 32	1951	1 410 400 Kč	786 852 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
34	Ostrava Kunčice výhybka č. 28	1987	1 386 037 Kč	791 533 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 700 Kč	12 700 Kč		
35	Ostrava Kunčice výhybka č. 35	1986	1 383 608 Kč	787 766 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
36	Ostrava Kunčice výhybka č. 31	1958	1 390 400 Kč	774 649 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
37	Ostrava Kunčice výhybka č. 29	1958	1 570 400 Kč	884 479 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 750 Kč	12 750 Kč		
38	Ostrava Kunčice výhybka č. 19	1987	1 286 537 Kč	730 825 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 750 Kč	12 750 Kč		
39	Ostrava Kunčice výhybka č. 24	1986	1 423 108 Kč	811 872 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 750 Kč	12 750 Kč		
40	Ostrava Kunčice výhybka č. 20	1986	1 804 761 Kč	1 016 703 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
41	Ostrava Kunčice výhybka č. 21	2001	2 200 600 Kč	1 174 018 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
42	Ostrava Kunčice výhybka č. 25	2001	2 210 500 Kč	1 179 298 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
43	Ostrava Kunčice výhybka č. 26	2001	2 235 500 Kč	1 192 635 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
44	Ostrava Kunčice výhybka č. 10	2001	2 500 200 Kč	1 333 853 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
45	Ostrava Kunčice výhybka č. 11	2001	2 500 200 Kč	1 333 853 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
46	Ostrava Kunčice výhybka č. 13	2001	2 560 700 Kč	1 366 126 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 750 Kč	12 750 Kč		
47	Ostrava Kunčice výhybka č. 14	2001	2 221 000 Kč	1 184 902 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 500 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 600 Kč	12 750 Kč	12 750 Kč		
48	Ostrava Kunčice výhybka č. 15	2001	2 520 700 Kč	1 344 786 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
49	Ostrava Kunčice výhybka č. 16	2001	2 210 800 Kč	1 179 457 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 800 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 850 Kč	8 950 Kč	8 950 Kč		
50	Ostrava Kunčice-železniční spodek pod výtažnou kolejí	1957	447 511 Kč	80 644 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
51	Ostrava Kunčice-železniční spodek-spádoviště	2001	16 474 173 Kč	11 586 827 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Ostrava-Kunčice

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Ostrava-Kunčice kolejové brzdy	1975	1 208 624 Kč		11 857 Kč	10 103 061 Kč	1 270 635 Kč	185 813 Kč	185 472 Kč	4 339 068 Kč	190 898 Kč	153 513 Kč		v roce 2010 byly brzdy zakonzervovány
2	Ostrava-Kunčice zabezpečovací zařízení			není samostatný HIM	125 803 Kč	136 340 Kč	94 742 Kč	152 028 Kč	151 750 Kč	286 651 Kč	156 190 Kč	125 601 Kč		
3	Ostrava-Kunčice sdělovací zařízení			není samostatný HIM	284 324 Kč	68 854 Kč	85 954 Kč	94 900 Kč	11 516 Kč	101 950 Kč	91 934 Kč	82 558 Kč		

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Ostrava-Kunčice

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Silnoproudá zařízení	1965-2001	12 000 000 Kč	1 500 000 Kč	2 224 681 Kč	851 569 Kč	745 140 Kč	651 559 Kč	641 184 Kč	2 150 882 Kč	561 165 Kč	429 749 Kč		OSV, EOv
2	Slaboproudá zařízení	2001	600 000 Kč	75 000 Kč	1 132 Kč	3 736 Kč	1 278 Kč	1 577 Kč	0 Kč	2 200 Kč	94 816 Kč	5 875 Kč		
3	Trakční vedení	1973	4 600 000 Kč	0 Kč	333 341 Kč	238 263 Kč	338 493 Kč	342 744 Kč	7 642 342 Kč	558 505 Kč	609 903 Kč	383 665 Kč		Částečná rekonstrukce cca 5% v roce 2000 včetně DOUO

Oblastní ředitelství: Ostrava

Stanice: Ostrava-Kunčice

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Náklady na údržbu a opravy	Rekonstrukce	Poznámka
1	Ostrava-Kunčice - žst.-stavědlo řidič - IC5000244545	1967	374 861 Kč	83 666 Kč	24 319 Kč	63 372 Kč	9 283 Kč	114 956 Kč	63 702 Kč	78 284 Kč	111 910 Kč	19 759 Kč		

Oblastní ředitelství: Hradec Králové

Stanice: Pardubice hl. n.

Správa: trať Pardubice

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Žel. svr. žst. Pardubice <u>koleje</u> č. 9,17,19,21,23,25,27,29,31,33,35,37,39,S1,S2,200,výtah za 99	1956 - 1990	17 268 784 Kč	3 395 656 Kč	103 478 Kč	110 904 Kč	213 212 Kč	111 947 Kč	175 155 Kč	103 734 Kč	156 234 Kč	70 498 Kč	kol.č. 31., r. 1990, 711 274,- Kč	
2	Žel. svr. žst. Pardubice <u>výhybky</u> č. 2,5,15,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,52,53,55,56,57,58,59,60,61,63,66,68,69,70,86,95,96,98,99,100	1965 - 1990	6 092 428 Kč	521 770 Kč	1 241 741 Kč	1 330 847 Kč	2 558 540 Kč	1 343 362 Kč	2 101 860 Kč	1 244 805 Kč	1 874 811 Kč	845 975 Kč	výh.č.25,27-36, r. 1990, 915 970,- Kč	2
3	Žel. <u>spodek</u> žst. Pardubice směrlové koleje	1959	22 033 158 Kč	4 652 305 Kč	34 493 Kč	36 968 Kč	71 071 Kč	37 316 Kč	58 385 Kč	34 578 Kč	52 078 Kč	23 499 Kč		

Oblastní ředitelství: Hradec Králové

Stanice: Pardubice hl.n.

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Spádováštní zařízení (mimo KB)	1958	4 450 892 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	33 649 Kč	101 726 Kč	80 315 Kč	76 361 Kč	69 582 Kč	113 675 Kč		
2	Kolejové brzdy	1974	689 259 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	140 474 Kč	152 589 Kč	120 473 Kč	114 541 Kč	104 373 Kč	170 512 Kč		

Oblastní ředitelství: Hradec Králové

Stanice: Pardubice

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Trakční vedení Pardubice žst.	1964	13 454 973 Kč	0 Kč										náklady jsou za porozky
2	Trakční vedení Pardubice žst.	2004	3 091 418 Kč	3 091 418 Kč	1 809 025 Kč	2 535 168 Kč	3 541 535 Kč	3 883 139 Kč	3 222 485 Kč	3 279 093 Kč	3 572 156 Kč	4 351 311 Kč		č. 1-2 celkem, z toho cca 30% patří k seřazovacím kolejkám
3	KR nn a venkovní osvětlení Pardubice	2008	17 392 066 Kč	0 Kč										náklady jsou za porozky
4	KR nn a venkovní osvětlení Pardubice	2016	1 158 794 Kč	1 158 794 Kč	4 705 882 Kč	7 964 226 Kč	9 299 470 Kč	9 010 294 Kč	6 538 303 Kč	4 497 887 Kč	4 338 493 Kč	8 755 700 Kč		č. 3-4 celkem, z toho cca 30% patří k seřazovacím kolejkám

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: Plzeň seř. n.

Správa: trať

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	železniční spodek	1870	28 083 011 Kč	0 Kč	52 348 Kč	56 923 Kč	130 594 Kč	59 672 Kč	116 163 Kč	41 569 Kč	304 127 Kč	196 149 Kč		
2	železniční svršek	1978	28 363 756 Kč	541 111 Kč	2 394 328 Kč	3 727 255 Kč	4 053 911 Kč	14 020 663 Kč	10 913 491 Kč	13 796 582 Kč	5 887 445 Kč	11 949 636 Kč		

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: Plzeň seř. n. cí techniky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Plzeň seř. n. - sdělovací zařízení	1972	389 324 Kč	0 Kč	82 767 Kč	322 Kč	289 007 Kč	387 008 Kč	283 781 Kč	333 989 Kč	302 890 Kč	273 372 Kč		
2	Plzeň seř. n. - zabezpečovací zařízení	1976	10 195 622 Kč	0 Kč	664 949 Kč	1 211 304 Kč	2 151 977 Kč	2 296 511 Kč	823 995 Kč	1 389 710 Kč	5 902 551 Kč	8 100 535 Kč		
3	Plzeň seř. n. - kolejové brzdy	1976	9 115 490 Kč	0 Kč	1 480 158 Kč	1 663 083 Kč	1 265 613 Kč	1 429 208 Kč	1 283 996 Kč	1 127 730 Kč	1 028 752 Kč	1 151 350 Kč		

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: Plzeň seř. n. energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Plzeň seř. n. - TV	1993	859 961 Kč	252 836 Kč	138 947 Kč	314 017 Kč	307 214 Kč	371 645 Kč	594 227 Kč	415 235 Kč	402 096 Kč	281 620 Kč		
2	Plzeň seř. n. - trafostanice zděná 22/0,4kV vč. trafo distribuční 250kVA 22/0,4kV 3f	1976	73 409 Kč	0 Kč	20 020 Kč	31 635 Kč	34 582 Kč	32 365 Kč	31 848 Kč	27 212 Kč	23 438 Kč	23 961 Kč		
3	Plzeň seř. n. - kabel rozvod + osvětlení	2008	1,00	0 Kč	180 189 Kč	284 720 Kč	1 311 243 Kč	291 292 Kč	386 640 Kč	244 908 Kč	210 950 Kč	215 658 Kč		
4	Plzeň seř. n. - EOVI,2,3	1984	143 233 Kč	0 Kč	120 126 Kč	189 813 Kč	207 495 Kč	194 194 Kč	251 093 Kč	163 272 Kč	140 633 Kč	143 772 Kč		

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: Plzeň seř. n. spodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	IC5000167205 Plzeň hl.n./seř. n. - rozhlas	1943	7 088 Kč	0 Kč	1 492 Kč	15 115 Kč	37 320 Kč	4 176 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
2	IC6000298597 Plzeň hl.n./seř. n. - rozsvícení	2004	178 000 Kč	0 Kč	19 470 Kč	94 056 Kč	500 Kč	640 Kč	940 Kč	640 Kč	712 Kč	1 640 Kč		
3	IC6000387580 Plzeň hl.n./seř. n. - prov. budova kol. brzd	1999	1 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
4	IC6000387644 Plzeň hl.n./seř. n. - vyhybkář. st. č. 11	1943	1 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
5	IC6000330075 Plzeň hl.n./seř. n. - trafostanice 22/0,4 kV	2008	1 Kč	0 Kč	750 Kč	750 Kč	96 687 Kč	6 629 Kč	640 Kč	940 Kč	940 Kč	940 Kč		
6	IC5000167227 Plzeň hl.n./seř. n. - staveňlo č. 1	1900	164 968 Kč	7 088 Kč	0 Kč	3 698 Kč	3 798 Kč	5 779 Kč	3 274 Kč	0 Kč	0 Kč	100 392 Kč		

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Praha Libeň

Správa: trať Praha západ

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					1 047 384 Kč	5 608 991 Kč	2 166 103 Kč	5 880 101 Kč	2 683 562 Kč	2 731 494 Kč	3 980 875 Kč	3 924 625 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	sp.Běhč.-Lib.: 397.827-404.442	1977	57 327 500 Kč	0 Kč										
2	sp.Běhč.-Lib.: 397.827-404.442	2004	242 093 883 Kč	242 093 883 Kč									20.08.2004	celá Libeň z dotace
3	Libeň kol.č.51	1973	538 600 Kč	0 Kč										
4	Libeň kol.č.51	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
5	Libeň kol.č.52	1973	500 052 Kč	0 Kč										
6	Libeň kol.č.52	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
7	Libeň kol.č.53	1976	388 300 Kč	0 Kč										
8	Libeň kol.č.53	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
9	Libeň kol.č.54	1977	418 639 Kč	0 Kč										
10	Libeň kol.č.54	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
11	Libeň kol.č.55	1976	370 100 Kč	0 Kč										
12	Libeň kol.č.55	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
13	Libeň kol.č.56	1976	536 800 Kč	0 Kč										
14	Libeň kol.č.56	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
15	Libeň kol.č.57	1974	521 700 Kč	0 Kč										
16	Libeň kol.č.57	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
17	Libeň kol.č.58	1977	709 188 Kč	0 Kč										
18	Libeň kol.č.58	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
19	Libeň kol.č.59	1977	818 062 Kč	0 Kč										
20	Libeň kol.č.59	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
21	Libeň kol.č.60	1972	692 616 Kč	0 Kč										
22	Libeň kol.č.60	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
23	Libeň kol.č.61	1976	778 649 Kč	0 Kč										
24	Libeň kol.č.61	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
25	Libeň kol.č.62	1972	819 023 Kč	0 Kč										
26	Libeň kol.č.62	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
27	Libeň kol.č.63	1976	921 037 Kč	0 Kč										
28	Libeň kol.č.63	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
29	Libeň kol.č.64	1976	1 056 960 Kč	0 Kč										
30	Libeň kol.č.64	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
31	Libeň kol.č.65	1977	776 083 Kč	46 985 Kč										
32	Libeň kol.č.65	2018	375 000 Kč	375 000 Kč										z dotace
33	Libeň kol.sp.v.106-v.109	1977	142 500 Kč	0 Kč										
34	Libeň vjh.101	1973	33 800 Kč	0 Kč										
35	Libeň vjh.102	1973	33 800 Kč	0 Kč										
36	Libeň vjh.103	1976	25 000 Kč	0 Kč										
37	Libeň vjh.104	1990	192 297 Kč	57 039 Kč										
38	Libeň vjh.105	1976	28 500 Kč	0 Kč										
39	Libeň vjh.106	1990	562 327 Kč	120 308 Kč										
40	Libeň vjh.106	2018	2 800 000 Kč	2 800 000 Kč										z dotace
41	Libeň vjh.107	1990	573 295 Kč	122 694 Kč										
42	Libeň vjh.108	1990	565 650 Kč	122 081 Kč										
43	Libeň vjh.108	2004	3 056 215 Kč	3 056 215 Kč										z dotace
44	Libeň vjh.109	1990	565 650 Kč	122 081 Kč										
45	Libeň vjh.109	2004	3 056 215 Kč	3 056 215 Kč										z dotace
46	Libeň vjh.110	1990	576 618 Kč	124 461 Kč										
47	Libeň vjh.110	2004	3 706 215 Kč	3 706 215 Kč										z dotace
48	Libeň vjh.111	1990	565 650 Kč	122 081 Kč										
49	Libeň vjh.111	2004	3 056 215 Kč	3 056 215 Kč										z dotace
50	Libeň vjh.112	1990	576 618 Kč	124 461 Kč										
51	Libeň vjh.112	2004	3 706 215 Kč	3 706 215 Kč										z dotace
52	Libeň vjh.113	1990	576 618 Kč	50 970 Kč										
53	Libeň vjh.113	2004	3 706 215 Kč	3 706 215 Kč										z dotace
54	Libeň vjh.114	1990	576 618 Kč	97 032 Kč										
55	Libeň vjh.114	2004	3 706 215 Kč	3 706 215 Kč										z dotace
56	Libeň vjh.115	1976	58 923 Kč	0 Kč										
57	Libeň vjh.115	2004	3 856 215 Kč	3 856 215 Kč										z dotace
58	Libeň vjh.116	1977	29 923 Kč	0 Kč										
59	Libeň vjh.116	2004	3 706 215 Kč	3 706 215 Kč										z dotace
60	Libeň vjh.117	1990	576 618 Kč	50 970 Kč										
61	Libeň vjh.117	2004	3 706 215 Kč	3 706 215 Kč										z dotace
62	Libeň vjh.118	1977	38 323 Kč	0 Kč										
63	Libeň vjh.118	2004	3 706 215 Kč	3 706 215 Kč										z dotace
64	Libeň vjh.119	1977	29 923 Kč	0 Kč										
65	Libeň vjh.119	2004	3 856 215 Kč	3 856 215 Kč										z dotace
66	Libeň vjh.120	1990	576 618 Kč	50 970 Kč										
67	Libeň vjh.120	2004	256 215 Kč	256 215 Kč										z dotace
68	Libeň vjh.121	1969	35 423 Kč	0 Kč										
69	Libeň vjh.121	2004	3 856 215 Kč	3 856 215 Kč										z dotace
70	Libeň vjh.122	1977	34 023 Kč	0 Kč										
71	Libeň vjh.122	2004	3 856 215 Kč	3 856 215 Kč										z dotace
72	Libeň vjh.123	1982	106 302 Kč	5 324 Kč										
73	Libeň vjh.123	2004	256 215 Kč	256 215 Kč										z dotace
74	Libeň vjh.139	1977	34 623 Kč	0 Kč										
75	Libeň vjh.139	2004	256 215 Kč	256 215 Kč										z dotace
76	Libeň vjh.140	1977	33 800 Kč	0 Kč										
77	Libeň vjh.141	1977	33 800 Kč	0 Kč										
78	Libeň vjh.142	1977	46 700 Kč	0 Kč										
79	Libeň vjh.144	1977	33 800 Kč	0 Kč										
80	Libeň vjh.146	1977	30 700 Kč	0 Kč										
81	Libeň vjh.147	1977	34 200 Kč	0 Kč										
82	Libeň vjh.148	1977	29 823 Kč	0 Kč										
83	Libeň vjh.148	2004	256 215 Kč	256 215 Kč										z dotace
84	Libeň vjh.149	1977	31 623 Kč	0 Kč										
85	Libeň vjh.149	2004	256 215 Kč	256 215 Kč										z dotace
86	Libeň vjh.150	1976	37 600 Kč	0 Kč										
87	Libeň vjh.151	1977	35 000 Kč	0 Kč										
88	Libeň vjh.152	1977	30 700 Kč	0 Kč										
89	Libeň vjh.154	1976	46 700 Kč	0 Kč										
90	Libeň vjh.156	1977	63 133 Kč	0 Kč										
91	Libeň vjh.156	2004	256 227 Kč	256 227 Kč										z dotace
92	Libeň vjh.157	1977	30 700 Kč	0 Kč										
93	Libeň vjh.158	1977	30 700 Kč	0 Kč										
94	Libeň vjh.159	1977	35 000 Kč	0 Kč										
95	Libeň DKŠv.152-158/	1973	58 000 Kč	0 Kč										

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Praha Libeň

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky Praha východ

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					203 323 Kč	157 803 Kč	101 894 Kč	116 406 Kč	96 739 Kč	169 685 Kč	85 804 Kč	224 030 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	Kolejové brzdy	2017	48 523 288 Kč	48 523 288 Kč										2017 za 48 523 288,11 Kč. Modernizace a doplnění stávajících jednopásovcích trámových kolejových brzd JKB na dvouúpatkové DKB a doplnění třídníkové DKB.
2	Kompresorovna a rozvod stlačeného vzduchu	2017	8 841 900 Kč	8 841 900 Kč										2017 za 8 841 900,10 Kč. Náhrada stávající kompresorové stanice za balenou automatickou kompresorovnu BAKS 300 se šroubovými kompresory a úpravou vzduchu, oddělováním kondenzátu na vodu a olej včetně kompletních nových rozvodů stlačeného vzduchu.
3	Automatizace spádovitého	2017	85 921 730 Kč	85 921 730 Kč										2017 za 85 921 729,85 Kč. Náhrada stávajícího zařízení KOMPAS novým spádovitním zařízením Modest-Marshall, včetně vnějších prvků (rychloběžné přestavky, počítadla náprav, radarové měřiče rychlosti, měřiče hmotnosti, meteosnímáče a pod).
4	Protlukovací zařízení kolejových brzd	2017	10 276 952 Kč	10 276 952 Kč										2017 za 10 276 952,41 Kč. Vybudování protlukovacího zařízení pro kolejové brzdy Brenek-Arnage pro ošetření vzniklé hluku na rozhraní brzdových trámů a kol železničních vozidel přípravkem DBM 50.

Oblastní ředitelství: Praha

Stanice: Praha Libeň

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					2 107 326 Kč	2 408 164 Kč	1 273 449 Kč	1 347 201 Kč	1 398 753 Kč	1 014 542 Kč	1 205 460 Kč	1 163 908 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	kabel rozv. radiolokace Libeň PB č. 1, 1. patro	1985	1 998 Kč	0 Kč										
2	Přelozka nn Libeň + Kompas	1990	557 996 Kč	0 Kč										
3	Libeň osv. - stožáry J2 (tímě zhlaví Praha)	1980	51 272 Kč	0 Kč										
4	Libeň OV č. 1 a 4 - stožáry J2	1975	3 990 000 Kč	0 Kč										

Oblastní ředitelství: Olomouc

Stanice: Přerov přednádraží

Správa: tratí Olomouc

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	st.kol.č. 242	1985	852 747 Kč	93 774 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
2	st.kol.č. 244	1955	866 399 Kč	83 610 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
4	st.kol.č. 246	1960	400 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
5	st.kol.č. 248	1960	510 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
6	st.kol.č. 250	1961	657 679 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
7	st.kol.č. 252	1961	673 908 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
8	st.kol.č. 254	1961	485 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
9	st.kol.č. 256	1961	649 471 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	380 800 Kč	0 Kč	0 Kč		
10	st.kol.č. 258	1961	717 199 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
11	st.kol.č. 260	1962	743 846 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
12	st.kol.č. 262	1966	255 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
13	st.kol.č. 264	1962	763 026 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
14	st.kol.č. 266	1962	979 976 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
15	st.kol.č. 268	1962	585 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
16	st.kol.č. 270	1963	1 039 022 Kč	147 999 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
17	st.kol.č. 272	-	-	-	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		není majetkem SZDC
18	st.kol.č. 274	-	-	-	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		není majetkem SZDC
19	st.kol.č. 276	1968	1 506 957 Kč	153 770 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
20	st.kol.č. 278	1968	760 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
21	st.kol.č. 280	1968	880 268 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
22	st.kol.č. 282	1969	879 696 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
23	st.kol.č. 284	1969	1 000 177 Kč	130 033 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
24	st.kol.č. 286	1964	895 306 Kč	94 858 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
25	st.kol.č. 288	1964	800 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
26	vyh.č. 211	1961	130 000 Kč	7 354 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
27	vyh.č. 223	1988	132 900 Kč	16 013 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	530 000 Kč	0 Kč	0 Kč		
28	vyh.č. 224	1964	50 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	620 000 Kč		
29	vyh.č. 226	1988	143 310 Kč	17 223 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	620 000 Kč	0 Kč		
30	vyh.č. 228	1988	132 900 Kč	32 847 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	530 000 Kč	0 Kč	0 Kč		
31	vyh.č. 229	1964	50 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	620 000 Kč		
32	vyh.č. 230	1988	143 310 Kč	26 383 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	620 000 Kč	0 Kč		
33	vyh.č. 232	1964	50 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	620 000 Kč		
34	vyh.č. 233	1988	132 900 Kč	24 473 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	530 000 Kč	0 Kč	0 Kč		
35	vyh.č. 234	1964	50 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	620 000 Kč		
36	vyh.č. 236	1989	133 818 Kč	26 867 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	530 000 Kč	0 Kč	0 Kč		
37	vyh.č. 237	1964	50 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	620 000 Kč		
38	vyh.č. 238	1964	50 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	620 000 Kč		
39	vyh.č. 239	1988	143 310 Kč	17 223 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	760 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
40	vyh.č. 240	1988	132 900 Kč	16 013 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	530 000 Kč	0 Kč	0 Kč		
41	vyh.č. 241	1988	132 900 Kč	16 013 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	760 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
42	vyh.č. 242	1961	35 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	530 000 Kč	0 Kč	0 Kč		
43	vyh.č. 243	1965	45 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	760 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
44	vyh.č. 244	1961	35 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	530 000 Kč	0 Kč	0 Kč		
45	vyh.č. 245	1966	50 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	760 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
46	vyh.č. 246	1961	35 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	530 000 Kč	0 Kč	0 Kč		
47	vyh.č. 247	1966	50 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	760 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
48	vyh.č. 248	1961	35 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
49	vyh.č. 250	1990	186 000 Kč	41 677 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
50	vyh.č. 251	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
51	vyh.č. 252	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
52	vyh.č. 253	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
53	vyh.č. 255	1990	188 000 Kč	40 165 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
54	vyh.č. 257	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
55	vyh.č. 258	1990	188 000 Kč	40 164 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
56	vyh.č. 259	1990	188 000 Kč	40 165 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
57	vyh.č. 260	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
58	vyh.č. 261	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
59	vyh.č. 262	1990	188 000 Kč	40 165 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
60	vyh.č. 263	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
61	vyh.č. 264	1990	188 000 Kč	29 621 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
62	vyh.č. 266	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
63	vyh.č. 267	1990	184 000 Kč	28 261 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
64	vyh.č. 268	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
65	vyh.č. 269	1990	179 405 Kč	38 335 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
66	vyh.č. 270	1990	184 000 Kč	39 319 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
67	vyh.č. 271	1990	184 000 Kč	12 744 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
68	vyh.č. 272	1990	188 000 Kč	13 048 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
69	vyh.č. 273	1990	179 405 Kč	12 400 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
70	vyh.č. 278	1990	179 405 Kč	12 400 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
71	vyh.č. 283	1986	119 005 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
72	vyh.č. 295	1989	166 000 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		

Oblastní ředitelství: Olomouc

Stanice: Přerov přednádraží

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	spádová šifra zabezpečovací zařízení v ŽST Přerov	1990	2 070 907 Kč	0 Kč	526 243 Kč	406 138 Kč	517 145 Kč	379 503 Kč	1 220 655 Kč	465 802 Kč	3 595 196 Kč	397 379 Kč	2014 - oprava EMP - 854955,00 Kč 2016 - oprava EMP - 3 260 062,00 Kč	
2	kolejové brzdění v ŽST Přerov				399 808 Kč	284 731 Kč	259 883 Kč	344 614 Kč	3 466 875 Kč	306 164 Kč	142 616 Kč	274 146 Kč	2014 - oprava ovládacích souprav KB - 3 260 062,00 Kč	
3	sdělovací zařízení v ŽST Přerov				100 790 Kč	44 402 Kč	60 648 Kč	64 614 Kč	42 927 Kč	28 973 Kč	35 030 Kč	12 043 Kč		

Oblastní ředitelství: Olomouc

Stanice: Přerov přednádraží

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Silnoprůd, EO, Osvětlení	1979	1 042 914 Kč	0 Kč	1 364 396 Kč	678 750 Kč	462 074 Kč	914 995 Kč	620 220 Kč	540 032 Kč	570 707 Kč	423 421 Kč		
2	Trakční vedení	1968 2015	2 449 288,00 92 193 707,00	92 193 707	966 267 Kč	558 439 Kč	569 095 Kč	462 993 Kč	298 711 Kč	378 569 Kč	515 259 Kč	619 216 Kč		
3	NZZ 6kV	2005	3 530 964 Kč	3 530 964 Kč	40 422 Kč	51 321 Kč	60 055 Kč	53 791 Kč	38 965 Kč	72 662 Kč	37 593 Kč	11 141 Kč		
4	Dispečink	2013	1 135 235 Kč	1 135 235 Kč	437 393 Kč	400 181 Kč	438 359 Kč	478 124 Kč	447 619 Kč	419 464 Kč	423 064 Kč	465 070 Kč		

Oblastní ředitelství: Olomouc

Stanice: Přerov přednádraží

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota k 31.8.2018	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Přerov - stavební č.3	1910	103 728 Kč	0 Kč	871 Kč	59 568 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	89 400 Kč	0 Kč	44 344 Kč	2016 - ocelové schodiště, střední kce, výměna oken, vzduchotechnika, elektroinstalace, hromosvod, náklady 2 163 759,18 Kč	
2	Přerov - stavební č.1	1943	1 882 791 Kč	1 541 815 Kč	0 Kč	1 872 Kč	0 Kč	6 906 Kč	0 Kč	0 Kč	2 450 Kč	4 400 Kč	2014-2015 - kompletní rekonstrukce, zateplení výměna oken, dveří, soc.zař., klimatizace, vzduch., vlnitiny rozvody, náklady 764 177,54 Kč	
3	Přerov - stavební č.8	1942	56 195 Kč	9 440 Kč	1 280 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		
4	Přerov - stavební č.2	1910	585 257 Kč	286 429 Kč	1 591 Kč	0 Kč	0 Kč	16 513 Kč	0 Kč	34 944 Kč	448 Kč	2 273 Kč		
5	Přerov - SSZT kabelový domek	1959	62 020 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	15 337 Kč	0 Kč	0 Kč		probíhá oprava 2018

Oblastní ředitelství: Ústí nad Labem

Stanice: Sokolov seř.n.

Správa: trať

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					3 025 911 Kč	2 228 557 Kč	6 519 133 Kč	4 468 371 Kč	4 244 567 Kč	4 121 740 Kč	3 232 037 Kč	3 553 988 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	Kolej č.11.Sokolov-seř.n.	1978	1 195 000 Kč	0 Kč										
2	Kolej č.13.Sokolov-seř.n.	1978	1 103 000 Kč	0 Kč										
3	Kolej č.15.Sokolov-seř.n.	1976	941 500 Kč	0 Kč										
4	Kolej č.17.Sokolov-seř.n.	1971	332 150 Kč	0 Kč										
5	Kolej č.19.Sokolov-seř.n.	1978	1 290 000 Kč	0 Kč										
6	Kolej č.19a.Sokolov-seř.n.	1970	78 000 Kč	0 Kč										
7	Kolej č.203.Sokolov-seř.n.	1971	1 046 018 Kč	0 Kč										
8	Kolej č.203.Sokolov-seř.n.	2009	2 312 400 Kč	2 312 400 Kč										
9	Kolej č.205.Sokolov-seř.n.	1971	736 000 Kč	0 Kč										
10	Kolej č.205.Sokolov-seř.n.	2009	2 312 388 Kč	2 312 388 Kč										
11	Kolej č.207.Sokolov-seř.n.	1978	1 997 451 Kč	676 662 Kč										
12	Kolej č.21.Sokolov-seř.n.	1975	1 210 000 Kč	0 Kč										
13	Kolej č.23.Sokolov-seř.n.	1976	921 000 Kč	0 Kč										
14	Kolej č.23a.Sokolov-seř.n.	1960	14 000 Kč	0 Kč										
15	Kolej č.25.Sokolov-seř.n.	1960	445 500 Kč	0 Kč										
16	Kolej č.25a.Sokolov-seř.n.	1960	14 400 Kč	0 Kč										
17	Kolej č.27.Sokolov-seř.n.	1960	429 000 Kč	0 Kč										
18	Kolej č.29.Sokolov-seř.n.	1967	532 500 Kč	0 Kč										
19	Kolej č.9.Sokolov-seř.n.	1978	1 451 000 Kč	0 Kč										
20	Kolej č.93.Sokolov-seř.n.	1965	502 400 Kč	0 Kč										
21	Výhybka č.201.Sokolov-seř.n.	2009	4 286 791 Kč	4 286 791 Kč										
22	Výhybka č.203.Sokolov-seř.n.	1985	133 584 Kč	0 Kč										
23	Výhybka č.203.Sokolov-seř.n.	2009	500 000 Kč	500 000 Kč										
24	Výhybka č.204.Sokolov-seř.n.	1985	166 003 Kč	0 Kč										
25	Výhybka č.204.Sokolov-seř.n.	2009	500 000 Kč	500 000 Kč										
26	Výhybka č.205.Sokolov-seř.n.	1987	182 874 Kč	17 203 Kč										
27	Výhybka č.206.Sokolov-seř.n.	1987	182 873 Kč	17 202 Kč										
28	Výhybka č.207.Sokolov-seř.n.	1987	182 873 Kč	17 202 Kč										
29	Výhybka č.208.Sokolov-seř.n.	1988	140 093 Kč	3 502 Kč										
30	Výhybka č.209.Sokolov-seř.n.	1982	303 658 Kč	0 Kč										
31	Výhybka č.210.Sokolov-seř.n.	1982	291 029 Kč	0 Kč										
32	Výhybka č.211.Sokolov-seř.n.	1988	140 092 Kč	7 947 Kč										
33	Výhybka č.212.Sokolov-seř.n.	1986	373 739 Kč	60 911 Kč										
34	Výhybka č.213.Sokolov-seř.n.	1987	182 874 Kč	17 203 Kč										
35	Výhybka č.214.Sokolov-seř.n.	1986	373 739 Kč	60 911 Kč										
36	Výhybka č.215.Sokolov-seř.n.	1987	182 874 Kč	17 203 Kč										
37	Výhybka č.216.Sokolov-seř.n.	1987	132 532 Kč	7 609 Kč										
38	Výhybka č.217.Sokolov-seř.n.	1986	132 532 Kč	7 609 Kč										
39	Výhybka č.225.Sokolov-seř.n.	1978	120 000 Kč	0 Kč										
40	Výhybka č.226.Sokolov-seř.n.	1988	130 348 Kč	17 545 Kč										
41	Výhybka č.227.Sokolov-seř.n.	1988	130 347 Kč	17 544 Kč										
42	Výhybka č.228.Sokolov-seř.n.	1968	121 000 Kč	0 Kč										
43	Výhybka č.229.Sokolov-seř.n.	1988	130 347 Kč	17 544 Kč										
44	Výhybka č.230.Sokolov-seř.n.	1988	130 347 Kč	17 544 Kč										
45	Výhybka č.231.Sokolov-seř.n.	1988	130 347 Kč	17 544 Kč										
46	Výhybka č.232.Sokolov-seř.n.	1986	122 873 Kč	7 032 Kč										
47	Výhybka č.233.Sokolov-seř.n.	1986	112 293 Kč	6 502 Kč										
48	Výhybka č.234.Sokolov-seř.n.	1986	214 198 Kč	12 347 Kč										
49	Výhybka č.235.Sokolov-seř.n.	1986	122 873 Kč	7 032 Kč										
50	Výhybka č.236.Sokolov-seř.n.	1986	122 873 Kč	7 032 Kč										
51	Výhybka č.237ab.Sokolov-seř.n.	1991	499 083 Kč	123 578 Kč										
52	Výhybka č.238.Sokolov-seř.n.	1989	182 319 Kč	11 393 Kč										
53	Výhybka č.239ab.Sokolov-seř.n.	1991	499 083 Kč	83 234 Kč										
54	Výhybka č.240.Sokolov ŽST	1981	175 150 Kč	0 Kč										
55	Výhybka č.241.Sokolov ŽST	1981	175 150 Kč	0 Kč										
56	Výhybka č.242.Sokolov-seř.n.	1985	212 875 Kč	0 Kč										
57	Výhybka č.243.Sokolov ŽST	1980	175 150 Kč	0 Kč										
58	Výhybka č.30.Sokolov-seř.n.	2009	4 286 791 Kč	4 286 791 Kč										
59	železniční spodek Sokolov-seř.n.	2009	916 678 Kč	916 678 Kč										
60	železniční spodek Sokolov-seř.n.	2009	12 439 733 Kč	0 Kč										

Oblastní ředitelství: Ústí nad Labem

Stanice: Sokolov seř.n.

Správa: sdělovací a zabezpečovací techniky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Staniční zabezp.zařízení.Sokolov ŽST	2009	97 426 051 Kč	97 426 051 Kč	2 530 190 Kč	1 647 123 Kč	1 127 484 Kč	1 450 467 Kč	1 784 140 Kč	1 488 942 Kč	1 851 427 Kč	1 761 246 Kč		

Oblastní ředitelství: Ústí nad Labem

Stanice: Sokolov seř.n.

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
					1 438 196 Kč	1 066 019 Kč	3 960 517 Kč	3 719 381 Kč	1 101 254 Kč	999 898 Kč	984 660 Kč	1 458 001 Kč		společné náklady pro veškerý DLHM v příslušném roce
1	Osvětlení+kabel.roz.v.Sokolov-seř.n._CH.zhl.	1967	1 Kč	0 Kč										
2	Trafo stanice stožárová,22/0,4kV.Sokolov-seř.n.	1962	44 106 Kč	0 Kč										
3	Ukolejnění.Sokolov-seř.n.	2009	176 372 Kč	176 372 Kč										
4	TV.Sokolov-seř.n.	2009	631 006 Kč	631 006 Kč										
5	SSP/Osvětlení.Sokolov-seř.n._CH.zhl.	1967	647 499 Kč	0 Kč										
6	TV.Sokolov-seř.n.	1969	5 295 170 Kč	0 Kč										

Oblastní ředitelství: Ústí nad Labem

Stanice: Sokolov seř.n.

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Sokolov seř.n.- stavědlo č.5	1951	214 526 Kč	0 Kč	558 119 Kč	394 680 Kč	326 505 Kč	510 747 Kč	439 453 Kč	332 522 Kč	1 204 373 Kč	393 636 Kč		

Oblastní ředitelství: Hradec Králové

Stanice: Turnov

Správa: trať Liberec

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	kolej č.29	1936	287 228 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
2.	kolej č. 31	1986	839 473 Kč	332 075 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
3.	kolej č. 33	1937	369 934 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
4.	kolej č. 35	1986	773 227 Kč	305 850 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	14 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
5.	kolej č. 37	1986	611 397 Kč	232 058 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	20 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
6.	kolej č. 39	1986	415 401 Kč	166 934 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
7.	kolej č. 41	1986	554 594 Kč	222 870 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		ZC k 30.6.2018
8.	kolej č. 43	1937	225 038 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	62 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
9.	kolej č. 45	1933	210 292 Kč	0 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč		
10.	výhybka č. 100ab	1978	160 000 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	11 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
11.	výhybka č. 101	1978	112 200 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	92 000 Kč	5 000 Kč		
12.	výhybka č. 102	1975	80 727 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	23 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
13.	výhybka č. 103	1978	112 200 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	26 000 Kč	5 000 Kč		
14.	výhybka č. 104	1975	80 700 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	41 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč		
15.	výhybka č. 105	1978	112 300 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	56 000 Kč	5 000 Kč		
16.	výhybka č. 109	1978	112 300 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	41 000 Kč		
17.	výhybka č. 111	1978	112 218 Kč	0 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	5 000 Kč	2 000 Kč	110 000 Kč		
18.	železniční spodek	1858	403 500 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč	0 Kč		

Oblastní ředitelství: Hradec Králové

Stanice: Turnov

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	Osvětlení žst. Turnov	1971	3 195 306 Kč	0 Kč	639 835 Kč	836 456 Kč	1 669 518 Kč	924 017 Kč	1 350 838 Kč	707 529 Kč	4 404 182 Kč	4 553 472 Kč		náklady na celou žst. z toho cca 30% patří k seřazovacím kolejím

[illegible]

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	spádovířní zabezpečovací zařízení v ŽST Valašské Mez	1973	956 002 Kč	0 Kč	267 947 Kč	221 646 Kč	279 788 Kč	231 169 Kč	309 900 Kč	467 256 Kč	221 043 Kč	273 805 Kč		samosátně sdělovací zařízení pro spádovířné neexistuje
2	kolejové brzdy v ŽST Valašské Meziříčí				145 346 Kč	149 468 Kč	293 015 Kč	153 885 Kč	152 575 Kč	150 580 Kč	55 583 Kč	15 063 Kč		v roce 2016 zrušena nepřetržitá obsluha KB kvůli výměně souze obou

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1	Siloproud, EOV, Osvětlení	1984	4 588 003 Kč	0 Kč			782 888 Kč	716 890 Kč	651 261 Kč	996 376 Kč	640 675 Kč	1 095 392 Kč		
2	Trakční vedení	1963	2 719 477 Kč	0 Kč			165 621 Kč	2 164 839 Kč	1 754 538 Kč	178 200 Kč	165 180 Kč	159 851 Kč		
3	NZZ 6KV	1985	246 778 Kč	0 Kč			15 708 Kč	10 187 Kč	10 665 Kč	13 415 Kč	10 391 Kč	38 455 Kč		
4	DRT	2012	272 868 Kč	272 868 Kč			7 156 Kč	656 Kč	1 297 Kč	2 642 Kč	224 Kč	10 722 Kč	Uvedené náklady aktivovány pro zat. v rámci úprav SPZ DOUJ v roce 2012 (informačně)	2014 - Rekonstrukce TNS Val.Meziříčí vč. DRT (informačně)

[illegible]

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: Veselí nad Lužnicí

Správa: trať

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	železniční spodek	1971	38 327 966 Kč	25 147 904 Kč	38 160 Kč	55 670 Kč	144 281 Kč	85 011 Kč	87 469 Kč	109 532 Kč	91 146 Kč	120 503 Kč		
2.	železniční svršek	2006	144 207 997 Kč	141 180 114 Kč	2 476 327 Kč	4 404 906 Kč	5 316 768 Kč	2 142 382 Kč	3 968 929 Kč	2 950 737 Kč	1 903 463 Kč	2 991 863 Kč		

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: Veselí nad Lužnicí

Správa: SSZT

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	Veselí n.L. - PSt 2 a 3	1988	2 190 300 Kč	0 Kč	50 000 Kč	50 000 Kč	50 000 Kč	50 000 Kč						
2.	Veselí n.L. - venkovní zabezpečovací zařízení	1988	6 750 000 Kč	0 Kč	800 000 Kč	800 000 Kč	800 000 Kč	800 000 Kč						
3.	Veselí n.L. - vnitřní část SÚ příslušná k venkovním prvkům	1988	10 500 000 Kč	0 Kč	65 000 Kč	65 000 Kč	65 000 Kč	65 000 Kč						
4.	Veselí n.L. - PSt 2 a 3	2014	3 500 000 Kč	3 000 000 Kč					16 000 Kč	16 000 Kč	16 000 Kč	16 000 Kč	rekonstrukce v roce 2014	
5.	Veselí n.L. - venkovní zabezpečovací zařízení	2014	11 750 000 Kč	10 000 000 Kč					35 000 Kč	35 000 Kč	35 000 Kč	40 000 Kč	rekonstrukce v roce 2014	
6.	Veselí n.L. - vnitřní část SÚ příslušná k venkovním prvkům	2014	9 500 000 Kč	7 300 000 Kč					30 000 Kč	30 000 Kč	30 000 Kč	30 000 Kč	rekonstrukce v roce 2014	

Oblastní ředitelství: Plzeň

Stanice: Veselí nad Lužnicí

Správa: elektrotechniky a energetiky

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	Veselí nad Lužnicí EO V	2014	81 336 Kč	77 269 Kč	27 699 Kč	29 045 Kč	27 036 Kč	38 142 Kč	35 224 Kč	36 961 Kč	26 580 Kč	22 507 Kč		
2.	Veselí nad Lužnicí rozvody NN + osvětlení	2014	25 855 Kč	24 138 Kč	54 855 Kč	43 719 Kč	52 162 Kč	75 669 Kč	72 109 Kč	71 520 Kč	49 650 Kč	73 018 Kč		
3.	Veselí nad Lužnicí TV	2014	1 125 355 Kč	1 125 355 Kč	625 145 Kč	515 625 Kč	620 336 Kč	695 231 Kč	759 224 Kč	721 039 Kč	682 059 Kč	582 104 Kč		

Oblastní ředitelství: Plzeň

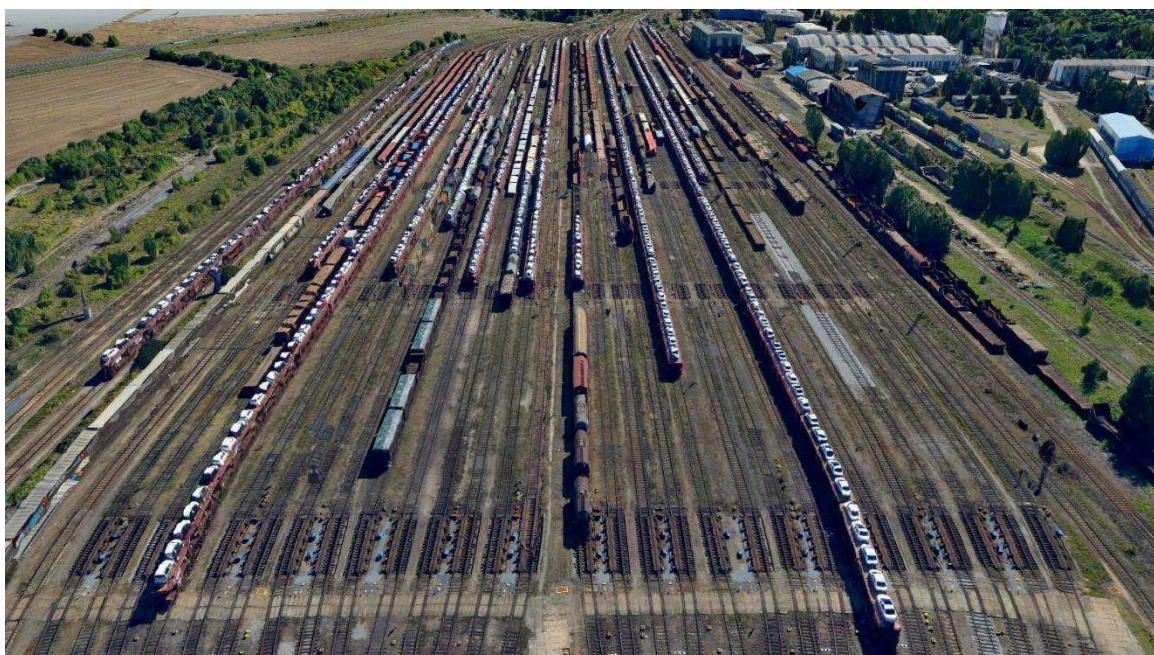
Stanice: Veselí nad Lužnicí

Správa: budov a bytového hospodářství

Poř.	Popis části infrastruktury	Rok pořízení	Pořizovací hodnota	Zůstatková hodnota	Náklady na údržbu a opravy r.2010	Náklady na údržbu a opravy r.2011	Náklady na údržbu a opravy r.2012	Náklady na údržbu a opravy r.2013	Náklady na údržbu a opravy r.2014	Náklady na údržbu a opravy r.2015	Náklady na údržbu a opravy r.2016	Náklady na údržbu a opravy r.2017	Rekonstrukce	Poznámka
1.	IC5000190790 Veselí nad Lužnicí - stav. č. 1	1987	3 016 800 Kč	1 360 435 Kč	11 899 Kč	10 564 Kč	9 950 Kč	9 186 Kč	3 875 Kč	24 783 Kč	63 851 Kč	19 610 Kč	6 426 285,97 Kč - rok 2018	
2.	IC5000190716 Veselí nad Lužnicí - stav. č. 2	1995	1 822 392 Kč	1 038 766 Kč	378 Kč	651 Kč	5 843 Kč	8 862 Kč	3 759 Kč	306 978 Kč	2 973 Kč	7 489 Kč		



**SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ
DOPRAVNÍ CESTY**



Příloha č. 2

Koncepce

seřad'ovacích stanic

Analýza výkonů seřad'ovacích stanic

2020

Tato příloha obsahuje výstupy zpracovaných dat výkonů seřadovacích stanic sítě SŽ, pro které je koncepce zpracována. Konkrétně se jedná o následující sst:

- Beroun seř. n.;
- Bohumín-Vrbice;
- Brno-Maloměřice;
- Břeclav předn.;
- Česká Třebová směr. sk.;
- České Budějovice seř. n.;
- Český Těšín;
- Děčín hl. n.;
- Havlíčkův Brod;
- Hradec Králové hl. n.;
- Cheb seř. obvod 2;
- Kolín;
- Kralupy nad Vltavou;
- Liberec;
- Most nové n.;
- Nymburk seř. n.;
- Olomouc pravé předn.;
- Ostrava levé n.;
- Ostrava pravé n.;
- Ostrava-Kunčice;
- Pardubice;
- Plzeň seř. n.;
- Praha-Libeň;
- Přerov předn.;
- Sokolov seř. n.;
- Turnov;
- Valašské Meziříčí;
- Veselí nad Lužnicí.

Analyzovaná data obsahující výkony jednotlivých stanic jsou z období let 2016 až 2019 včetně. Sledovaným parametrem výkonu je počet zpracovaných vozů za 24 hodin. Jako hlavní ukazatele výkonů jsou zvoleny:

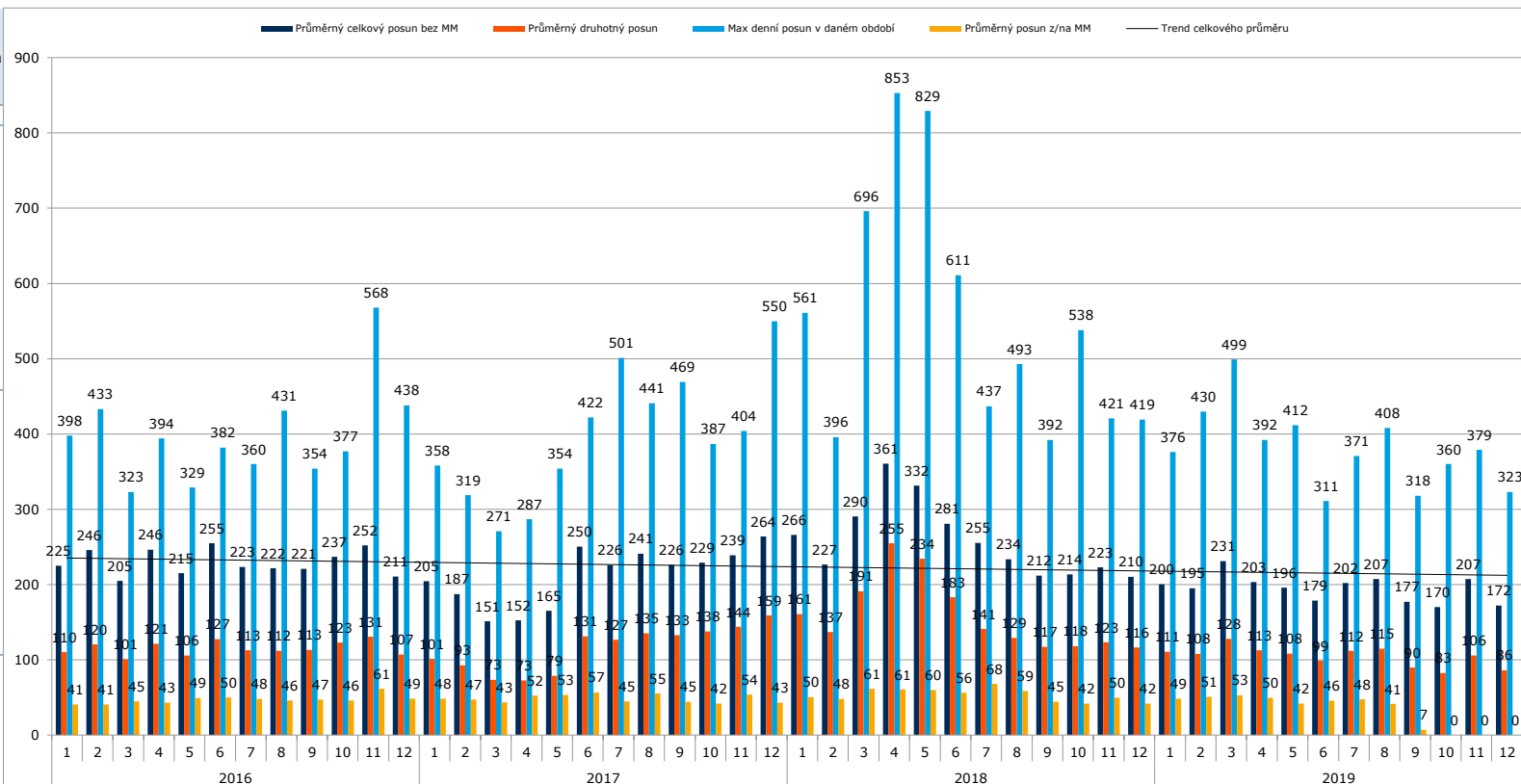
- **průměrný celkový posun bez MM** – průměr prvotního a druhotného posunu za sledované období;
- **průměrný druhotný posun bez MM** – technologický následný posun, hodnota není vyjmuta z průměrného celkového posunu, zobrazuje tedy podíl na průměrném celkovém posunu;
- **maximální posun bez MM** – denní maximum za sledované období;
- **průměrný posun z/na MM** – pohyb vozů pouze z a na manipulační místa.

V tabulkách a grafech jsou uvedeny denní průměry za jednotlivá období vždy v kombinaci s denním maximem zaznamenaným v témže období pro vykreslení běžných a nárazových výkonů.

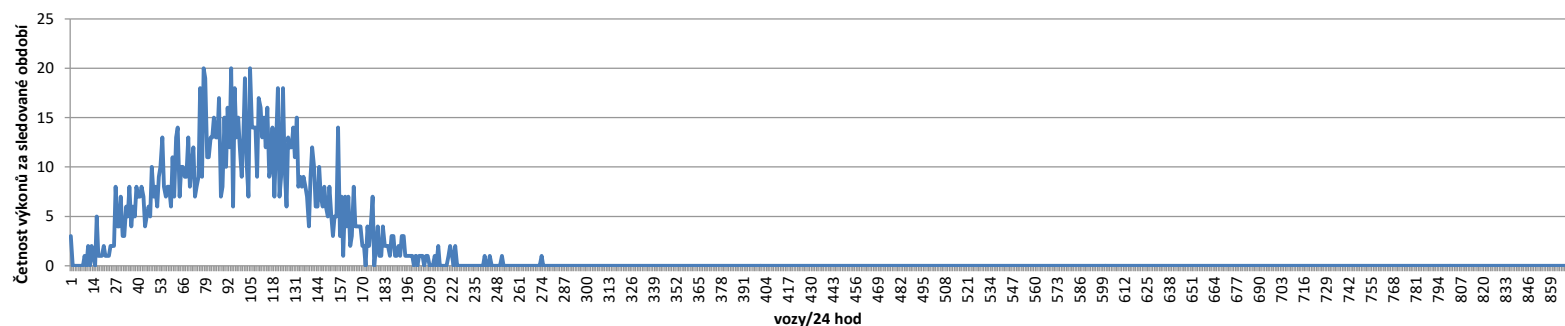
Graf „Rozložení výkonů sst“ udává počet, kolikrát se za sledované období vyskytuje daná zátěž (počet rozřazených vozů za 24 hodin). Díky tomu lze lépe analyzovat kolísavost a pravidelnost zátěže.

Beroun seř. n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	230	115	568	47
1	225	110	398	41
2	246	120	433	41
3	205	101	323	45
4	246	121	394	43
5	215	106	329	49
6	255	127	382	50
7	223	113	360	48
8	222	112	431	46
9	221	113	354	47
10	237	123	377	46
11	252	131	568	61
12	211	107	438	49
2017	211	116	550	49
1	205	101	358	48
2	187	93	319	47
3	151	73	271	43
4	152	73	287	52
5	165	79	354	53
6	250	131	422	57
7	226	127	501	45
8	241	135	441	55
9	226	133	469	45
10	229	138	387	42
11	239	144	404	54
12	264	159	550	43
2018	259	159	853	54
1	266	161	561	50
2	227	137	396	48
3	290	191	696	61
4	361	255	853	61
5	332	234	829	60
6	281	183	611	56
7	255	141	437	68
8	234	129	493	59
9	212	117	392	45
10	214	118	538	42
11	223	123	421	50
12	210	116	419	42
1	200	111	376	49
2	195	108	430	51
3	231	128	499	53
4	203	113	392	50
5	196	108	412	42
6	179	99	311	46
7	202	112	371	48
8	207	115	408	41
9	177	90	318	7
10	170	83	360	0
11	207	106	379	0
12	172	86	323	0
2019	195	105	499	32
1	200	111	376	49
2	195	108	430	51
3	231	128	499	53
4	203	113	392	50
5	196	108	412	42
6	179	99	311	46
7	202	112	371	48
8	207	115	408	41
9	177	90	318	7
10	170	83	360	0
11	207	106	379	0
12	172	86	323	0
Celkem	224	124	853	45

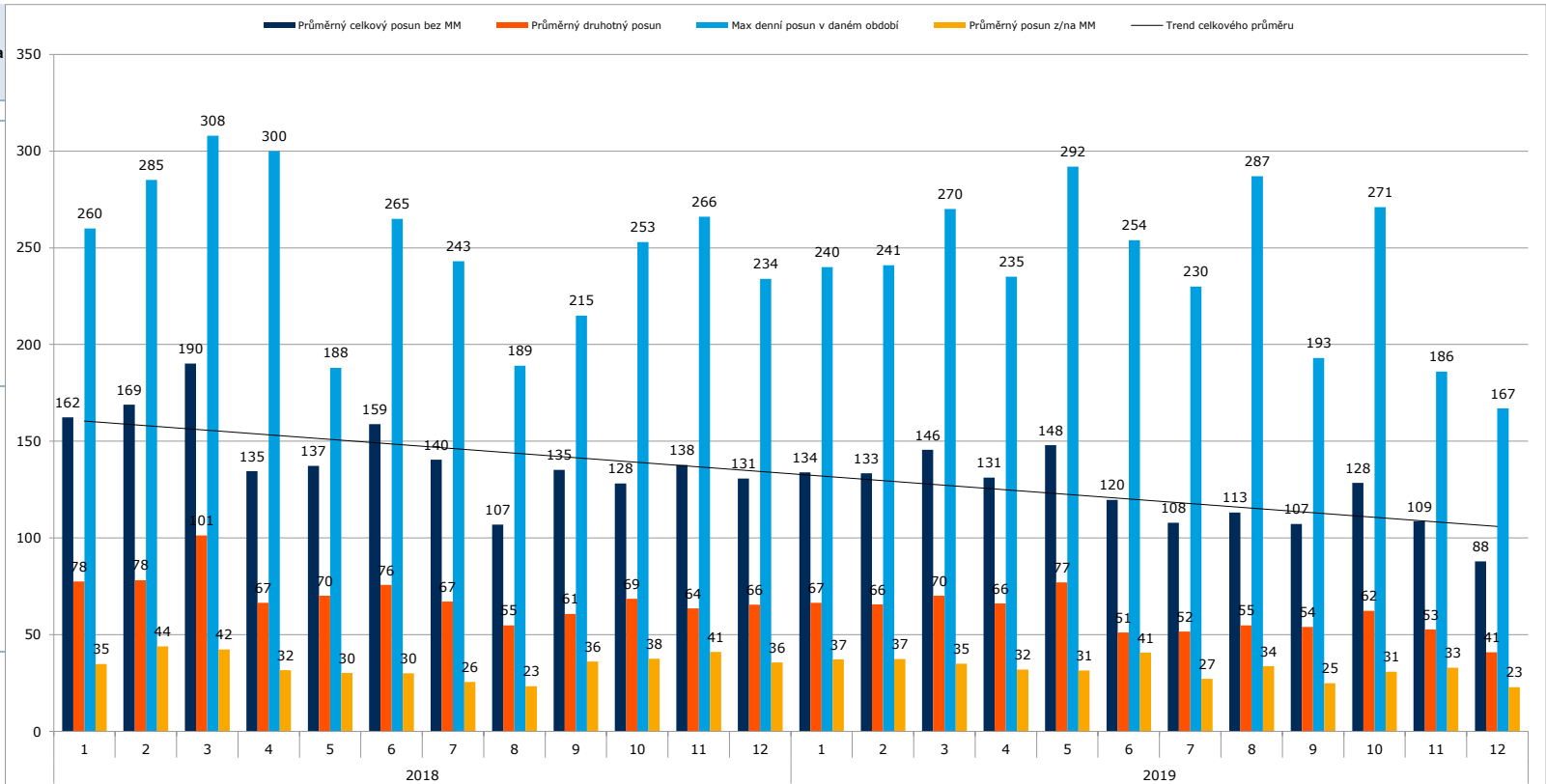


Rozložení výkonů sst

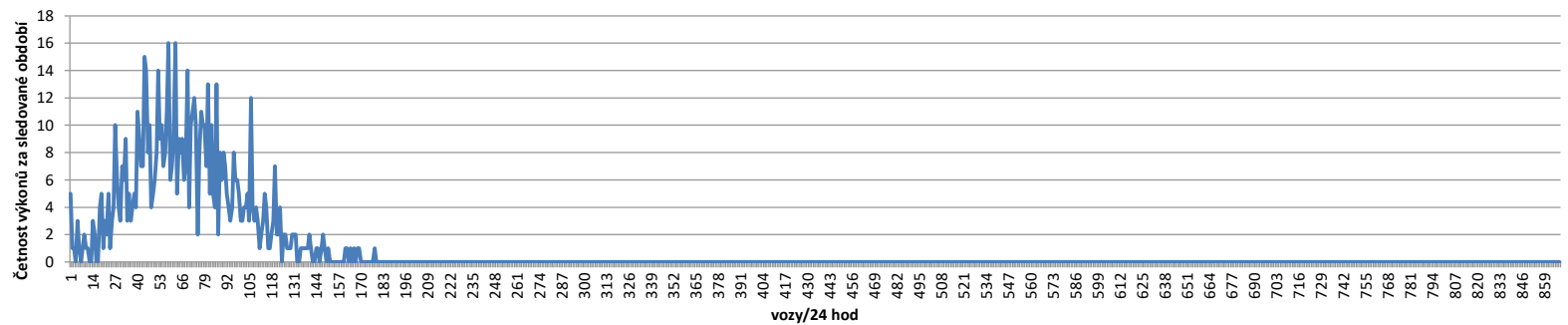


Bohumín-Vrbice

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2018	144	71	308	34
1	162	78	260	35
2	169	78	285	44
3	190	101	308	42
4	135	67	300	32
5	137	70	188	30
6	159	76	265	30
7	140	67	243	26
8	107	55	189	23
9	135	61	215	36
10	128	69	253	38
11	138	64	266	41
12	131	66	234	36
2019	122	59	292	32
1	134	67	190	37
2	133	66	240	37
3	146	70	241	35
4	131	66	270	32
5	148	77	235	31
6	120	51	292	31
7	108	52	254	27
8	113	55	230	34
9	107	54	287	25
10	128	62	193	31
11	109	53	271	33
12	88	41	186	23
Celkem	133	65	308	33

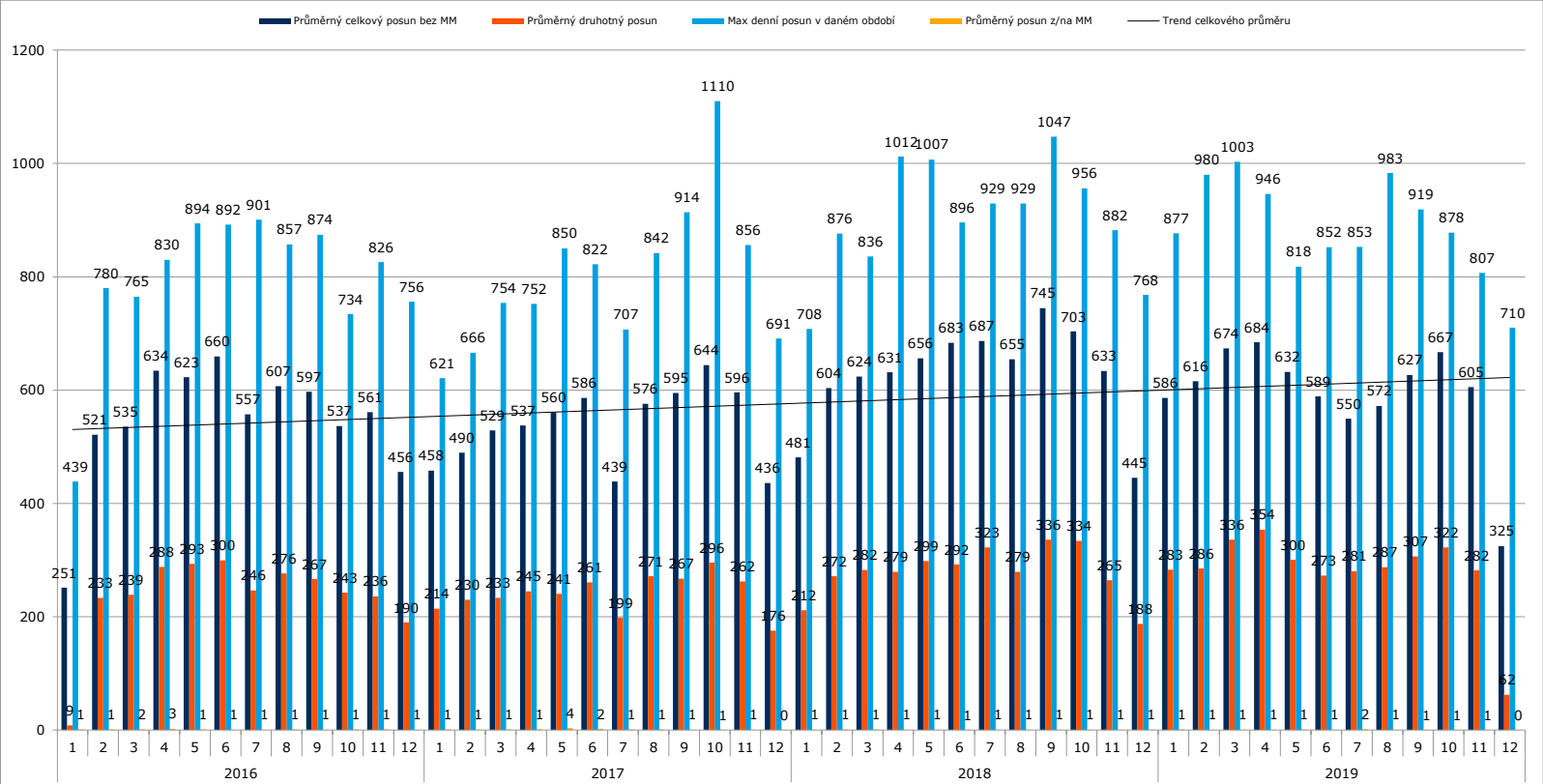


Rozložení výkonů sst

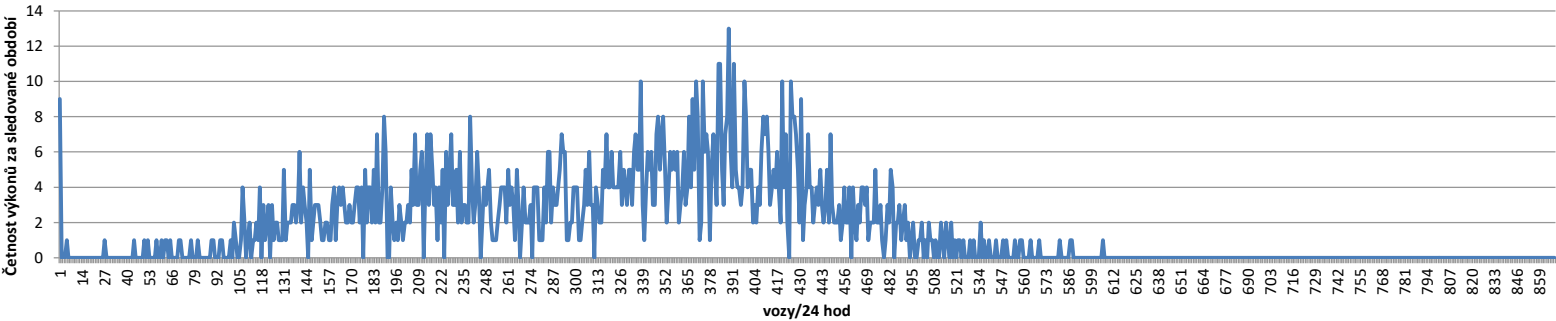


Brno-Maloměřice

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	544	235	901	1
1	251	9	439	1
2	521	233	780	1
3	535	239	765	1
4	634	288	830	3
5	623	293	894	1
6	660	300	892	1
7	557	246	901	1
8	607	276	857	1
9	597	267	874	1
10	537	243	734	1
11	561	236	826	1
12	456	190	756	1
2017	537	241	1110	1
1	458	214	621	1
2	490	230	666	1
3	529	233	754	1
4	537	245	752	1
5	560	241	850	4
6	586	261	822	2
7	439	199	707	1
8	576	271	842	1
9	595	267	595	1
10	644	296	914	1
11	596	262	856	1
12	436	176	691	0
2018	629	280	1047	1
1	481	212	708	1
2	604	272	876	1
3	624	282	836	1
4	631	279	1012	1
5	656	299	1007	1
6	683	292	896	1
7	687	323	929	1
8	655	279	929	1
9	745	336	1047	1
10	703	334	956	1
11	633	265	882	1
12	445	188	768	1
2019	593	281	1003	1
1	586	283	877	1
2	616	286	980	1
3	674	336	1003	1
4	684	354	946	1
5	632	300	818	1
6	589	273	852	1
7	550	281	853	2
8	572	287	983	1
9	627	307	919	1
10	667	322	878	1
11	605	282	807	1
12	325	62	710	0
Celkem	576	259	1110	1

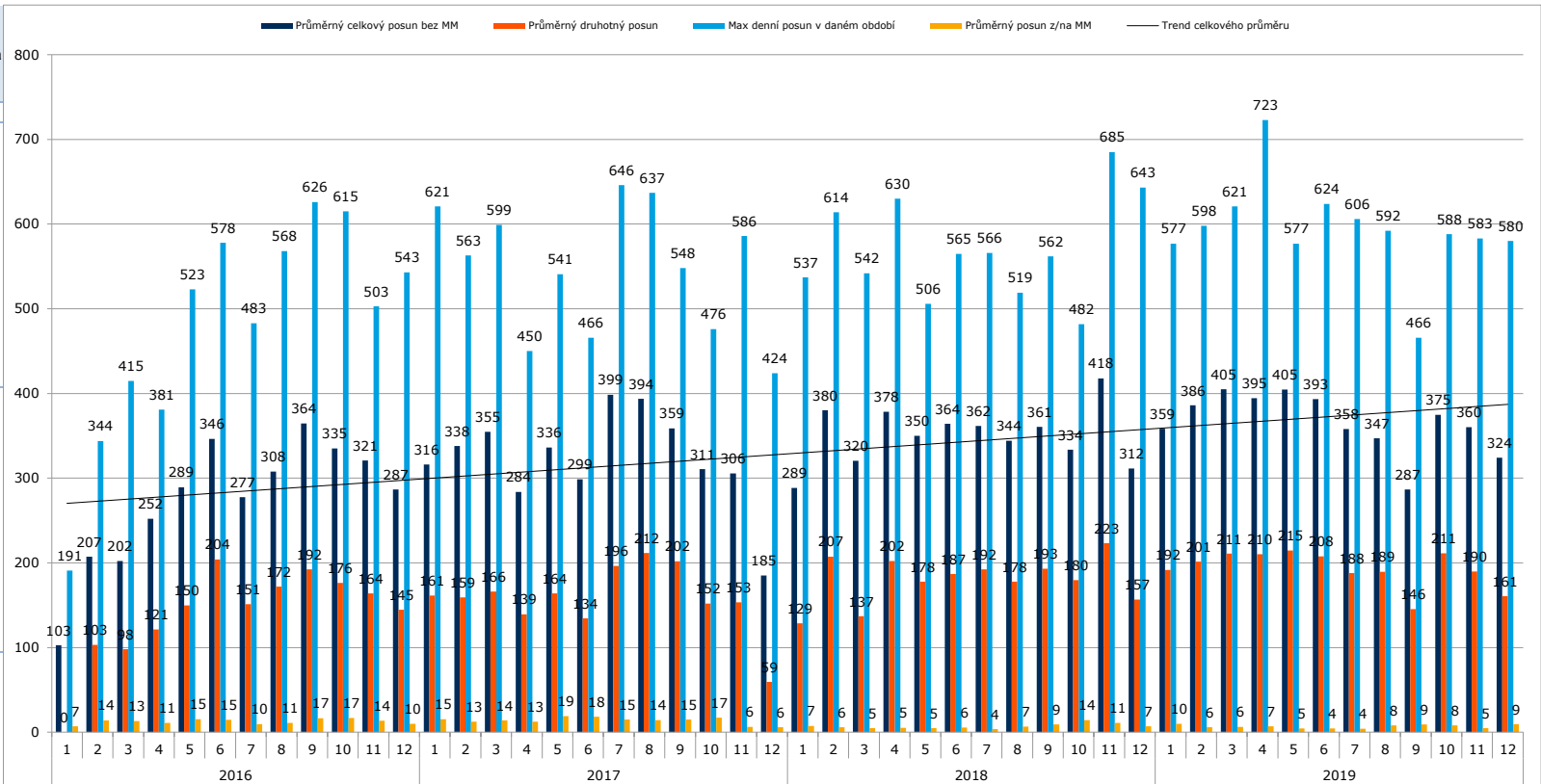


Rozložení výkonů sst

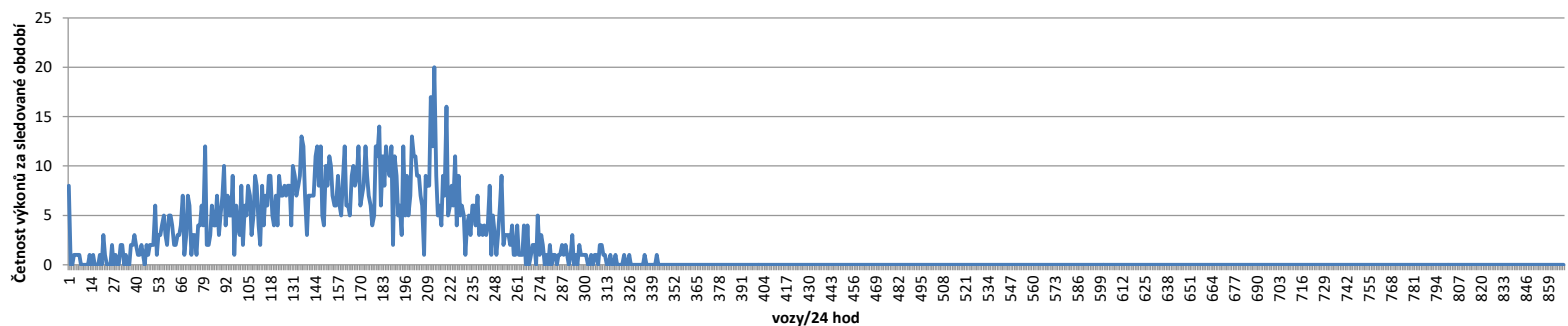


Břeclav předn.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	274	140	626	13
1	103	0	191	7
2	207	103	344	14
3	202	98	415	13
4	252	121	381	11
5	289	150	523	15
6	346	204	578	15
7	277	151	483	10
8	308	172	568	11
9	364	192	626	17
10	335	176	615	17
11	321	164	503	14
12	287	145	543	10
2017	323	158	646	14
1	316	161	621	15
2	338	159	563	13
3	355	166	599	14
4	284	139	450	13
5	336	164	541	19
6	299	134	466	18
7	399	196	646	15
8	394	212	637	14
9	359	202	548	15
10	311	152	476	17
11	306	153	586	6
12	185	59	424	6
2018	350	180	685	7
1	289	129	537	7
2	380	207	614	6
3	320	178	542	5
4	378	202	630	5
5	350	187	506	5
6	364	192	565	6
7	362	178	566	4
8	344	193	519	7
9	361	180	562	9
10	334	223	482	14
11	418	157	685	11
12	312	192	643	7
1	359	201	577	10
2	386	211	598	6
3	405	210	621	6
4	395	215	723	7
5	405	208	577	5
6	393	188	624	4
7	358	189	606	4
8	347	146	592	8
9	287	211	466	9
10	375	190	588	8
11	360	161	583	5
12	324	151	580	9
2019	366	193	723	7
1	359	192	577	10
2	386	201	598	6
3	405	211	621	6
4	395	210	723	7
5	405	215	577	5
6	393	208	624	4
7	358	188	606	4
8	347	189	592	8
9	287	146	466	9
10	375	211	588	8
11	360	190	583	5
12	324	161	580	9
Celkem	328	168	723	10

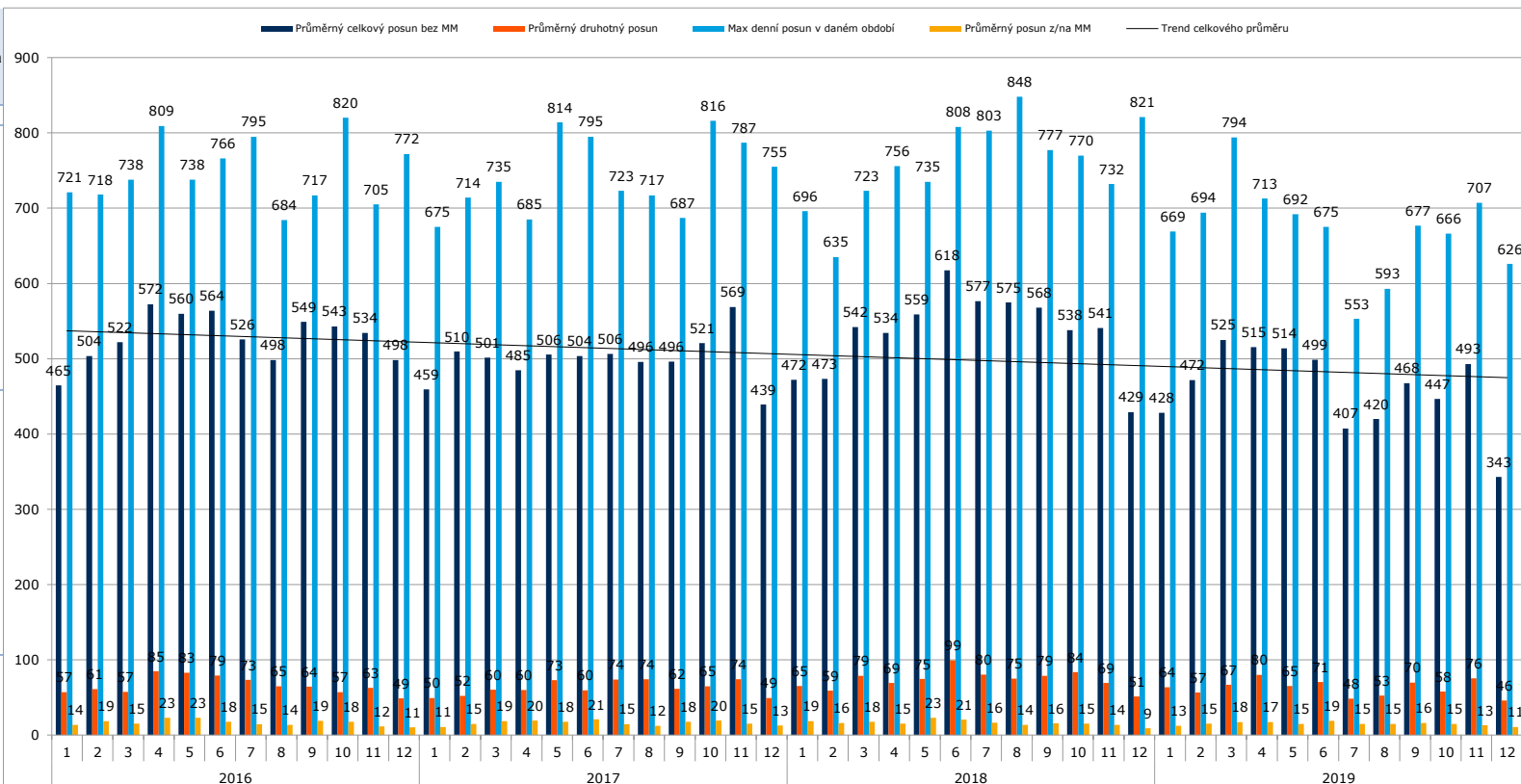


Rozložení výkonů sst

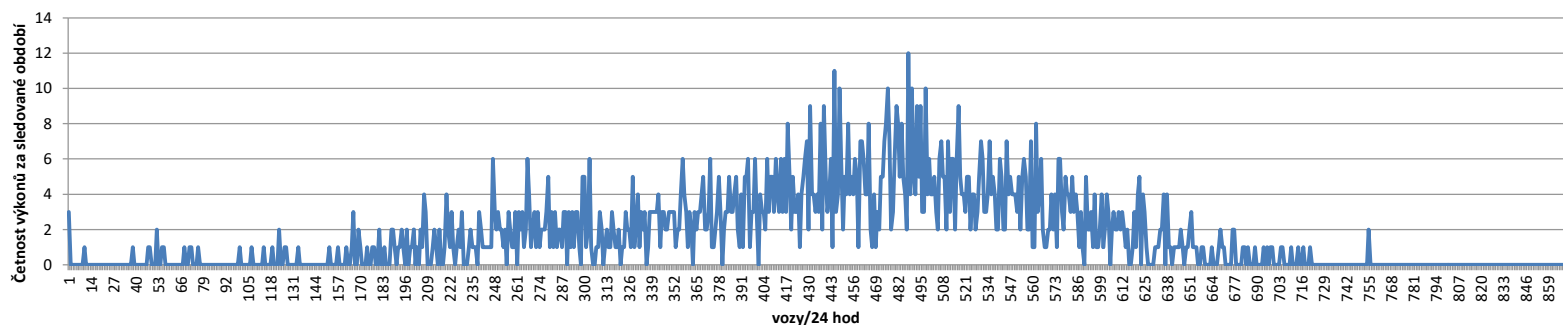


Česká Třebová směr. sk.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	528	66	820	17
1	465	57	721	14
2	504	61	718	19
3	522	57	738	15
4	572	85	809	23
5	560	83	738	23
6	564	79	766	18
7	526	73	795	15
8	498	65	684	14
9	549	64	717	19
10	543	57	820	18
11	534	63	705	12
12	498	49	772	11
2017	499	63	816	16
1	459	50	772	11
2	510	52	714	15
3	501	60	735	19
4	485	60	685	20
5	506	73	814	18
6	504	60	795	21
7	506	74	723	15
8	496	74	717	12
9	496	62	687	18
10	521	65	816	20
11	569	74	787	15
12	439	49	755	13
2018	536	74	848	16
1	472	65	696	19
2	473	59	635	16
3	542	79	723	18
4	534	69	756	15
5	559	75	735	23
6	618	99	808	21
7	577	80	803	16
8	575	75	848	14
9	568	79	777	16
10	538	84	770	15
11	541	69	732	14
12	429	51	821	9
1	428	64	669	13
2	472	57	694	15
3	525	67	794	18
4	515	80	713	17
5	514	65	692	15
6	499	71	675	19
7	407	48	553	15
8	420	53	593	15
9	468	70	677	16
10	447	58	666	15
11	493	76	707	13
12	343	46	626	11
2019	460	63	794	15
1	428	64	669	13
2	472	57	694	15
3	525	67	794	18
4	515	80	713	17
5	514	65	692	15
6	499	71	675	19
7	407	48	553	15
8	420	53	593	15
9	468	70	677	16
10	447	58	666	15
11	493	76	707	13
12	343	46	626	11
Celkem	506	66	848	16

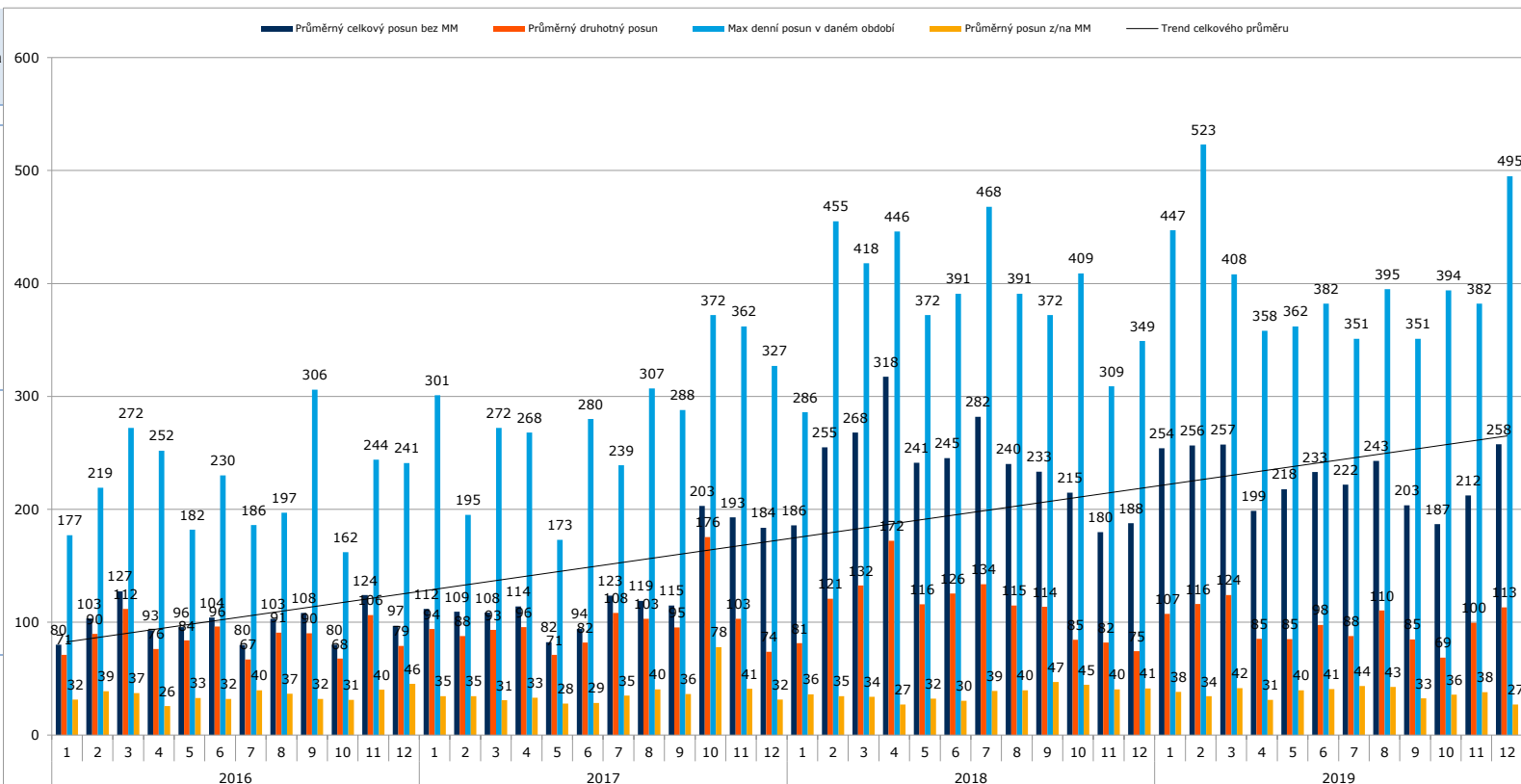


Rozložení výkonů sst

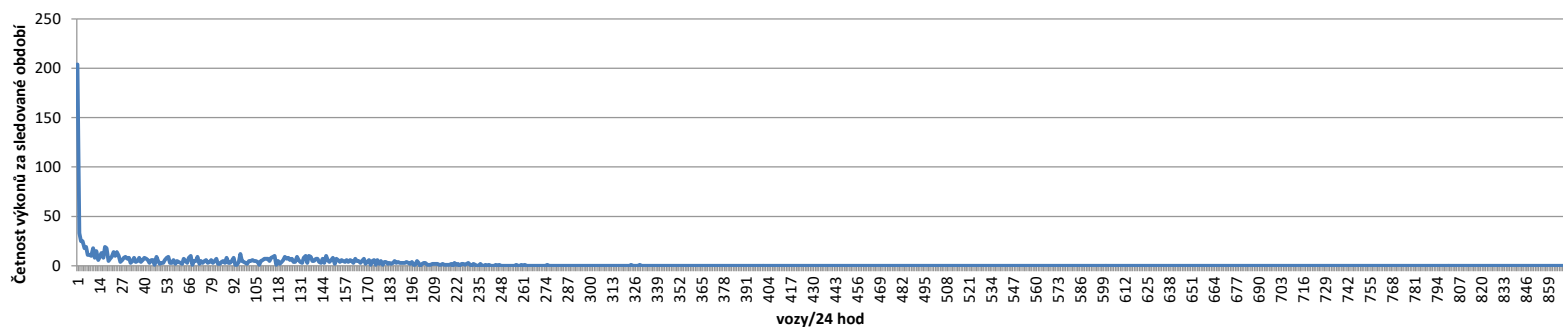


České Budějovice seř. n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	100	86	306	35
1	80	71	177	32
2	103	90	219	39
3	127	112	272	37
4	93	76	252	26
5	96	84	182	33
6	104	96	230	32
7	80	67	186	40
8	103	91	197	37
9	108	90	306	32
10	80	68	162	31
11	124	106	244	40
12	97	79	241	46
2017	130	99	372	38
1	112	94	301	35
2	109	88	195	35
3	108	93	272	31
4	114	96	268	33
5	82	71	173	28
6	94	82	280	29
7	123	108	239	35
8	119	103	307	40
9	115	95	272	36
10	203	176	268	78
11	193	103	195	41
12	184	74	301	32
2018	237	112	468	37
1	186	81	286	36
2	255	121	455	35
3	268	132	418	34
4	318	172	446	27
5	241	116	372	32
6	245	126	391	30
7	282	134	468	39
8	240	115	391	40
9	233	114	372	47
10	215	85	409	45
11	180	82	309	40
12	188	75	349	41
1	254	107	447	38
2	256	116	523	34
3	257	124	408	42
4	199	85	358	31
5	218	85	362	40
6	233	98	382	41
7	222	88	351	44
8	243	110	395	43
9	203	85	351	33
10	187	69	394	36
11	212	100	382	38
12	258	113	495	27
2019	228	98	523	37
1	254	107	447	38
2	256	116	523	34
3	257	124	408	42
4	199	85	358	31
5	218	85	362	40
6	233	98	382	41
7	222	88	351	44
8	243	110	395	43
9	203	85	351	33
10	187	69	394	36
11	212	100	382	38
12	258	113	495	27
Celkem	174	99	523	37

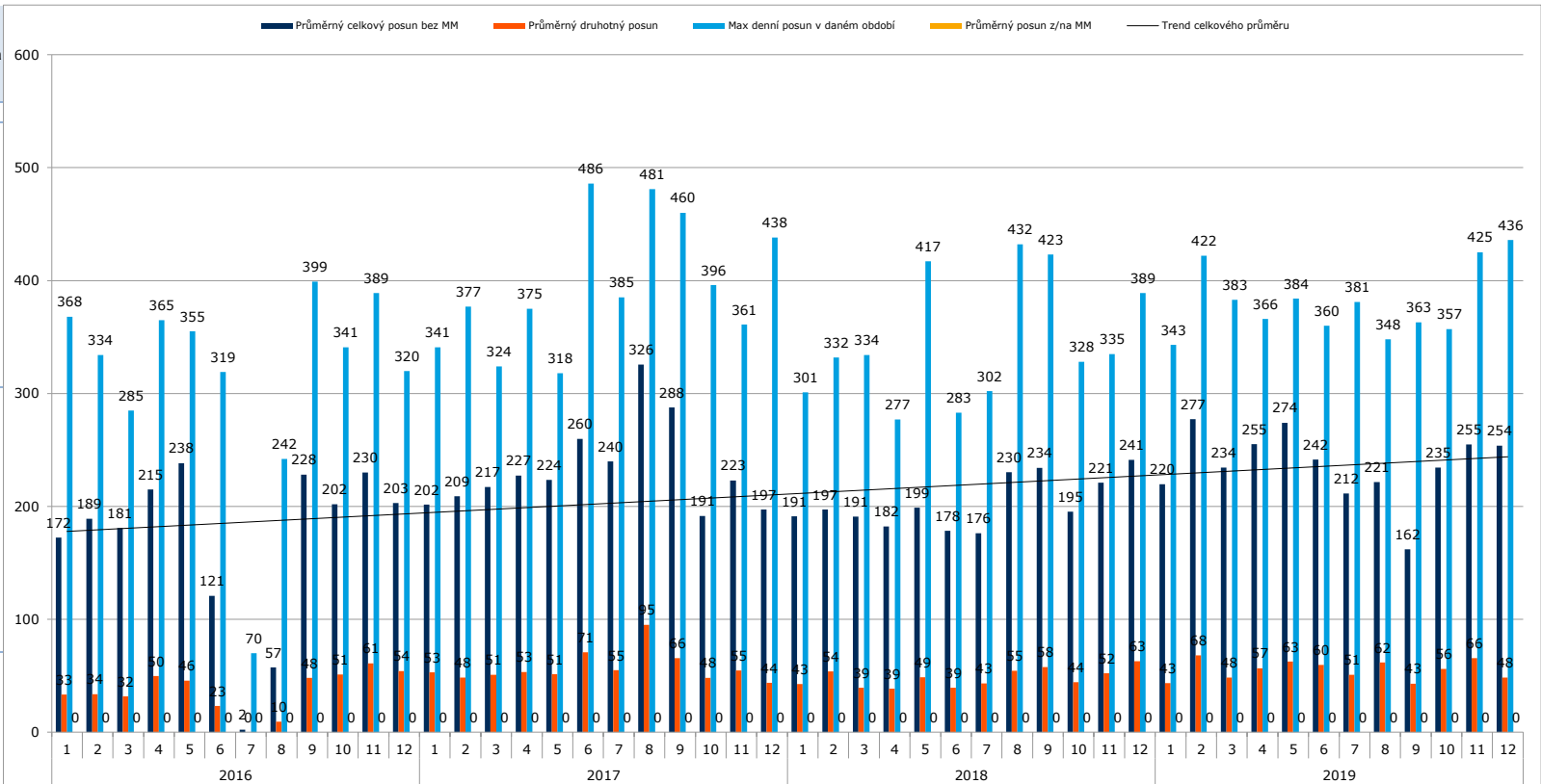


Rozložení výkonů sst

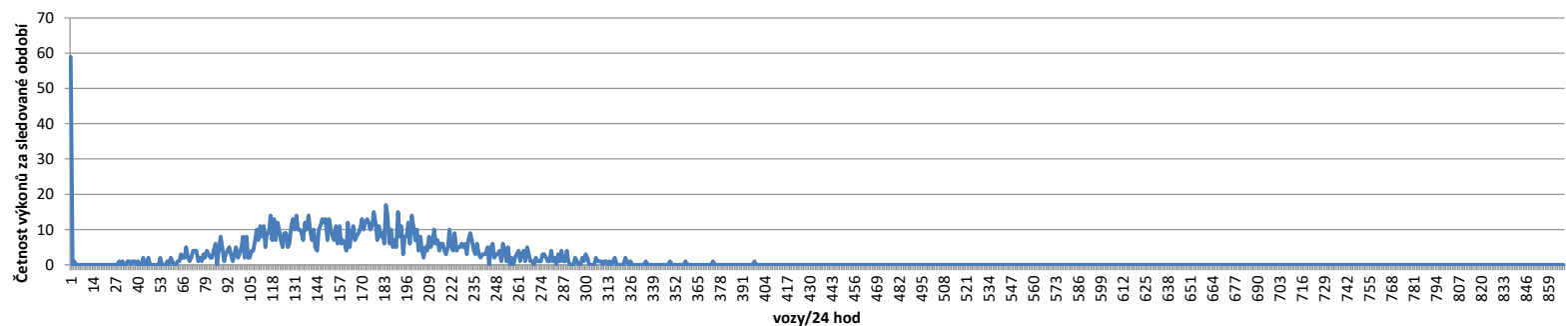


Český Těšín

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	170	37	399	0
1	172	33	368	0
2	189	34	334	0
3	181	32	285	0
4	215	50	365	0
5	238	46	355	0
6	121	23	319	0
7	2	0	70	0
8	57	10	242	0
9	228	48	399	0
10	202	51	341	0
11	230	61	389	0
12	203	54	320	0
2017	234	58	486	0
1	202	53	341	0
2	209	48	377	0
3	217	51	324	0
4	227	53	375	0
5	224	51	318	0
6	260	71	486	0
7	240	55	385	0
8	326	95	481	0
9	288	66	460	0
10	191	48	396	0
11	223	55	361	0
12	197	44	438	0
1	191	43	301	0
2	197	54	332	0
3	191	39	334	0
4	182	39	277	0
5	199	49	417	0
6	178	39	283	0
7	176	43	302	0
8	230	55	432	0
9	234	58	423	0
10	195	44	328	0
11	221	52	335	0
12	241	53	389	0
1	220	43	343	0
2	277	68	422	0
3	234	48	383	0
4	255	57	366	0
5	274	53	384	0
6	242	50	360	0
7	212	51	381	0
8	221	52	348	0
9	162	43	363	0
10	235	56	357	0
11	255	66	425	0
12	254	48	436	0
2018	203	48	432	0
1	191	43	301	0
2	197	54	332	0
3	191	39	334	0
4	182	39	277	0
5	199	49	417	0
6	178	39	283	0
7	176	43	302	0
8	230	55	432	0
9	234	58	423	0
10	195	44	328	0
11	221	52	335	0
12	241	53	389	0
1	220	43	343	0
2	277	68	422	0
3	234	48	383	0
4	255	57	366	0
5	274	53	384	0
6	242	50	360	0
7	212	51	381	0
8	221	52	348	0
9	162	43	363	0
10	235	56	357	0
11	255	66	425	0
12	254	48	436	0
2019	236	55	436	0
1	220	43	343	0
2	277	68	422	0
3	234	48	383	0
4	255	57	366	0
5	274	63	384	0
6	242	60	360	0
7	212	51	381	0
8	221	62	348	0
9	162	43	363	0
10	235	56	357	0
11	255	66	425	0
12	254	48	436	0
Celkem	211	49	486	0

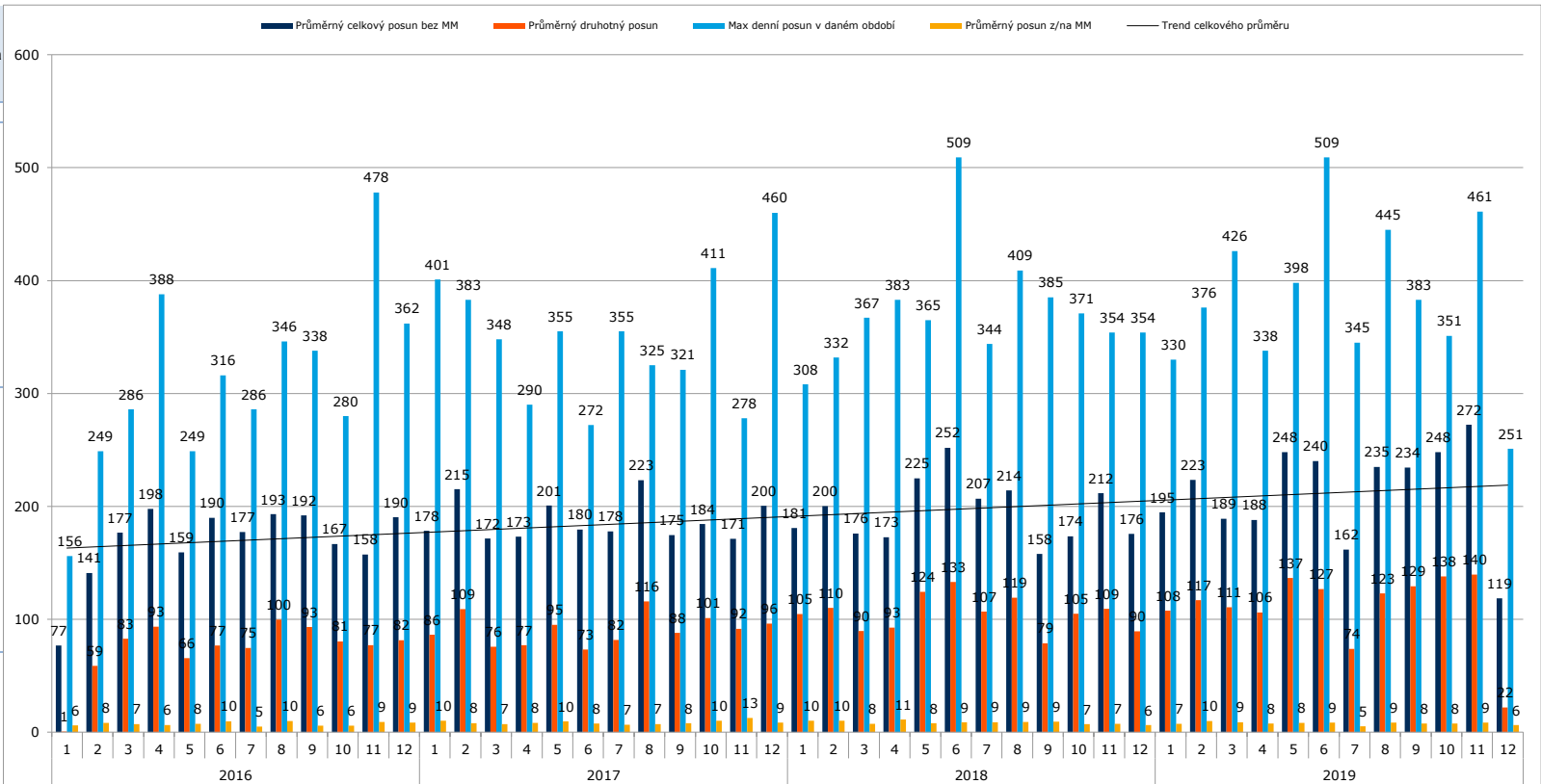


Rozložení výkonů sst

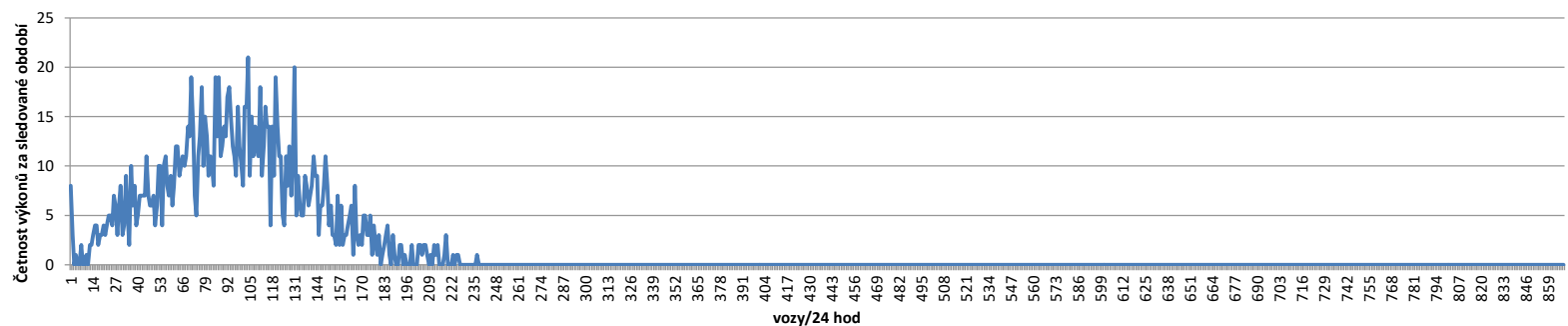


Děčín hl. n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	168	74	478	7
1	77	1	156	6
2	141	59	249	8
3	177	83	286	7
4	198	93	388	6
5	159	66	249	8
6	190	77	316	10
7	177	75	286	5
8	193	100	346	10
9	192	93	338	6
10	167	81	280	6
11	158	77	478	9
12	190	82	362	9
2017	187	91	460	9
1	178	86	401	10
2	215	109	383	8
3	172	76	348	7
4	173	77	290	8
5	201	95	355	10
6	180	73	272	8
7	178	82	355	7
8	223	116	325	7
9	175	88	321	8
10	184	101	411	10
11	171	92	278	9
12	200	96	460	9
2018	195	105	509	9
1	181	105	308	10
2	200	110	332	10
3	176	90	367	8
4	173	93	383	11
5	225	124	365	8
6	252	133	509	9
7	207	107	344	9
8	214	119	409	9
9	158	79	385	9
10	174	105	371	7
11	212	109	354	7
12	176	90	354	6
1	195	108	330	7
2	223	117	376	10
3	189	111	426	9
4	188	106	338	8
5	248	137	398	8
6	240	127	509	9
7	162	74	345	5
8	235	123	445	9
9	234	129	383	8
10	248	138	351	8
11	272	140	461	9
12	119	22	251	6
2019	212	111	509	8
1	195	108	330	7
2	223	117	376	10
3	189	111	426	9
4	188	106	338	8
5	248	137	398	8
6	240	127	509	9
7	162	74	345	5
8	235	123	445	9
9	234	129	383	8
10	248	138	351	8
11	272	140	461	9
12	119	22	251	6
Celkem	191	95	509	8

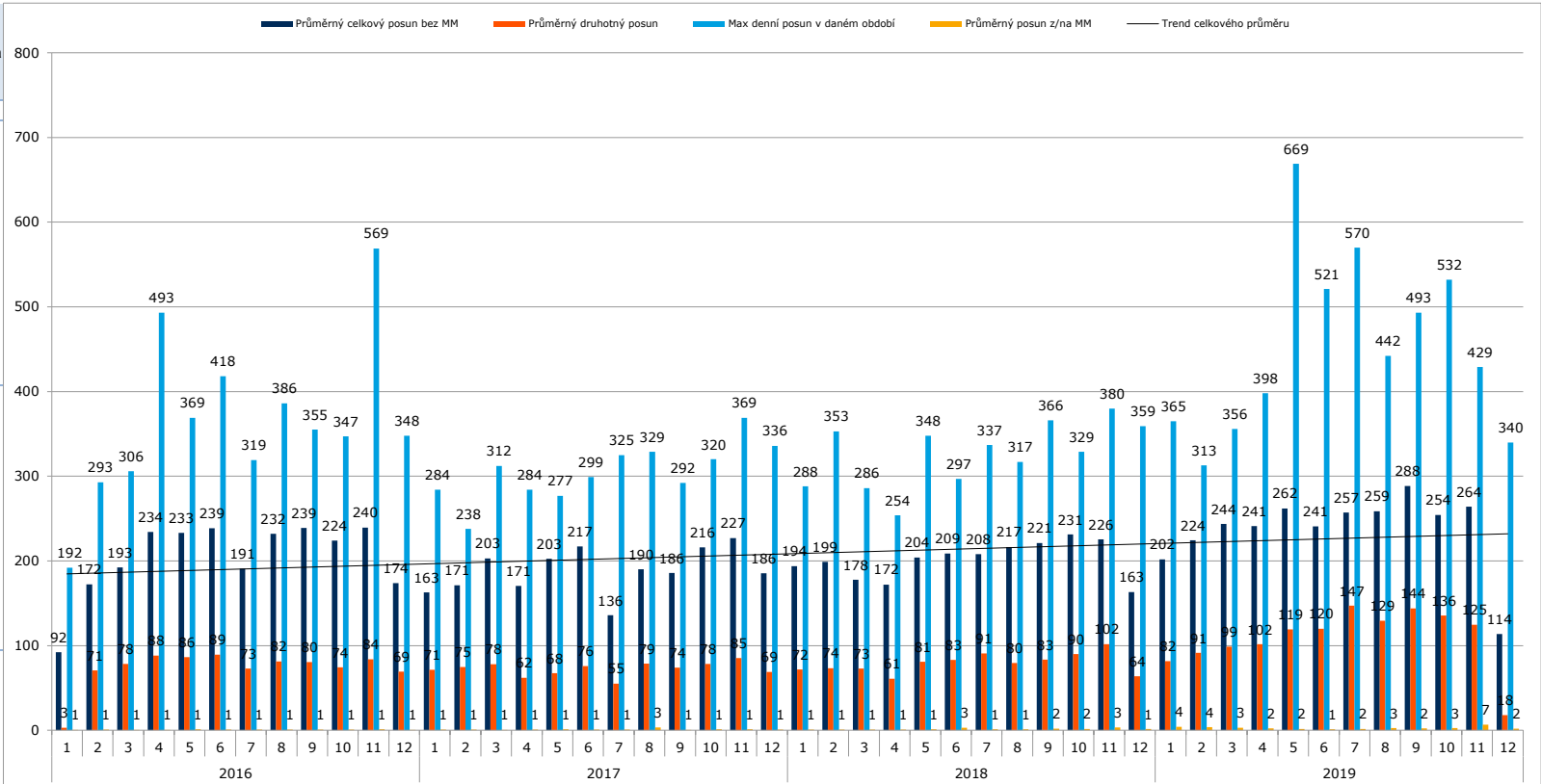


Rozložení výkonů sst

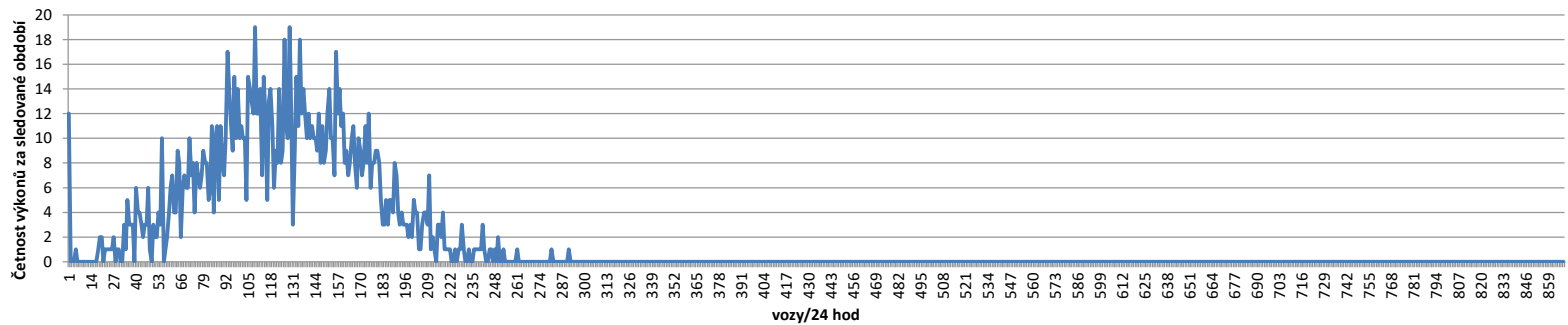


Havlíčkův Brod

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	205	73	569	1
1	92	3	192	1
2	172	71	293	1
3	193	78	306	1
4	234	88	493	1
5	233	86	369	1
6	239	89	418	1
7	191	73	319	1
8	232	82	386	1
9	239	80	355	1
10	224	74	347	1
11	240	84	569	1
12	174	69	348	1
2017	189	72	369	1
1	163	71	284	1
2	171	75	238	1
3	203	78	312	1
4	171	62	284	1
5	203	68	277	1
6	217	76	299	1
7	136	55	325	1
8	190	79	329	3
9	186	74	292	1
10	216	78	320	1
11	227	85	369	1
12	186	69	336	1
2018	202	79	380	2
1	194	72	288	1
2	199	74	353	1
3	178	73	288	1
4	172	61	286	1
5	204	81	254	1
6	209	83	297	3
7	208	91	337	1
8	217	80	317	1
9	221	83	366	2
10	231	90	329	2
11	226	102	380	3
12	163	64	163	1
1	202	82	359	4
2	224	91	365	4
3	244	99	313	3
4	241	102	356	2
5	262	119	398	2
6	241	120	669	2
7	257	147	521	1
8	259	129	570	2
9	288	144	442	3
10	254	136	493	2
11	264	125	532	3
12	114	18	429	2
2019	237	109	669	3
1	202	82	365	4
2	224	91	313	4
3	244	99	356	3
4	241	102	398	2
5	262	119	669	2
6	241	120	521	1
7	257	147	570	2
8	259	129	442	3
9	288	144	493	2
10	254	136	532	3
11	264	125	429	7
12	114	18	340	2
Celkem	208	84	669	2

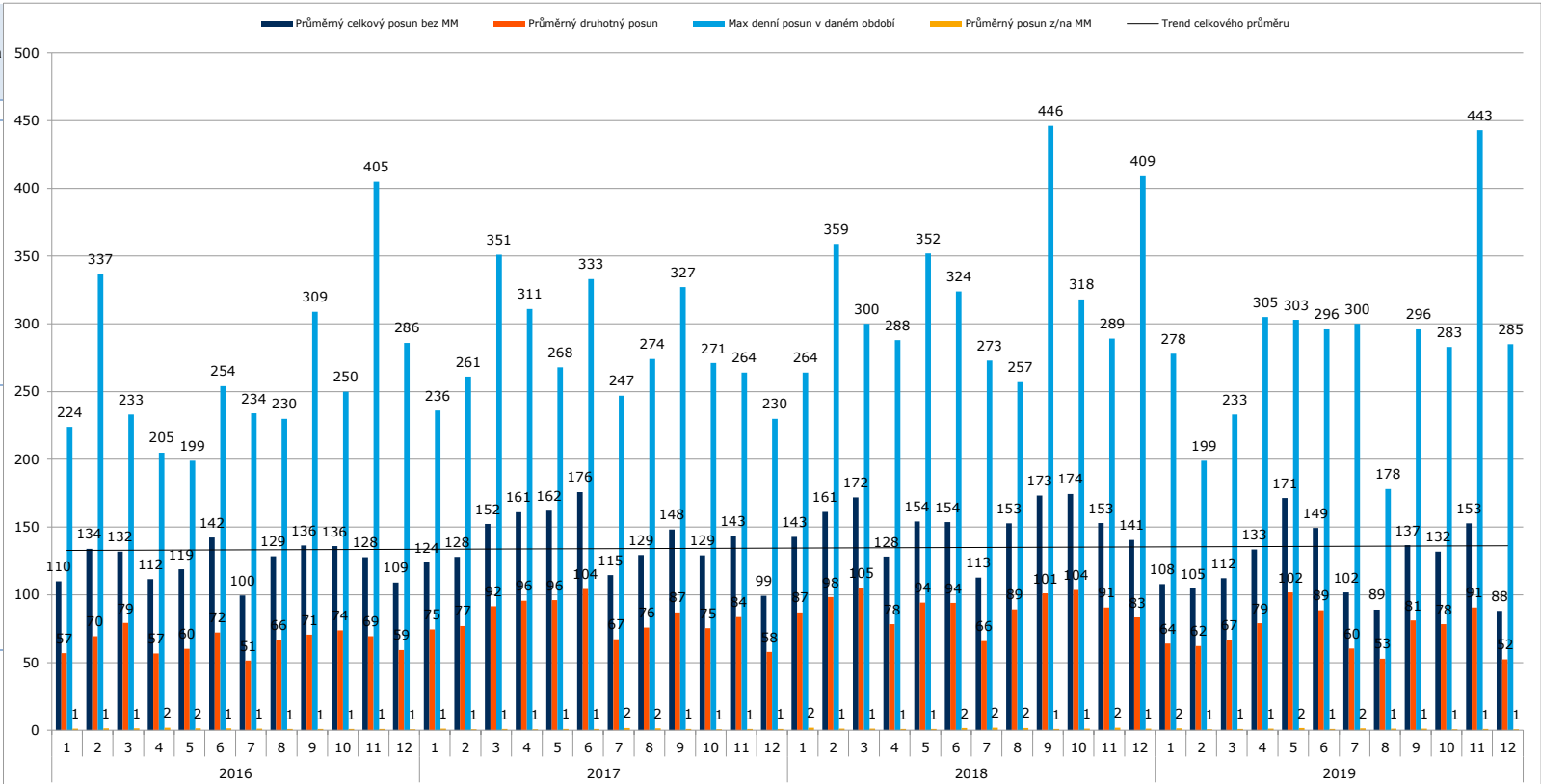


Rozložení výkonů sst

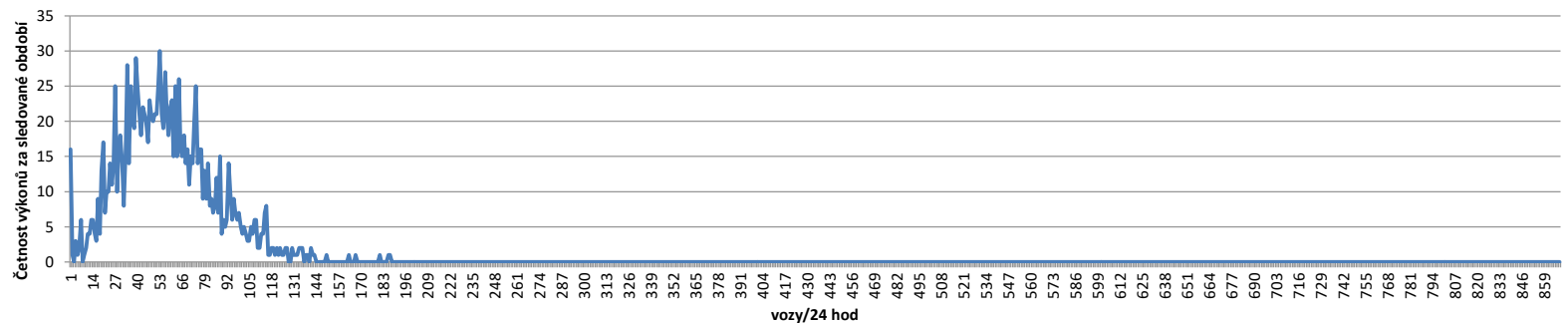


Hradec Králové hl.n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	124	65	405	1
1	110	57	224	1
2	134	70	337	1
3	132	79	233	1
4	112	57	205	2
5	119	60	199	2
6	142	72	254	1
7	100	51	234	1
8	129	66	230	1
9	136	71	309	1
10	136	74	250	1
11	128	69	405	1
12	109	59	286	1
2017	139	82	351	1
1	124	75	236	1
2	128	77	261	1
3	152	92	351	1
4	161	96	311	1
5	162	96	268	1
6	176	104	333	1
7	115	67	247	2
8	129	76	274	2
9	148	87	271	1
10	129	75	264	1
11	143	84	230	1
12	99	58	264	1
2018	152	91	446	1
1	143	87	264	2
2	161	98	359	1
3	172	105	300	1
4	128	78	288	1
5	154	94	352	1
6	154	94	324	2
7	113	66	273	2
8	153	89	257	2
9	173	101	446	1
10	174	104	318	1
11	153	91	289	2
12	141	83	409	1
1	108	84	278	2
2	105	62	199	1
3	112	67	233	1
4	133	79	305	1
5	171	102	303	2
6	149	89	296	1
7	102	60	300	2
8	89	53	178	1
9	137	81	296	1
10	132	78	283	1
11	153	91	443	1
12	88	52	285	1
2019	123	73	443	1
1	108	64	278	2
2	105	62	199	1
3	112	67	233	1
4	133	79	305	1
5	171	102	303	2
6	149	89	296	1
7	102	60	300	2
8	89	53	178	1
9	137	81	296	1
10	132	78	283	1
11	153	91	443	1
12	88	52	285	1
Celkem	134	78	446	1

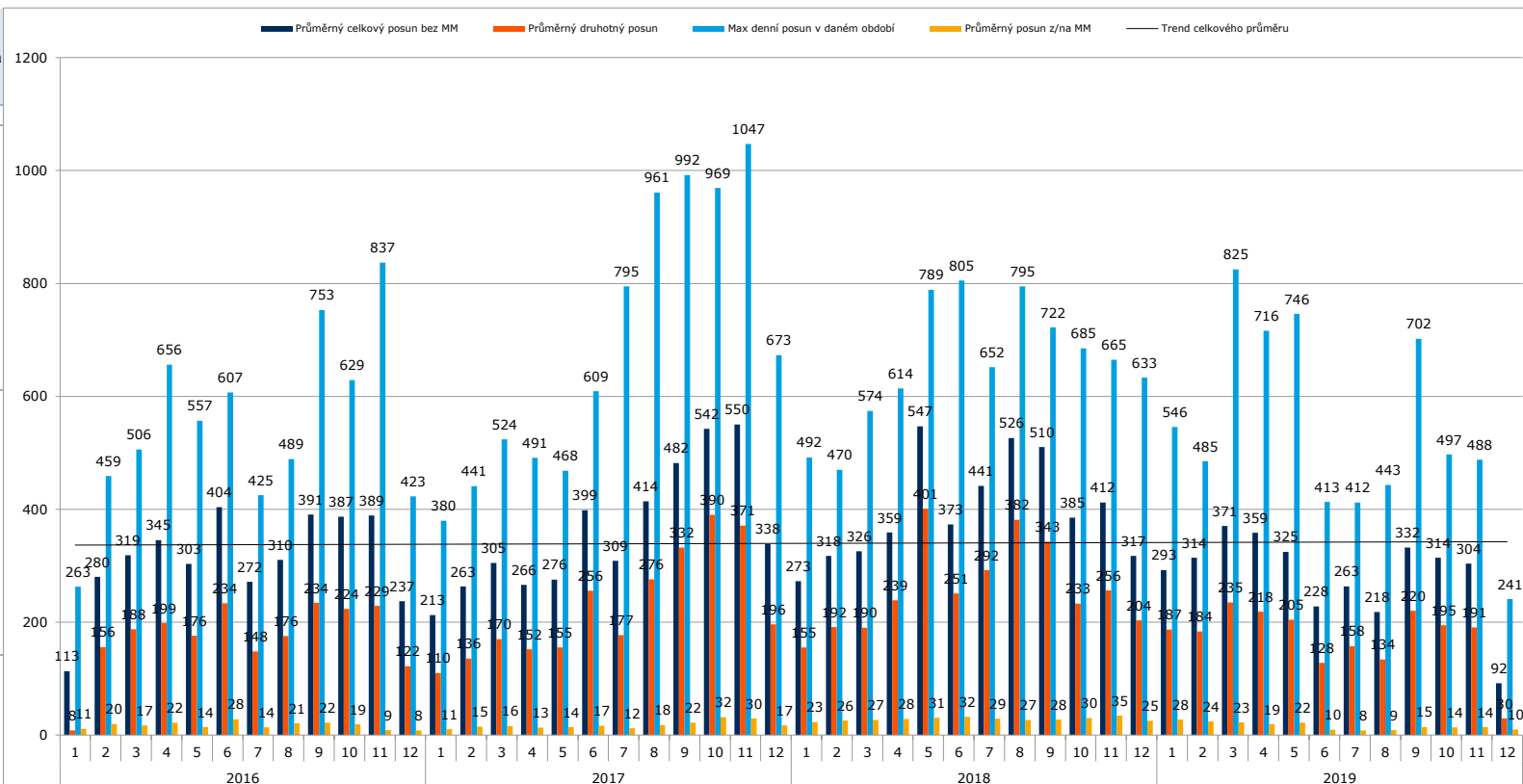


Rozložení výkonů sst

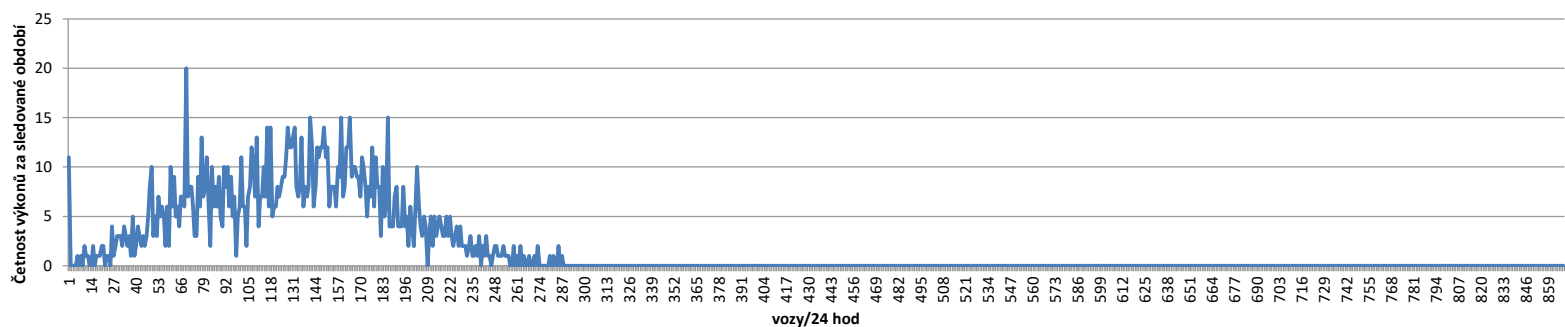


Cheb seř. obvod 2

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	312	174	837	17
1	113	8	263	11
2	280	156	459	20
3	319	188	506	17
4	345	199	656	22
5	303	176	557	14
6	404	234	607	28
7	272	148	425	14
8	310	176	489	21
9	391	234	753	22
10	387	224	629	19
11	389	229	837	9
12	237	122	423	8
2017	363	227	1047	18
1	213	110	380	11
2	263	136	441	15
3	305	170	524	16
4	266	152	491	13
5	276	155	468	14
6	399	256	609	17
7	309	177	795	12
8	414	276	961	18
9	482	332	992	22
10	542	390	969	32
11	550	371	1047	30
12	338	196	673	17
2018	400	262	805	28
1	273	155	492	23
2	318	192	470	26
3	326	190	574	27
4	359	239	614	28
5	547	401	789	31
6	373	251	805	32
7	441	292	652	29
8	526	382	795	27
9	510	343	722	28
10	385	233	685	30
11	412	256	665	35
12	317	204	633	25
1	293	187	546	28
2	314	184	485	24
3	371	235	825	23
4	359	218	716	19
5	325	205	746	22
6	228	128	413	10
7	263	158	412	8
8	218	134	443	9
9	332	220	702	15
10	314	195	497	14
11	304	191	488	14
12	92	30	241	10
2019	284	173	825	16
1	293	187	546	28
2	314	184	485	24
3	371	235	825	23
4	359	218	716	19
5	325	205	746	22
6	228	128	413	10
7	263	158	412	8
8	218	134	443	9
9	332	220	702	15
10	314	195	497	14
11	304	191	488	14
12	92	30	241	10
Celkem	340	209	1047	20

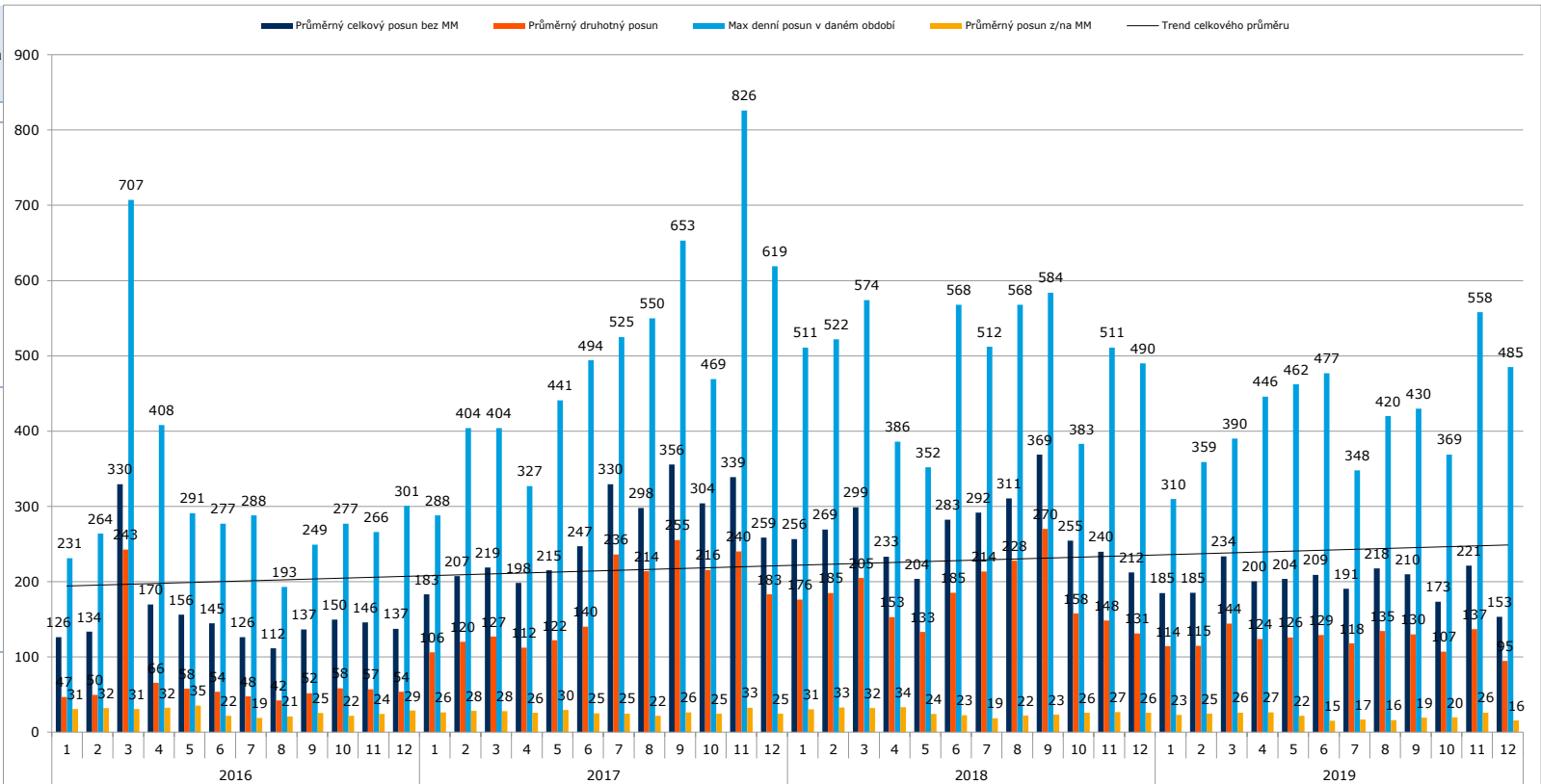


Rozložení výkonů sst

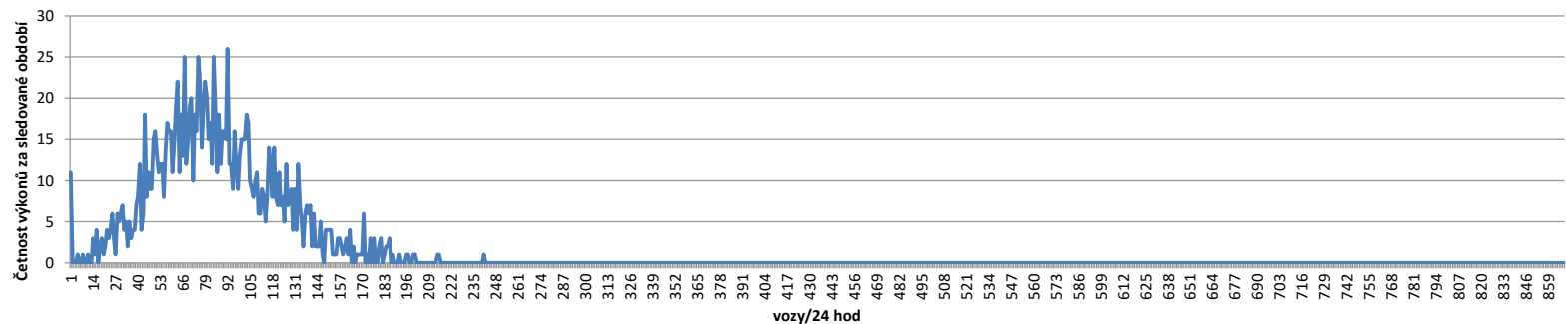


Kolín

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	156	69	707	27
1	126	47	231	31
2	134	50	264	32
3	330	243	707	31
4	170	66	408	32
5	156	58	291	35
6	145	54	277	22
7	126	48	288	19
8	112	42	193	21
9	137	52	249	25
10	150	58	277	22
11	146	57	266	24
12	137	54	301	29
2017	263	173	826	27
1	183	106	288	26
2	207	120	404	28
3	219	127	404	28
4	198	112	327	26
5	215	122	441	30
6	247	140	494	25
7	330	236	525	25
8	298	214	550	22
9	356	255	653	26
10	304	216	469	25
11	339	240	826	33
12	259	183	619	25
2018	268	182	584	27
1	256	176	231	31
2	269	185	264	33
3	299	205	330	32
4	233	153	408	34
5	204	133	291	24
6	283	185	145	23
7	292	214	277	19
8	311	228	288	22
9	369	270	126	23
10	255	158	112	26
11	240	148	193	27
12	212	131	137	26
2019	199	123	558	21
1	185	114	249	23
2	185	115	277	25
3	234	144	301	26
4	200	124	288	27
5	204	126	249	22
6	209	129	277	15
7	191	118	266	17
8	218	135	301	16
9	210	130	288	19
10	173	107	277	20
11	221	137	266	26
12	153	95	301	16
Celkem	221	137	826	25

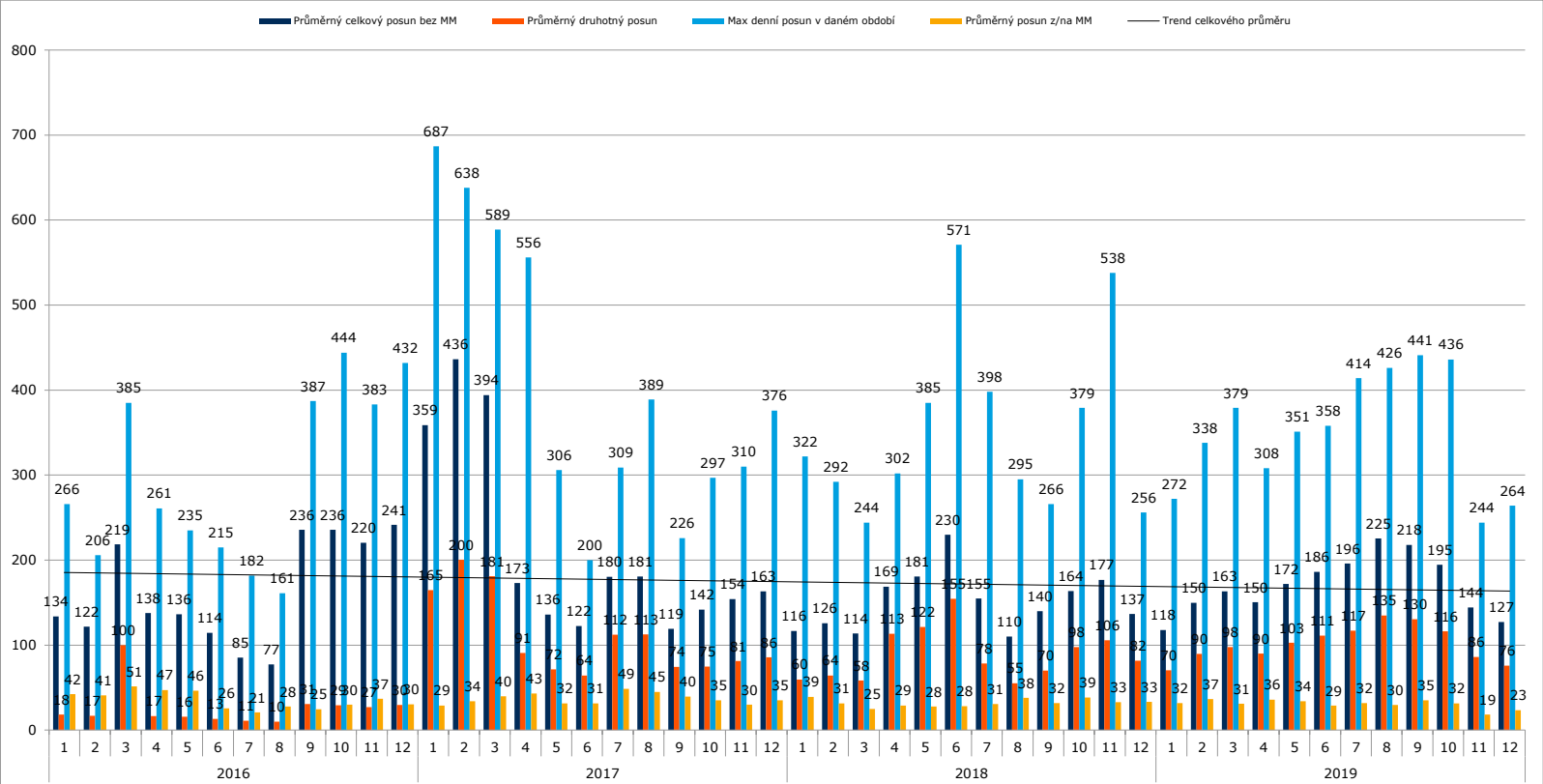


Rozložení výkonů sst

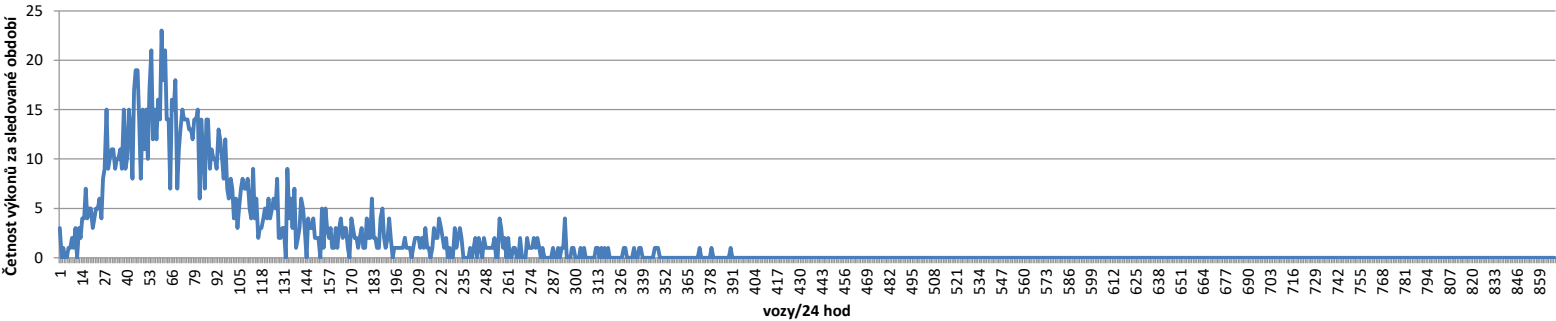


Kralupy nad Vltavou

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	163	27	444	35
1	134	18	266	42
2	122	17	206	41
3	219	100	385	51
4	138	17	261	47
5	136	16	235	46
6	114	13	215	26
7	85	11	182	21
8	77	10	161	28
9	236	31	387	25
10	236	29	444	30
11	220	27	383	37
12	241	30	432	30
2017	212	109	687	37
1	359	165	687	29
2	436	200	638	34
3	394	181	589	40
4	173	91	556	43
5	136	72	306	32
6	122	64	200	31
7	180	112	309	49
8	181	113	389	45
9	119	74	226	40
10	142	75	297	35
11	154	81	310	30
12	163	86	376	35
2018	151	88	571	32
1	116	60	266	39
2	126	64	206	31
3	114	58	219	25
4	169	113	385	29
5	181	122	261	28
6	230	155	235	28
7	155	78	215	31
8	110	55	182	38
9	140	70	161	32
10	164	98	236	39
11	177	106	236	33
12	137	82	220	33
2019	170	102	441	31
1	118	70	241	32
2	150	90	359	37
3	163	98	436	31
4	150	90	394	36
5	172	103	589	34
6	186	111	687	29
7	196	117	638	32
8	225	135	556	30
9	218	130	432	35
10	195	116	387	32
11	144	86	383	19
12	127	76	432	23
Celkem	174	81	687	34

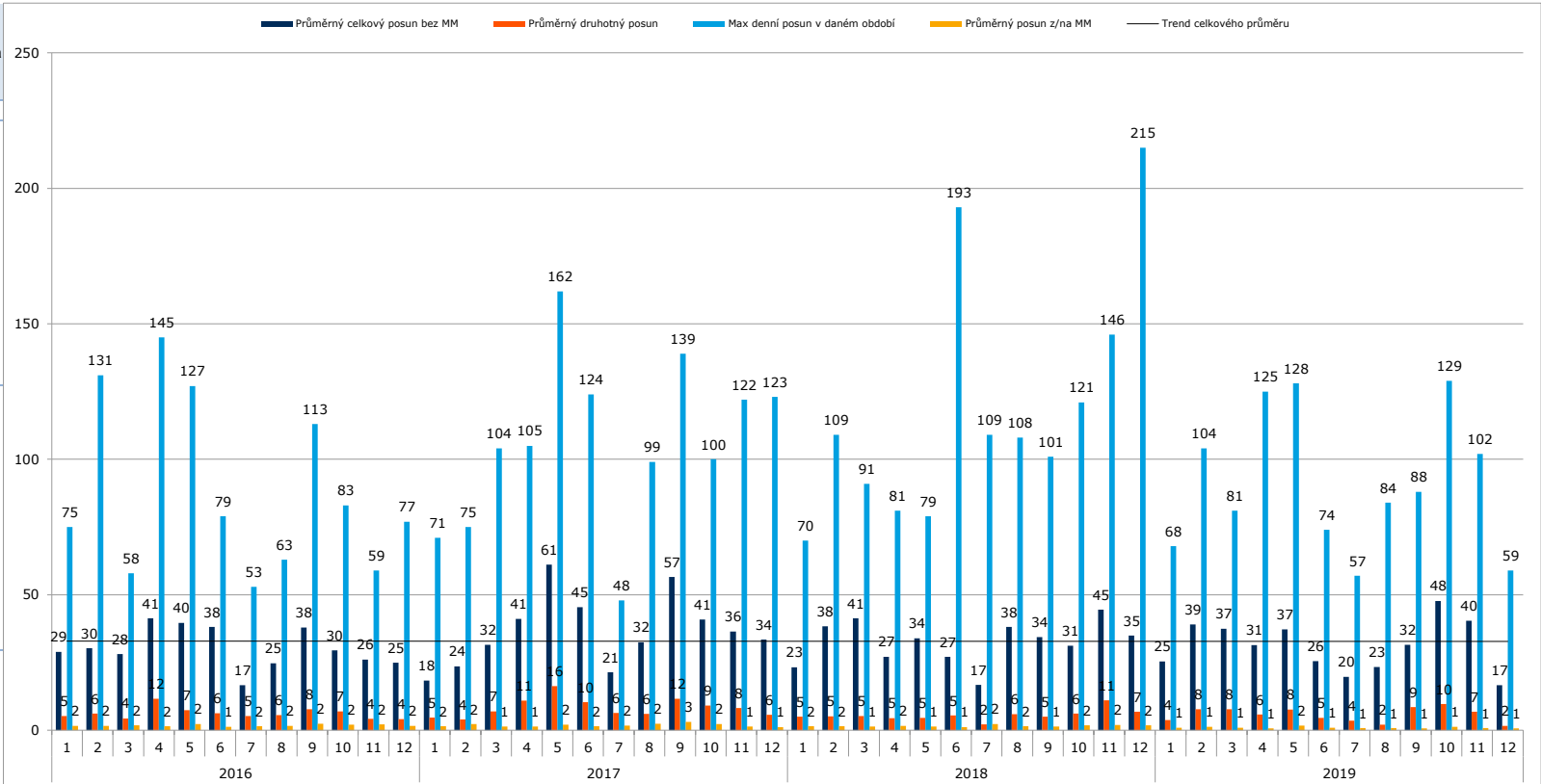


Rozložení výkonů sst

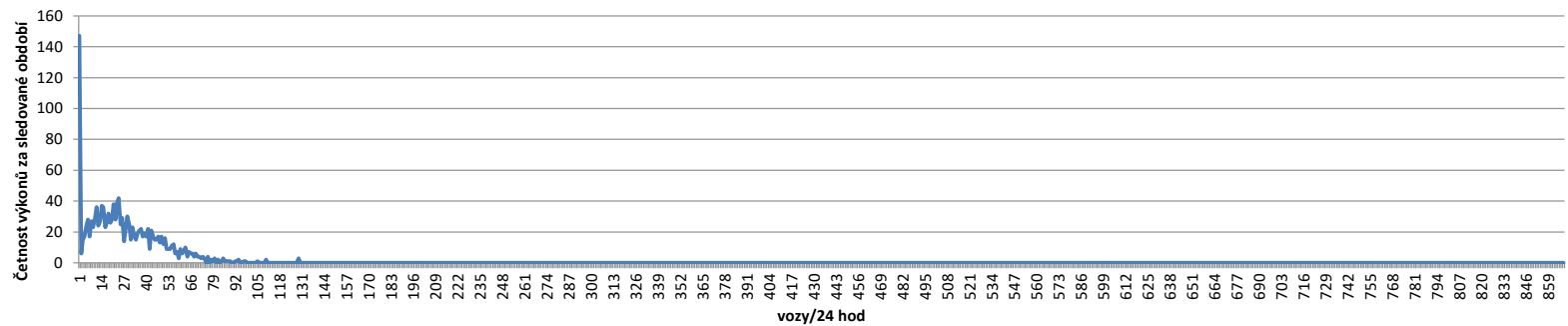


Liberec

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	30	6	145	2
1	29	5	75	2
2	30	6	131	2
3	28	4	58	2
4	41	12	145	2
5	40	7	127	2
6	38	6	79	1
7	17	5	53	2
8	25	6	63	2
9	38	8	113	2
10	30	7	83	2
11	26	4	59	2
12	25	4	77	2
2017	37	8	162	2
1	18	5	71	2
2	24	4	75	2
3	32	7	104	1
4	41	11	105	1
5	61	16	162	2
6	45	10	124	2
7	21	6	48	2
8	32	6	99	2
9	57	12	139	3
10	41	9	100	2
11	36	8	122	1
12	34	6	123	1
2018	33	6	215	2
1	23	5	70	2
2	38	5	109	2
3	41	5	91	1
4	27	5	81	2
5	34	5	79	1
6	27	5	193	1
7	17	2	109	2
8	38	6	108	2
9	34	5	101	1
10	31	6	121	2
11	45	11	146	2
12	35	7	215	2
1	25	4	68	1
2	39	8	104	1
3	37	8	81	1
4	31	6	125	1
5	37	8	128	2
6	26	5	74	1
7	20	4	57	1
8	23	4	84	1
9	32	9	88	1
10	48	10	129	1
11	40	7	102	1
12	17	2	59	1
2019	31	6	129	1
1	25	4	68	1
2	39	8	104	1
3	37	8	81	1
4	31	6	125	1
5	37	8	128	2
6	26	5	74	1
7	20	4	57	1
8	23	2	84	1
9	32	9	88	1
10	48	10	129	1
11	40	7	102	1
12	17	2	59	1
Celkem	33	7	215	2

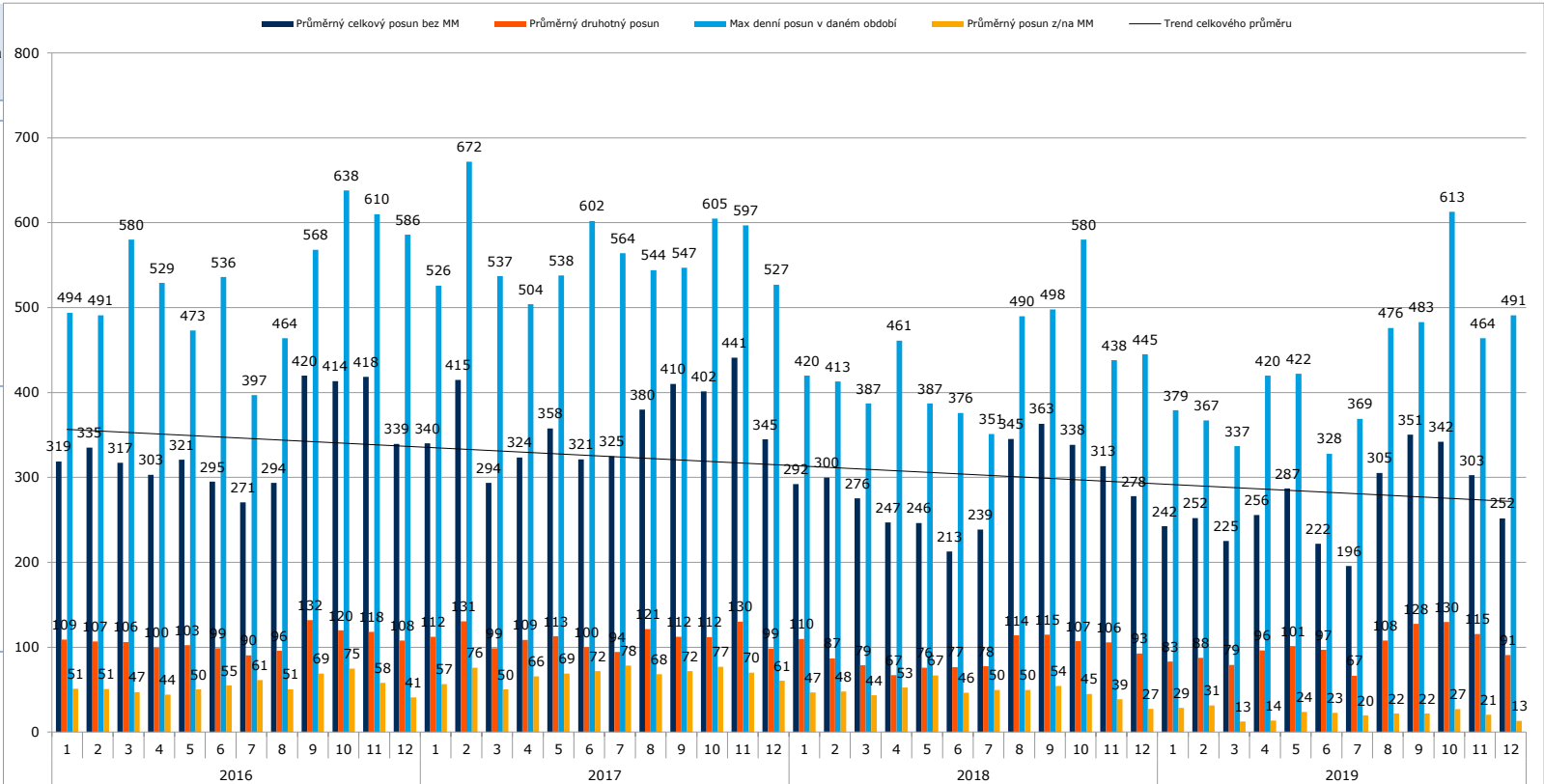


Rozložení výkonů sst

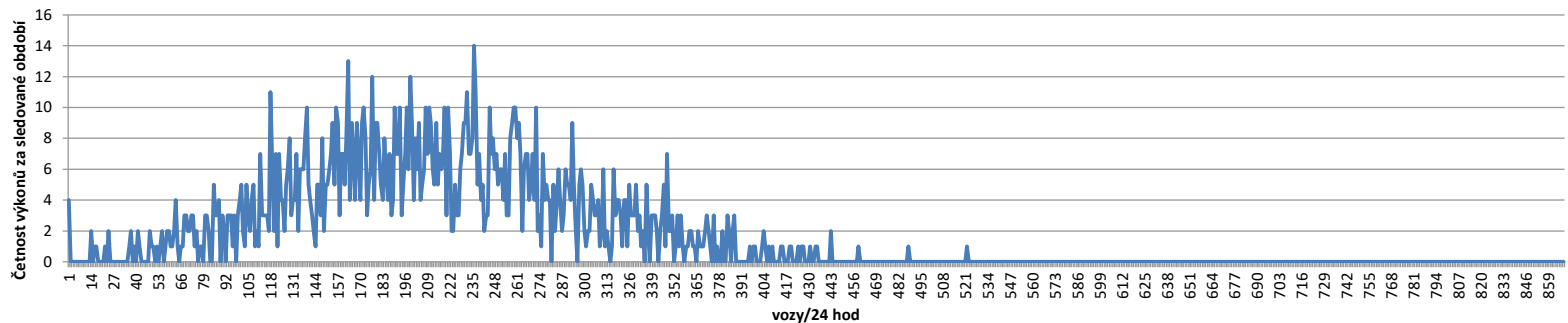


Most nové n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	337	107	638	54
1	319	109	494	51
2	335	107	491	51
3	317	106	580	47
4	303	100	529	44
5	321	103	473	50
6	295	99	536	55
7	271	90	397	61
8	294	96	464	51
9	420	132	568	69
10	414	120	638	75
11	418	118	610	58
12	339	108	586	41
2017	362	111	672	68
1	340	112	526	57
2	415	131	672	76
3	294	99	537	50
4	324	109	504	66
5	358	113	538	69
6	321	100	602	72
7	325	94	564	78
8	380	121	544	68
9	410	112	547	72
10	402	112	605	77
11	441	130	597	70
12	345	99	527	61
2018	287	92	580	47
1	292	110	420	47
2	300	87	413	48
3	276	79	387	44
4	247	67	461	53
5	246	76	387	67
6	213	77	376	46
7	239	50	351	46
8	345	114	490	50
9	363	115	498	54
10	338	107	580	45
11	313	106	438	39
12	278	93	445	27
1	242	83	379	29
2	252	88	367	31
3	225	79	337	23
4	222	97	420	20
5	256	101	422	22
6	287	97	328	22
7	222	87	369	27
8	196	67	305	21
9	351	108	476	13
10	342	128	483	91
11	303	130	613	13
12	252	115	464	13
2019	269	98	613	21
1	242	83	379	29
2	252	88	367	31
3	225	79	337	23
4	222	96	420	20
5	256	101	422	22
6	287	97	328	27
7	222	87	369	21
8	256	101	422	22
9	287	97	328	27
10	256	101	422	22
11	287	97	328	27
12	256	101	422	22
Celkem	314	102	672	48

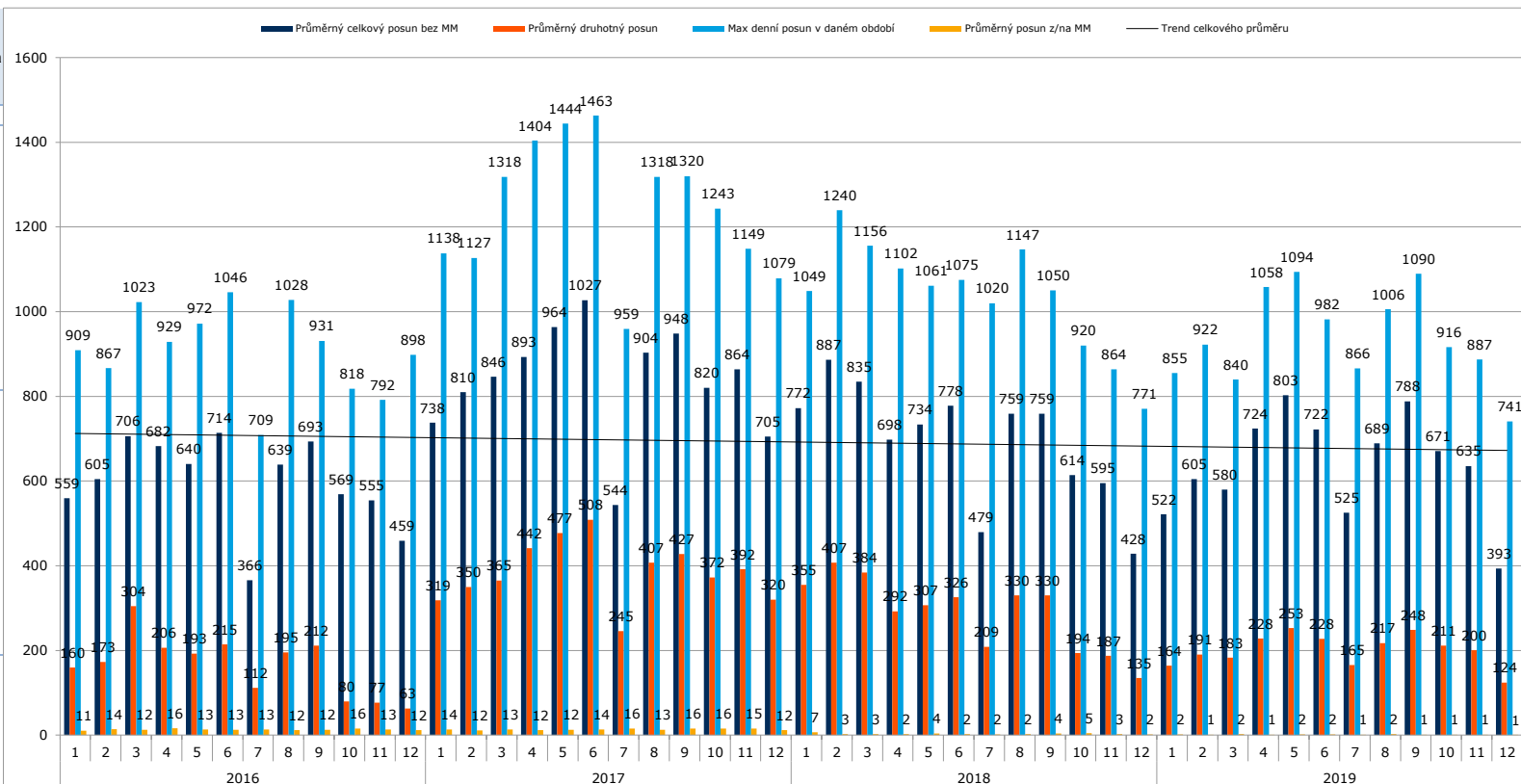


Rozložení výkonů sst

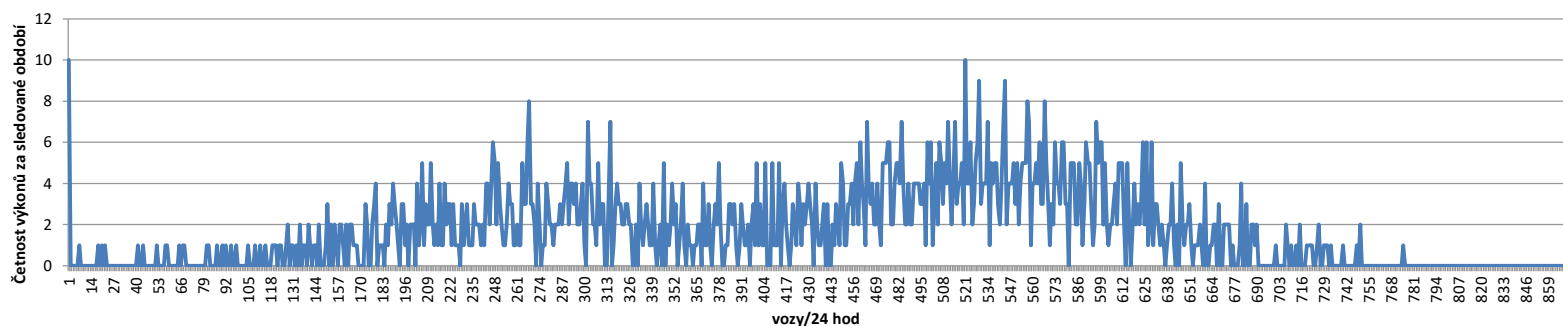


Nymburk seř. n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	598	166	1046	13
1	559	160	909	11
2	605	173	867	14
3	706	304	1023	12
4	682	206	929	16
5	640	193	1046	13
6	714	215	1046	13
7	366	112	709	13
8	639	195	1028	12
9	693	212	931	12
10	569	80	818	16
11	555	77	792	13
12	459	63	898	12
2017	838	385	1463	14
1	738	319	1138	14
2	810	350	1127	12
3	846	365	1318	13
4	893	442	1404	12
5	964	477	1444	12
6	1027	508	1463	14
7	544	245	959	16
8	904	407	1318	13
9	948	427	1320	16
10	820	372	1243	16
11	864	392	1149	15
12	705	320	1079	12
2018	693	287	1240	3
1	772	355	1102	13
2	887	407	1156	14
3	835	384	1102	13
4	698	292	1061	12
5	734	307	1075	14
6	778	326	1020	2
7	479	209	1147	2
8	759	330	1050	2
9	759	330	920	4
10	614	194	864	5
11	595	187	771	3
12	428	135	855	2
1	522	164	922	2
2	605	191	840	1
3	580	183	1058	2
4	724	228	1094	1
5	803	253	982	2
6	722	228	866	2
7	525	165	1006	1
8	689	217	1090	2
9	788	248	916	1
10	671	211	887	1
11	635	200	741	1
12	393	124		1
2019	638	201	1094	2
1	522	164	855	2
2	605	191	922	1
3	580	183	840	2
4	724	228	1058	1
5	803	253	1094	2
6	722	228	982	2
7	525	165	866	1
8	689	217	1006	2
9	788	248	1090	1
10	671	211	916	1
11	635	200	887	1
12	393	124	741	1
Celkem	692	260	1463	8

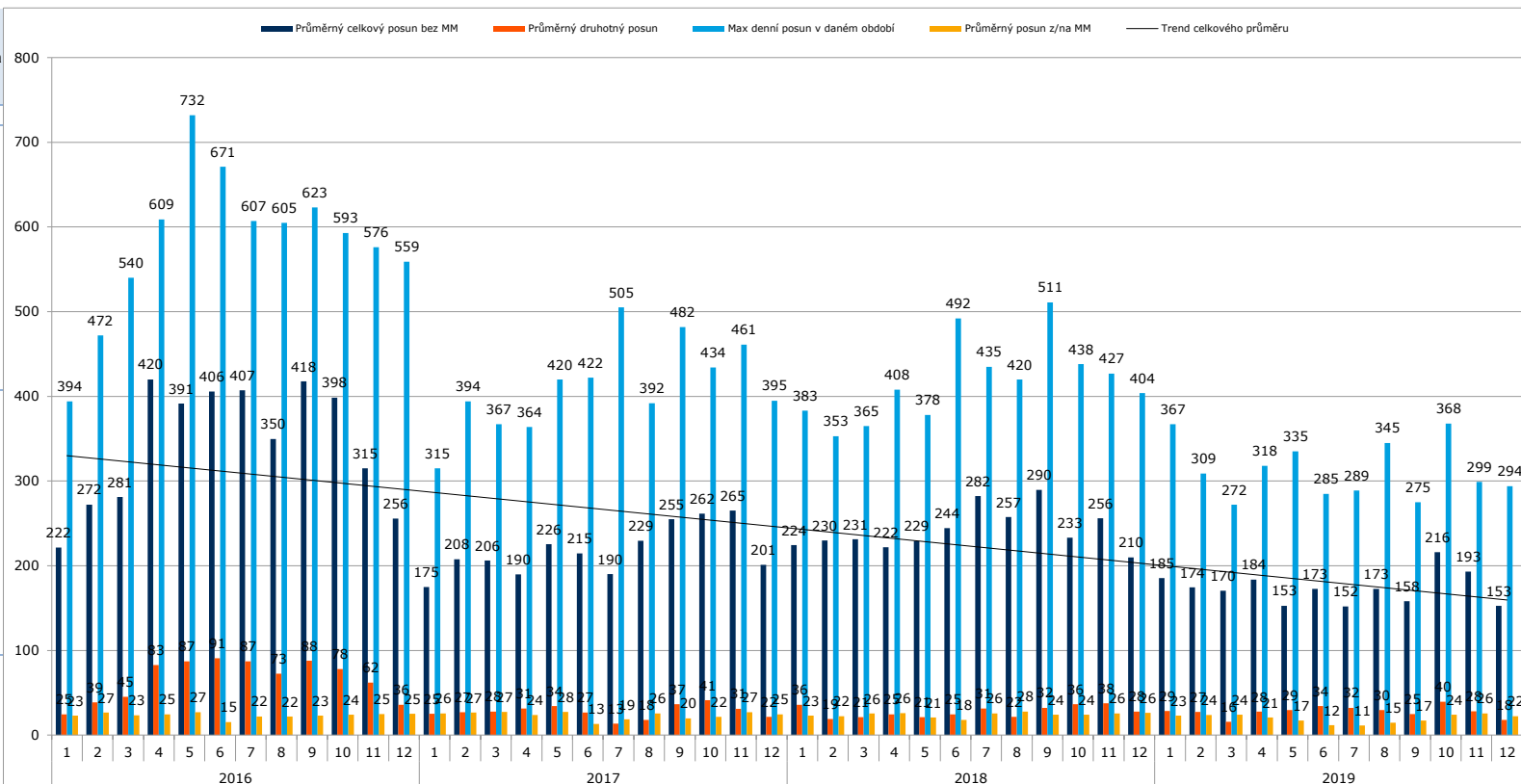


Rozložení výkonů sst

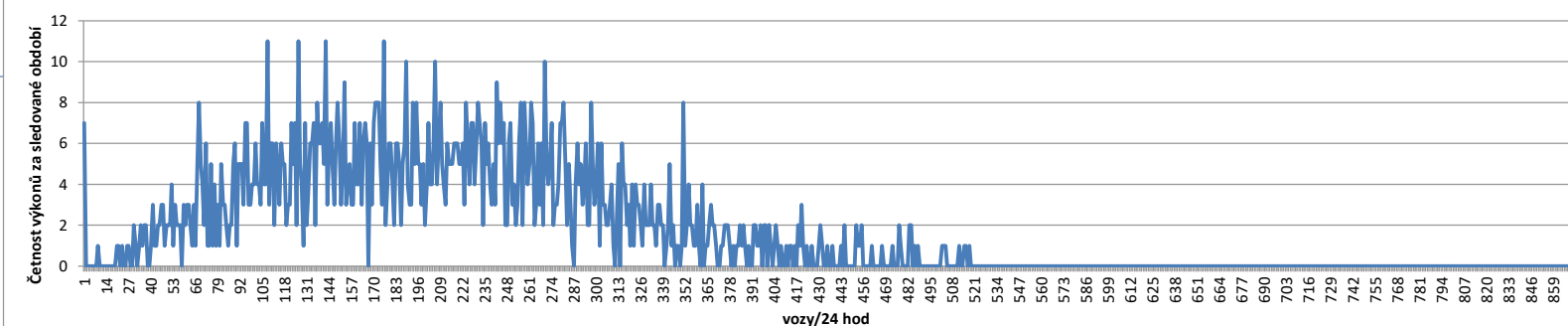


Olomouc pravé předn.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	345	66	732	23
1	222	25	394	23
2	272	39	472	27
3	281	45	540	23
4	420	83	609	25
5	391	87	732	27
6	406	91	671	15
7	407	87	607	22
8	350	73	605	22
9	418	88	623	23
10	398	78	593	24
11	315	62	576	25
12	256	36	559	25
2017	218	28	505	24
1	175	25	315	26
2	208	27	394	27
3	206	28	367	27
4	190	31	364	24
5	226	34	420	28
6	215	27	422	13
7	190	13	392	19
8	229	18	482	26
9	255	37	434	20
10	262	41	461	22
11	265	31	395	27
12	201	22	383	25
2018	242	28	511	24
1	224	36	394	23
2	230	19	367	22
3	231	21	364	26
4	222	25	420	26
5	229	21	435	21
6	244	25	420	18
7	282	31	408	26
8	257	22	378	28
9	290	32	438	24
10	233	36	427	24
11	256	26	404	26
12	210	19	367	26
1	185	17	309	26
2	174	17	272	26
3	170	16	318	26
4	184	18	335	26
5	153	17	285	26
6	173	12	289	26
7	152	11	275	26
8	173	15	345	26
9	158	17	216	26
10	216	40	368	26
11	193	24	299	26
12	153	26	294	22
2019	174	28	368	20
1	185	29	367	23
2	174	27	309	24
3	170	16	272	24
4	184	28	318	21
5	153	29	335	17
6	173	34	285	12
7	152	32	275	11
8	173	30	345	15
9	158	25	216	17
10	216	40	368	24
11	193	28	299	26
12	153	18	294	22
Celkem	245	38	732	23

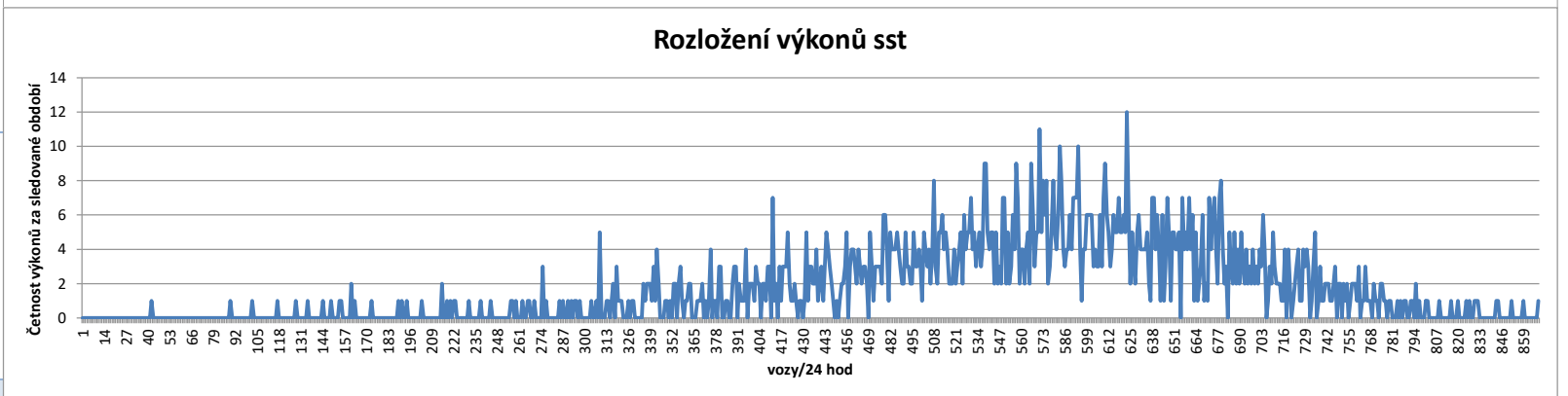
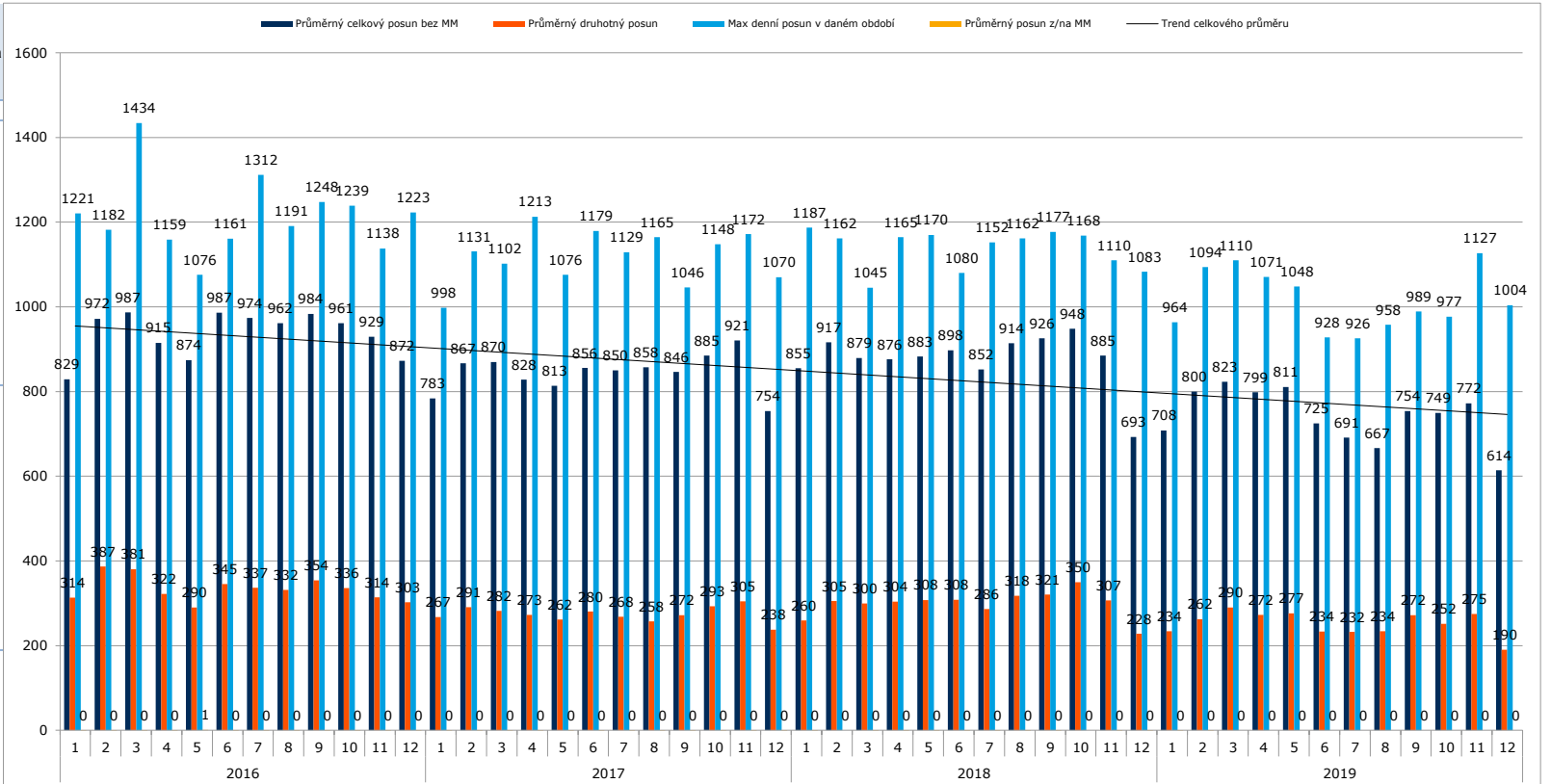


Rozložení výkonů sst



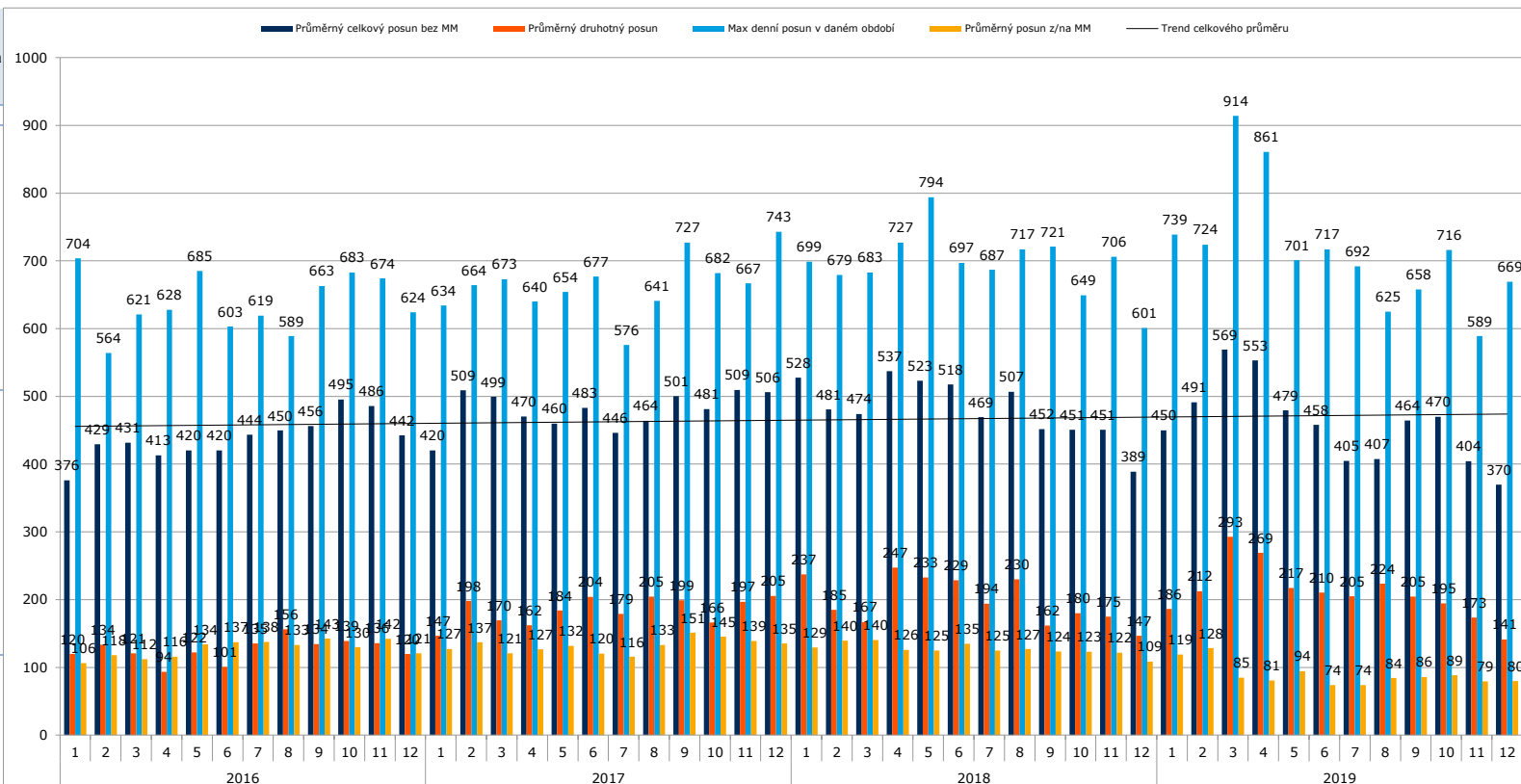
Ostrava levé n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	937	334	1434	0
1	829	314	1221	0
2	972	387	1182	0
3	987	381	1434	0
4	915	322	1159	0
5	874	290	1076	1
6	987	345	1161	0
7	974	337	1312	0
8	962	332	1191	0
9	984	354	1248	0
10	961	336	1239	0
11	929	314	1138	0
12	872	303	1223	0
2017	844	274	1213	0
1	783	267	998	0
2	867	291	1131	0
3	870	282	1102	0
4	828	273	1213	0
5	813	262	1076	0
6	856	280	1179	0
7	850	268	1129	0
8	858	258	1165	0
9	846	272	1046	0
10	885	293	1148	0
11	921	305	1172	0
12	754	238	855	0
2018	877	299	1187	0
1	855	260	917	0
2	917	305	1162	0
3	879	300	1045	0
4	876	304	1165	0
5	883	308	1170	0
6	898	308	1152	0
7	852	286	1080	0
8	914	318	1162	0
9	926	321	1177	0
10	948	350	1168	0
11	885	307	1110	0
12	693	228	1083	0
1	708	234	964	0
2	800	262	1094	0
3	823	290	1110	0
4	799	272	1071	0
5	811	277	1048	0
6	725	234	928	0
7	691	232	926	0
8	667	234	958	0
9	754	272	989	0
10	749	252	977	0
11	772	275	1127	0
12	190	0	1004	0
2019	742	252	1127	0
1	708	234	964	0
2	800	262	1094	0
3	823	290	1110	0
4	799	272	1071	0
5	811	277	1048	0
6	725	234	928	0
7	691	232	964	0
8	667	234	958	0
9	754	272	989	0
10	749	252	977	0
11	772	275	1127	0
12	614	190	1004	0
Celkem	850	290	1434	0

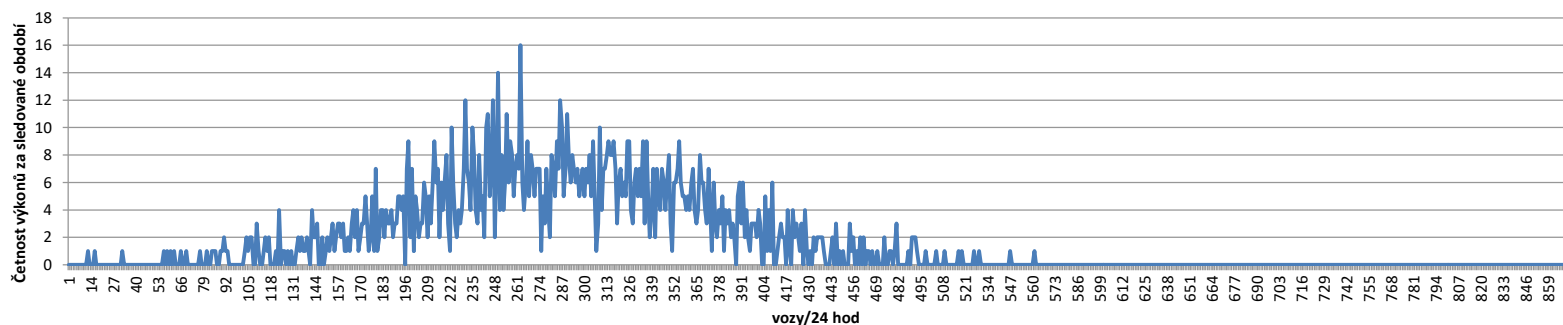


Ostrava pravé n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	439	126	704	127
1	376	120	704	106
2	429	134	564	118
3	431	121	621	112
4	413	94	628	116
5	420	122	685	134
6	420	101	603	137
7	444	135	619	138
8	450	156	663	133
9	456	134	663	143
10	495	139	683	130
11	486	136	674	142
12	442	120	624	121
2017	479	184	743	132
1	420	147	634	127
2	509	198	664	137
3	499	170	673	121
4	470	162	640	127
5	460	184	654	132
6	483	204	677	120
7	446	179	640	116
8	464	205	641	133
9	501	199	727	151
10	481	166	682	145
11	509	197	667	139
12	506	205	743	135
2018	481	199	794	127
1	528	237	699	129
2	481	185	679	140
3	474	167	683	140
4	537	247	727	126
5	523	233	794	125
6	518	229	697	135
7	469	194	687	125
8	507	230	717	127
9	452	162	721	124
10	451	180	649	123
11	451	175	706	122
12	389	147	601	109
1	450	186	739	119
2	491	212	724	128
3	569	293	914	85
4	553	269	861	81
5	479	217	701	94
6	458	210	717	74
7	405	205	692	74
8	407	224	625	84
9	464	205	658	86
10	470	195	716	89
11	404	173	589	79
12	370	141	669	80
2019	460	211	914	89
1	450	186	739	119
2	491	212	724	128
3	569	293	914	85
4	553	269	861	81
5	479	217	701	94
6	458	210	717	74
7	405	205	692	74
8	407	224	625	84
9	464	205	658	86
10	470	195	716	89
11	404	173	589	79
12	370	141	669	80
Celkem	465	180	914	119

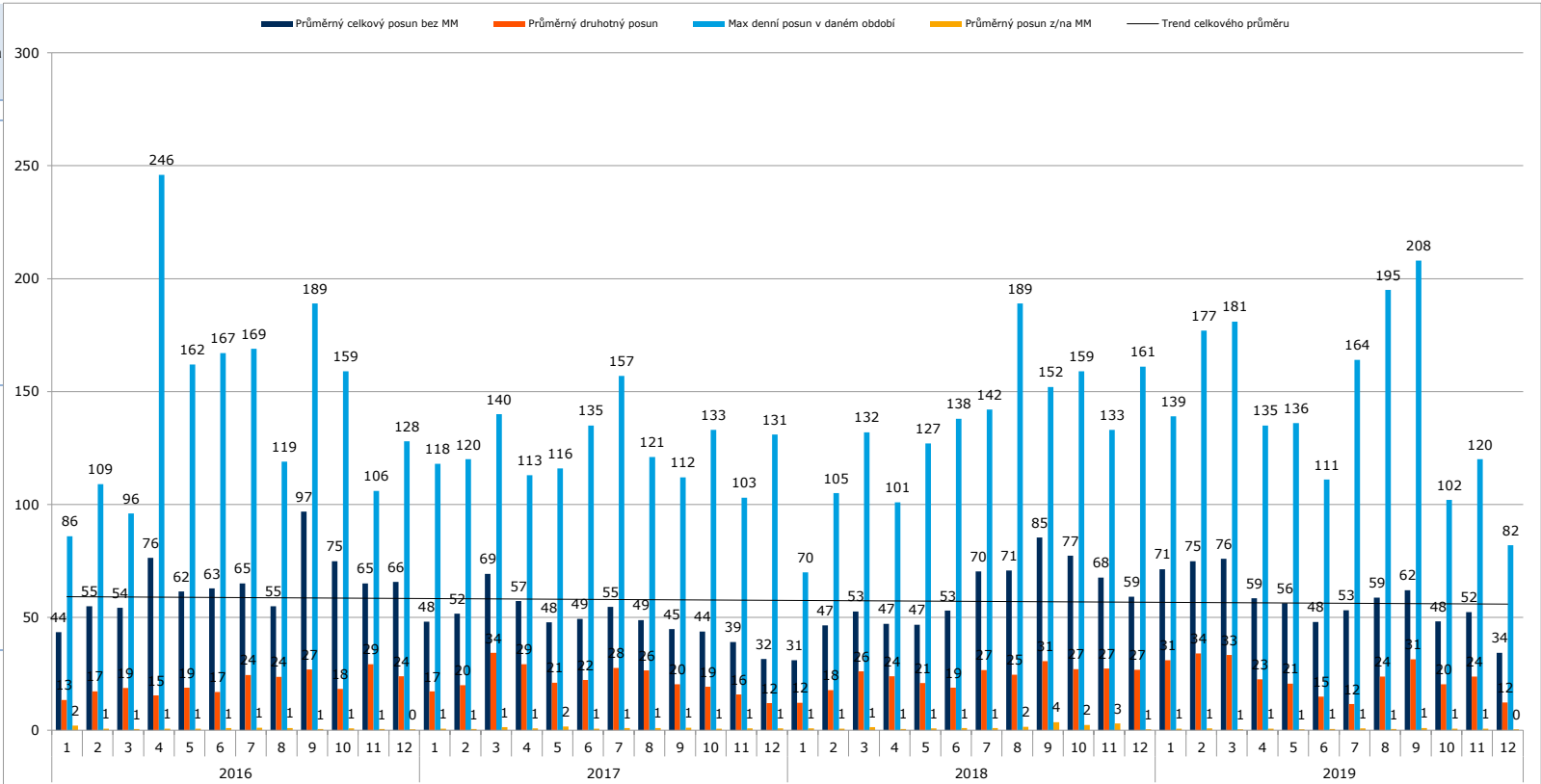


Rozložení výkonů sst

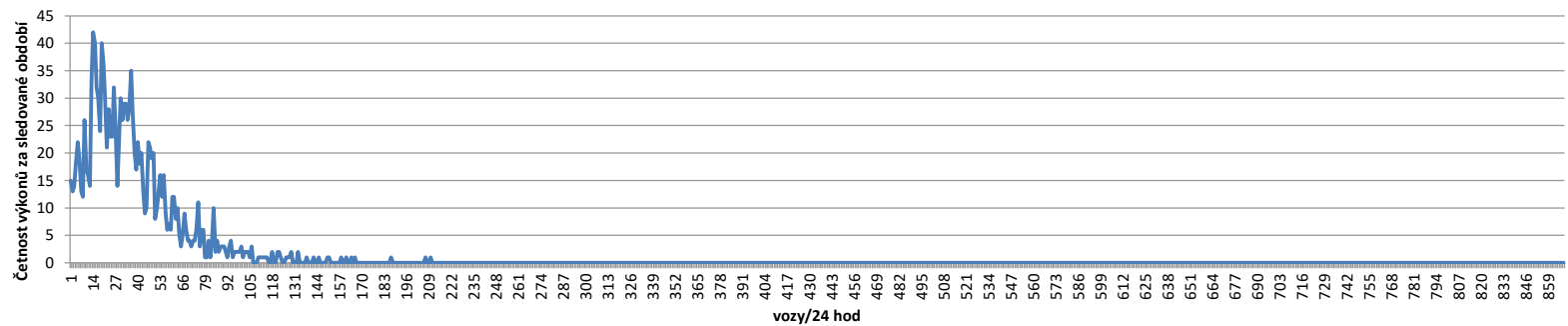


Ostrava-Kunčice

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	65	21	246	1
1	44	13	86	2
2	55	17	109	1
3	54	19	96	1
4	76	15	246	1
5	62	19	162	1
6	63	17	167	1
7	65	24	169	1
8	55	24	119	1
9	97	27	189	1
10	75	18	159	1
11	65	29	106	1
12	66	24	128	0
2017	49	22	157	1
1	48	17	118	1
2	52	20	120	1
3	69	34	140	1
4	57	29	113	1
5	48	21	116	2
6	49	22	135	1
7	55	28	157	1
8	49	26	121	1
9	45	20	112	1
10	44	19	133	1
11	39	16	103	1
12	32	12	131	1
2018	59	24	189	1
1	31	12	86	1
2	47	18	109	1
3	53	26	96	1
4	47	24	76	1
5	47	21	62	1
6	53	19	63	1
7	70	27	65	1
8	71	25	65	1
9	85	31	55	1
10	77	27	97	1
11	68	27	75	1
12	59	27	106	1
2019	58	23	208	1
1	71	31	128	1
2	75	34	118	1
3	76	33	120	1
4	59	23	140	1
5	56	21	113	1
6	48	15	116	1
7	53	12	135	1
8	59	24	157	1
9	62	31	121	1
10	48	20	112	1
11	52	24	133	1
12	34	12	103	0
Celkem	58	22	246	1

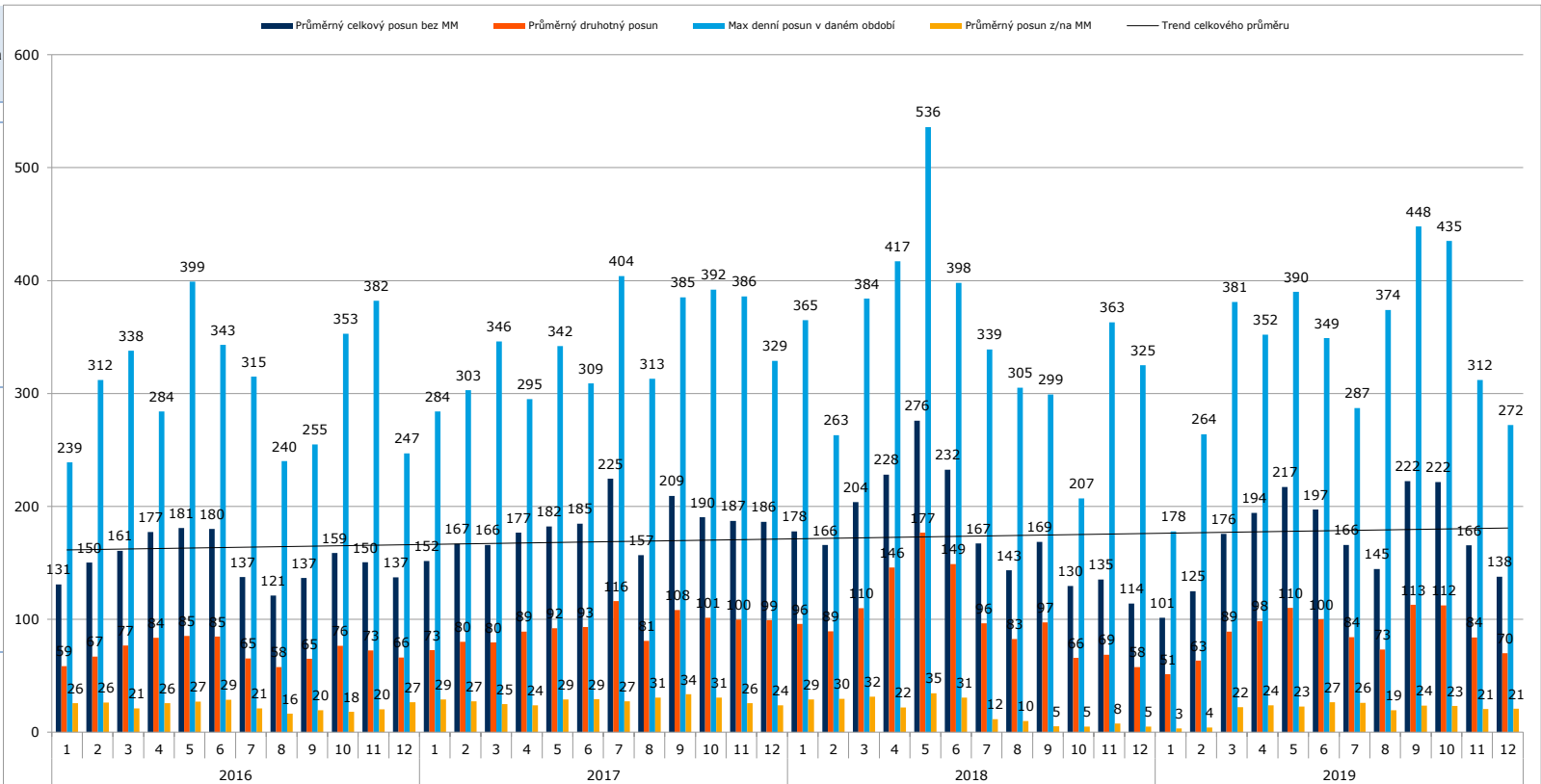


Rozložení výkonů sst

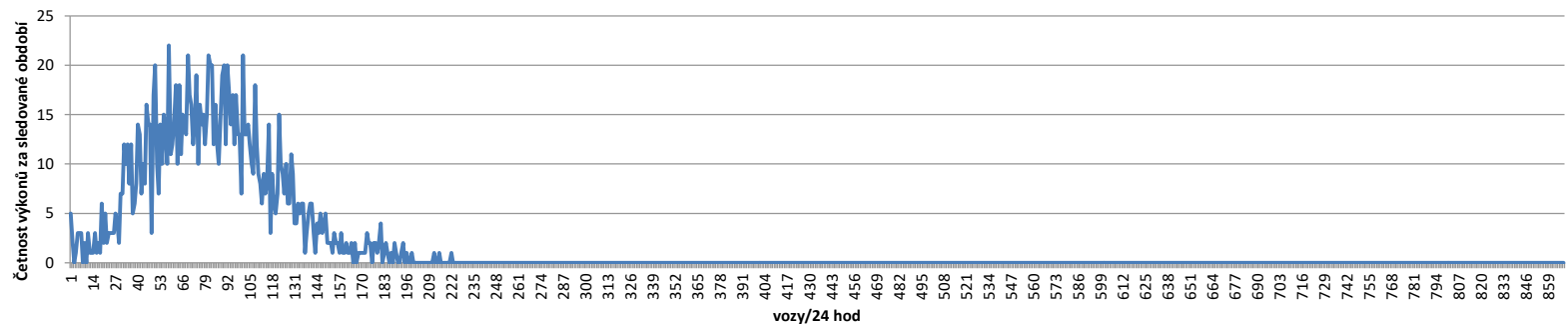


Pardubice hl. n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	152	72	399	23
1	131	59	239	26
2	150	67	312	26
3	161	77	338	21
4	177	84	284	26
5	181	85	399	27
6	180	85	343	29
7	137	65	315	21
8	121	58	240	16
9	137	65	255	20
10	159	76	353	18
11	150	73	382	20
12	137	66	247	27
2017	182	93	404	28
1	152	73	284	29
2	167	80	303	27
3	166	80	346	25
4	177	89	295	24
5	182	92	346	29
6	185	93	342	29
7	225	116	404	27
8	157	81	313	31
9	209	108	385	34
10	190	101	392	31
11	187	100	386	26
12	186	99	329	24
2018	178	103	536	18
1	178	96	239	29
2	166	89	150	30
3	204	110	161	32
4	228	146	284	22
5	276	177	399	35
6	232	149	343	31
7	167	83	315	27
8	143	66	240	20
9	169	97	255	18
10	130	66	353	20
11	135	69	382	18
12	114	58	247	27
2019	173	88	448	20
1	101	51	284	3
2	125	63	303	4
3	176	89	346	22
4	194	98	295	24
5	217	110	346	23
6	197	100	342	27
7	166	84	404	26
8	145	73	313	19
9	222	113	385	24
10	222	112	392	23
11	166	84	386	21
12	138	70	329	21
Celkem	171	89	536	22

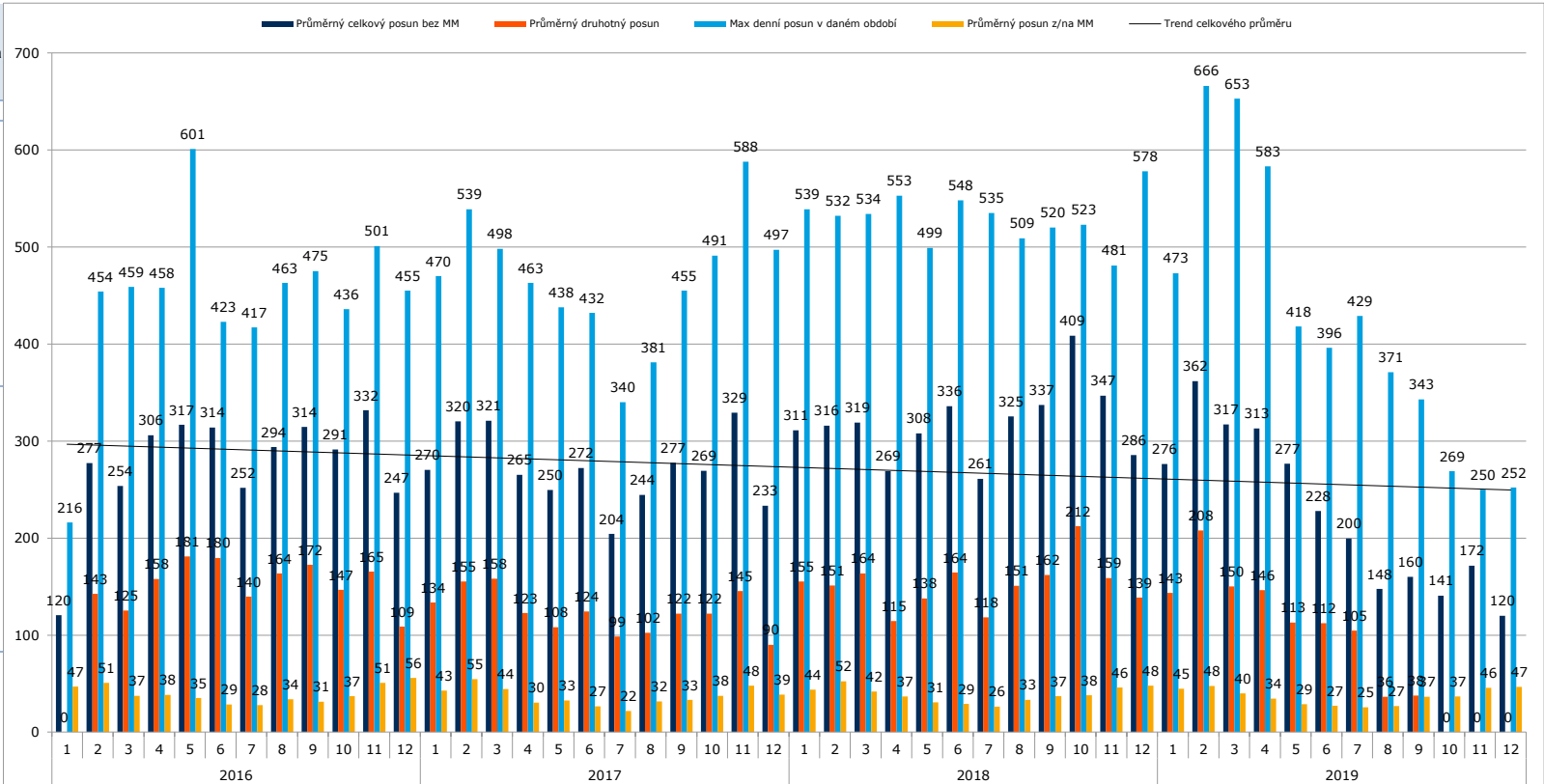


Rozložení výkonů sst

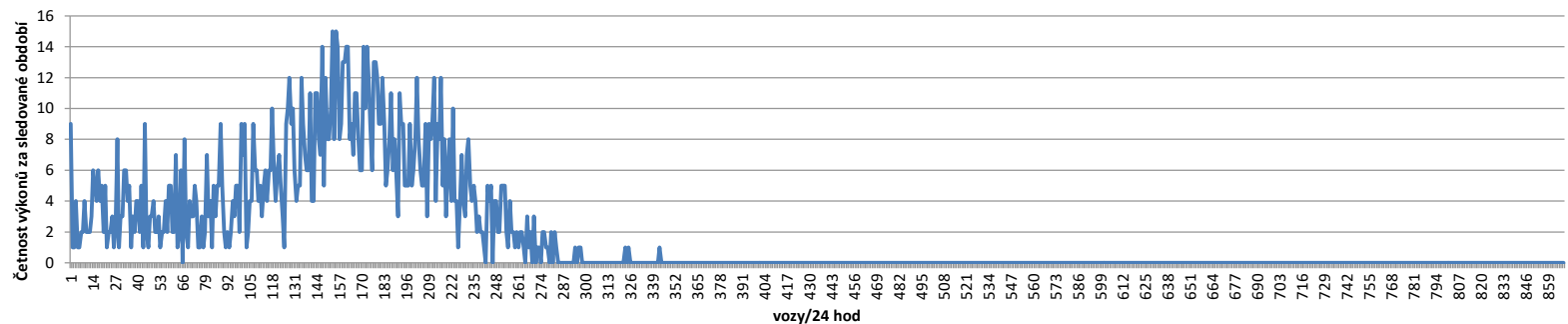


Plzeň seř. n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	276	140	601	39
1	120	0	216	47
2	277	143	454	51
3	254	125	459	37
4	306	158	458	38
5	317	181	601	35
6	314	180	423	29
7	252	140	417	28
8	294	164	463	34
9	314	172	475	31
10	291	147	436	37
11	332	165	501	51
12	247	109	455	56
2017	271	123	588	37
1	270	134	470	43
2	320	155	539	55
3	321	158	498	44
4	265	123	463	30
5	250	108	438	33
6	272	124	432	27
7	204	99	340	22
8	244	102	381	32
9	277	122	455	33
10	269	122	491	38
11	329	145	588	48
12	233	90	432	39
2018	319	152	578	38
1	311	155	470	44
2	316	151	539	52
3	319	164	532	42
4	269	115	534	37
5	308	138	553	31
6	336	164	548	29
7	261	118	535	26
8	325	151	509	33
9	337	162	520	37
10	409	212	523	38
11	347	159	481	46
12	286	139	473	48
1	362	208	666	45
2	317	150	653	48
3	313	146	583	40
4	277	113	418	34
5	228	112	396	29
6	200	105	429	27
7	148	25	371	25
8	160	27	343	27
9	141	37	269	30
10	172	46	250	37
11	120	47	252	40
2019	225	87	666	38
1	276	143	473	45
2	362	208	666	48
3	317	150	653	40
4	313	146	583	34
5	277	113	418	29
6	228	112	396	27
7	200	105	429	25
8	148	36	371	27
9	160	38	343	37
10	141	0	269	37
11	172	0	250	46
12	120	0	252	47
Celkem	273	126	666	38

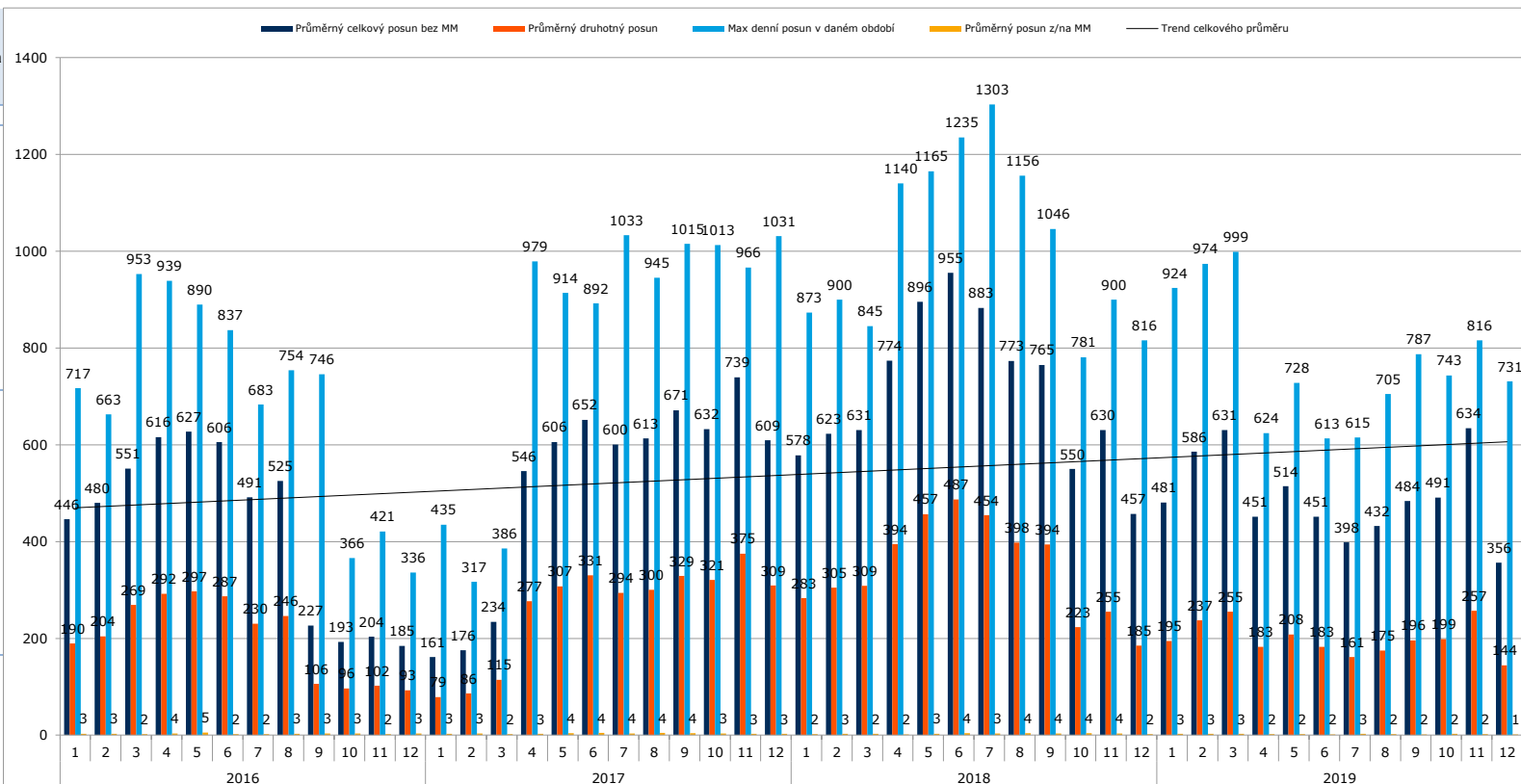


Rozložení výkonů sst

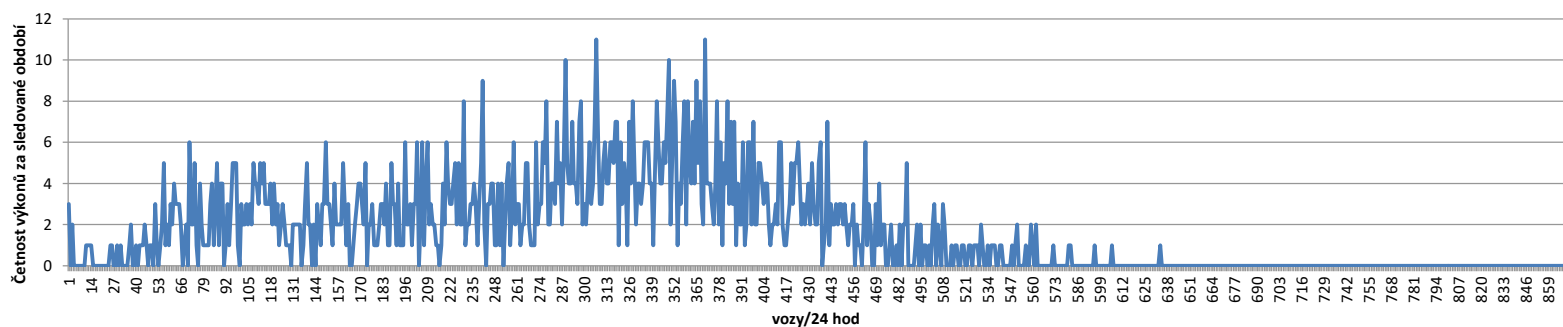


Praha-Libeň

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	429	201	953	3
1	446	190	717	3
2	480	204	663	3
3	551	269	953	2
4	616	292	939	4
5	627	297	890	5
6	606	287	837	2
7	491	230	683	2
8	525	246	754	3
9	227	106	746	3
10	193	96	366	3
11	204	102	421	2
12	185	93	336	3
2017	521	261	1033	3
1	161	79	435	3
2	176	86	317	3
3	234	115	386	2
4	546	277	979	3
5	606	307	914	4
6	652	331	892	4
7	600	294	1033	4
8	613	300	945	4
9	671	329	1015	4
10	632	321	1013	3
11	739	375	966	3
12	609	309	739	3
2018	709	345	1303	3
1	578	283	609	2
2	623	305	578	3
3	631	309	623	2
4	774	394	631	2
5	896	457	774	3
6	955	487	896	3
7	883	454	1140	4
8	773	398	1165	3
9	765	394	1235	4
10	550	223	1156	4
11	630	255	1046	4
12	457	185	900	2
1	481	195	924	3
2	586	237	974	3
3	631	255	999	3
4	451	183	624	2
5	514	208	728	2
6	451	183	613	2
7	398	161	615	3
8	432	175	705	2
9	484	196	787	2
10	491	199	743	2
11	634	257	816	2
12	356	144	731	1
2019	492	199	999	2
1	481	195	924	3
2	586	237	974	3
3	631	255	999	3
4	451	183	624	2
5	514	208	728	2
6	451	183	613	2
7	398	161	746	3
8	432	175	705	2
9	484	196	787	2
10	491	199	743	2
11	634	257	816	2
12	356	144	731	1
Celkem	538	252	1303	3

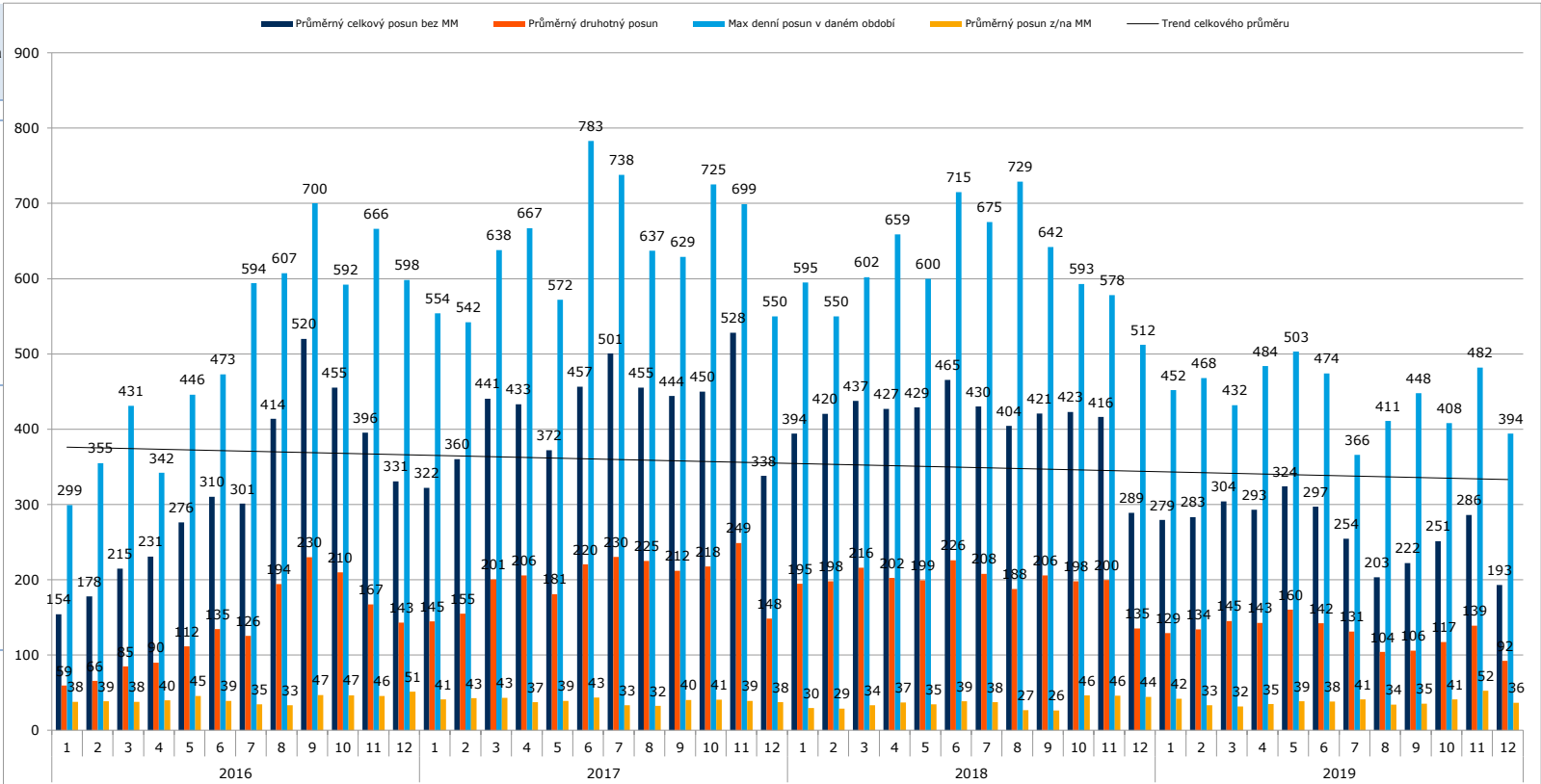


Rozložení výkonů sst

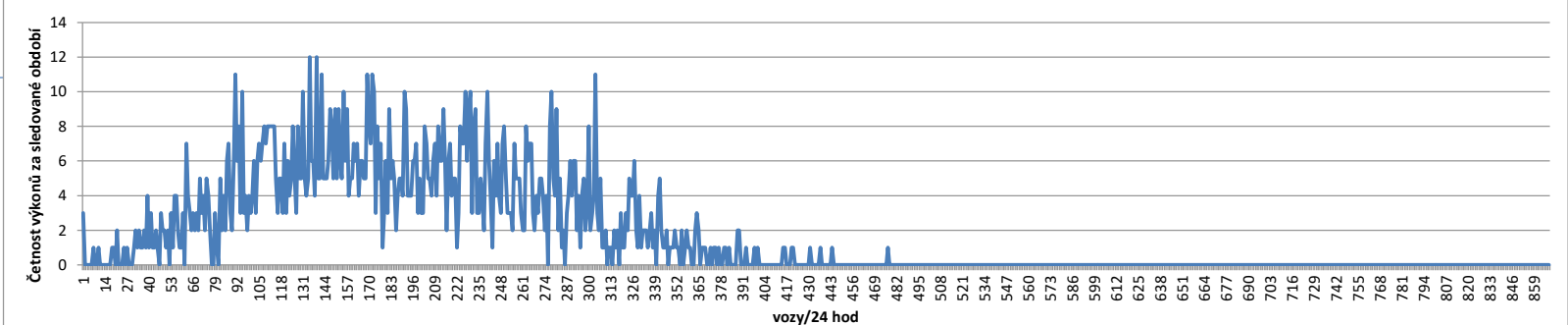


Přerov předn.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	315	135	700	41
1	154	59	299	38
2	178	66	355	39
3	215	85	431	38
4	231	90	342	40
5	276	112	446	45
6	310	135	473	39
7	301	126	594	35
8	414	194	607	33
9	520	230	700	47
10	455	210	592	47
11	396	167	666	46
12	331	143	598	51
2017	425	199	783	39
1	322	145	554	41
2	360	155	542	43
3	441	201	638	43
4	433	206	667	37
5	372	181	572	39
6	457	220	783	43
7	501	230	738	33
8	455	225	637	32
9	444	212	629	40
10	450	218	725	41
11	528	249	699	39
12	338	148	550	38
2018	413	197	729	36
1	394	195	595	30
2	420	198	550	29
3	437	216	602	34
4	427	202	659	37
5	429	199	600	35
6	465	226	715	39
7	430	208	675	38
8	404	188	642	27
9	421	206	593	26
10	423	198	578	46
11	416	200	512	46
12	289	135	452	44
1	279	129	468	42
2	283	134	432	33
3	304	145	484	32
4	293	143	503	35
5	324	160	474	39
6	297	142	411	38
7	254	131	366	41
8	203	104	411	34
9	222	106	448	35
10	251	117	408	41
11	286	139	482	52
12	193	92	394	36
2019	266	129	503	38
1	279	129	452	42
2	283	134	468	33
3	304	145	432	32
4	293	143	484	35
5	324	160	503	39
6	297	142	474	38
7	254	131	366	41
8	203	104	411	34
9	222	106	448	35
10	251	117	408	41
11	286	139	482	52
12	193	92	394	36
Celkem	355	165	783	39

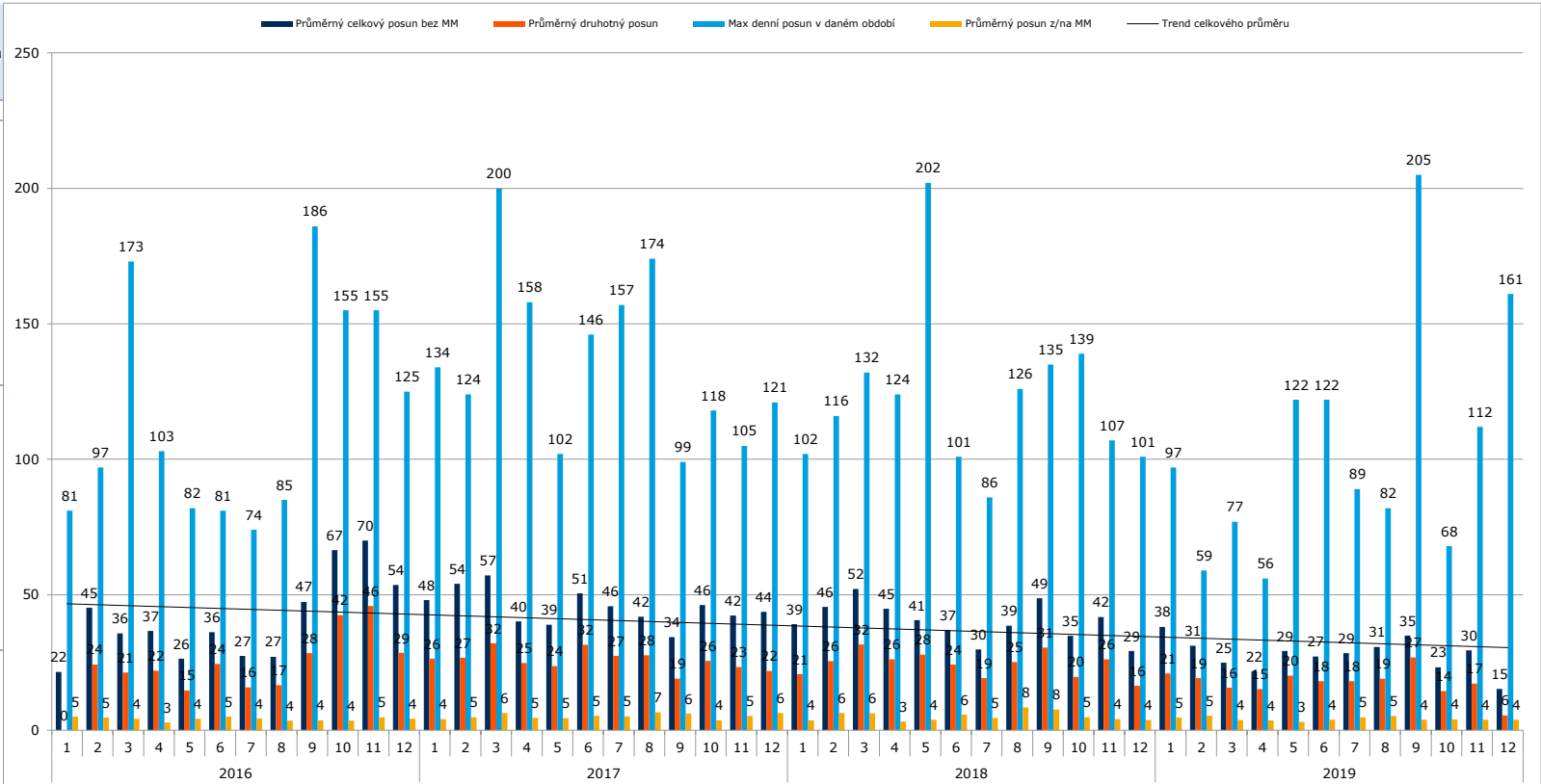


Rozložení výkonů sst

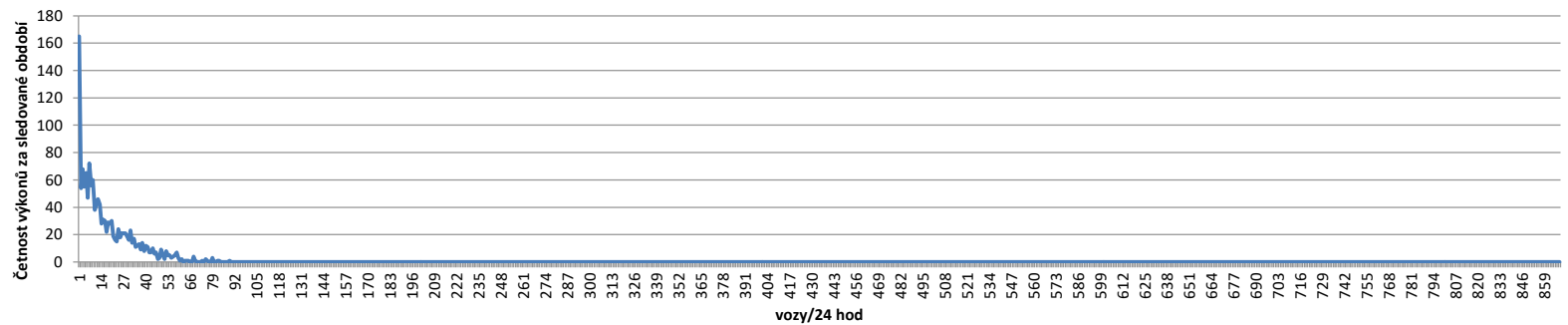


Sokolov seř. n.

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	41	24	186	4
1	22	0	81	5
2	45	24	97	5
3	36	21	173	4
4	37	22	103	3
5	26	15	82	4
6	36	24	81	5
7	27	16	74	4
8	27	17	85	4
9	47	28	186	4
10	67	42	155	4
11	70	46	155	5
12	54	29	125	4
2017	45	26	200	5
1	48	26	134	4
2	54	27	124	5
3	57	32	200	6
4	40	25	158	5
5	39	24	102	5
6	51	32	146	5
7	46	27	157	5
8	42	28	174	7
9	34	19	99	6
10	46	26	118	4
11	42	23	105	5
12	44	22	121	6
2018	40	24	202	5
1	39	21	102	4
2	46	26	116	6
3	52	32	132	6
4	45	26	124	3
5	41	28	202	4
6	37	24	101	6
7	30	19	86	5
8	39	25	126	8
9	49	31	135	5
10	35	20	139	5
11	42	26	107	4
12	29	16	101	4
1	38	21	97	5
2	31	19	59	5
3	25	16	77	4
4	22	15	56	4
5	29	20	122	3
6	18	14	122	4
7	18	14	89	5
8	19	15	82	5
9	35	27	205	4
10	23	17	68	4
11	17	14	112	4
12	15	6	161	4
2019	28	18	205	4
1	38	21	97	5
2	31	19	59	5
3	25	16	77	4
4	22	15	56	4
5	29	20	122	3
6	27	18	122	4
7	29	18	89	5
8	31	19	82	5
9	35	27	205	4
10	23	14	68	4
11	30	17	112	4
12	15	6	161	4
Celkem	39	23	205	5

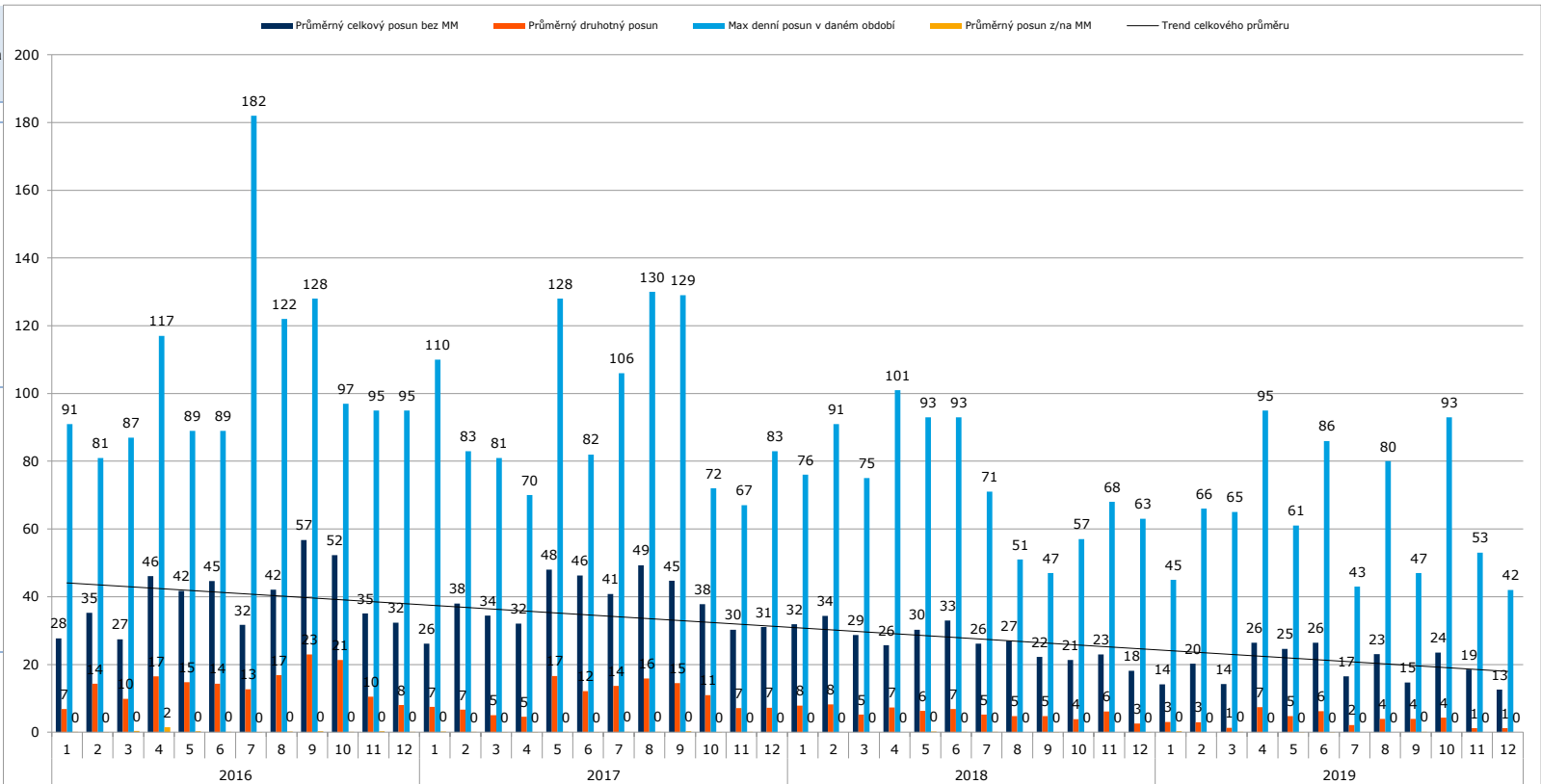


Rozložení výkonů sst

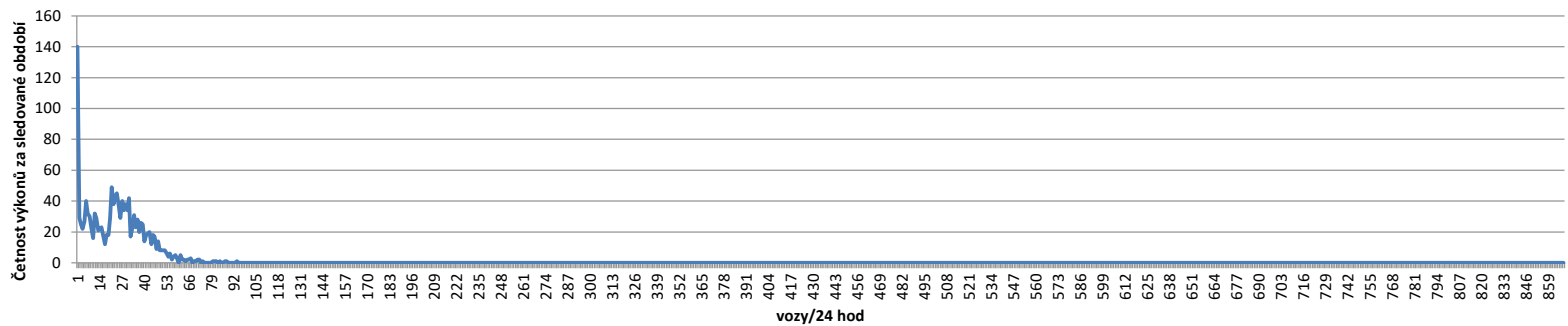


Turnov

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	39	14	182	0
1	28	7	91	0
2	35	14	81	0
3	27	10	87	0
4	46	17	117	2
5	42	15	89	0
6	45	14	89	0
7	32	13	182	0
8	42	17	122	0
9	57	23	128	0
10	52	21	97	0
11	35	10	95	0
12	32	8	95	0
2017	38	10	130	0
1	26	7	110	0
2	38	7	83	0
3	34	5	81	0
4	32	5	70	0
5	48	17	128	0
6	46	12	82	0
7	41	14	106	0
8	49	16	130	0
9	45	15	129	0
10	38	11	72	0
11	30	7	67	0
12	31	7	83	0
2018	27	6	101	0
1	32	8	76	0
2	34	8	91	0
3	29	5	75	0
4	26	7	101	0
5	30	6	93	0
6	27	5	93	0
7	26	5	71	0
8	27	5	51	0
9	22	4	47	0
10	21	4	57	0
11	23	6	68	0
12	18	3	63	0
1	14	3	45	0
2	20	3	66	0
3	14	1	65	0
4	26	7	95	0
5	25	5	61	0
6	26	6	86	0
7	17	2	43	0
8	23	4	80	0
9	15	4	47	0
10	24	4	93	0
11	19	1	53	0
12	13	1	42	0
Celkem	31	8	182	0

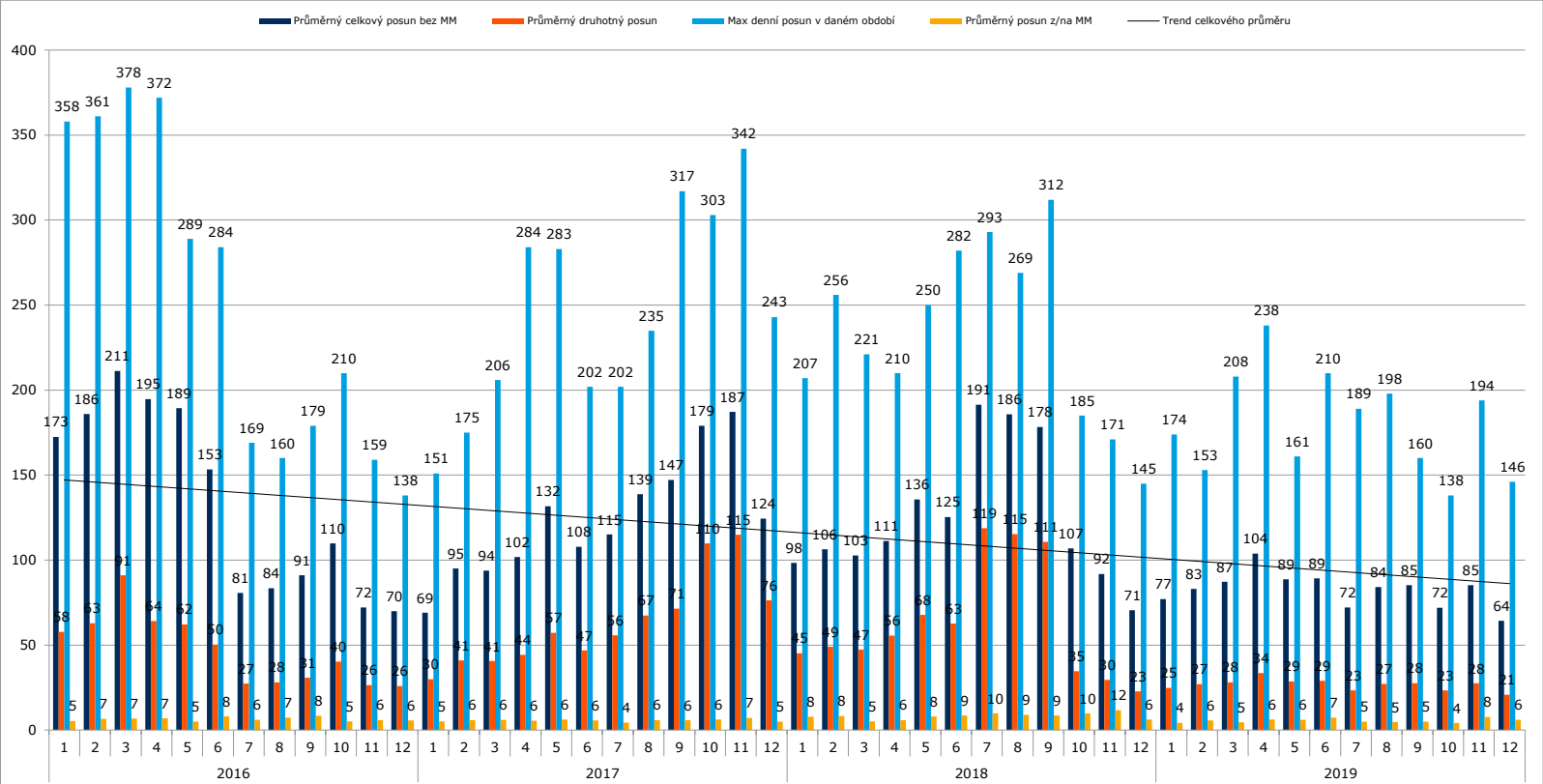


Rozložení výkonů sst

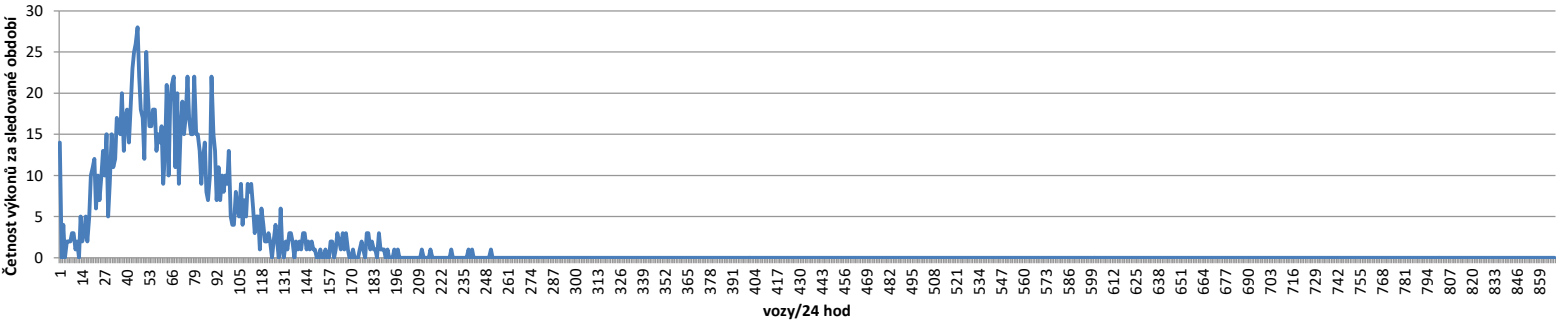


Valašské Meziříčí

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	134	47	378	6
1	173	58	358	5
2	186	63	361	7
3	211	91	378	7
4	195	64	372	7
5	189	62	289	5
6	153	50	284	8
7	81	27	169	6
8	84	28	160	7
9	91	31	179	8
10	110	40	210	5
11	72	26	159	6
12	70	26	138	6
2017	124	63	342	6
1	69	30	151	5
2	95	41	175	6
3	94	41	206	6
4	102	44	284	6
5	132	57	283	6
6	108	47	202	6
7	115	56	202	4
8	139	67	235	6
9	147	71	147	6
10	179	110	317	6
11	187	115	303	6
12	124	76	187	5
2018	126	63	312	8
1	98	45	173	8
2	106	49	186	8
3	103	47	211	5
4	111	56	195	6
5	136	68	189	6
6	125	63	153	9
7	191	119	81	10
8	186	115	84	9
9	178	111	169	9
10	107	35	160	10
11	92	30	179	12
12	71	23	110	6
2019	83	27	238	6
1	77	25	110	4
2	83	27	124	6
3	87	28	102	5
4	104	34	94	6
5	89	29	102	6
6	89	29	102	6
7	72	23	102	7
8	84	27	102	5
9	85	28	102	5
10	72	23	102	4
11	85	28	102	8
12	64	21	102	6
Celkem	117	50	378	7

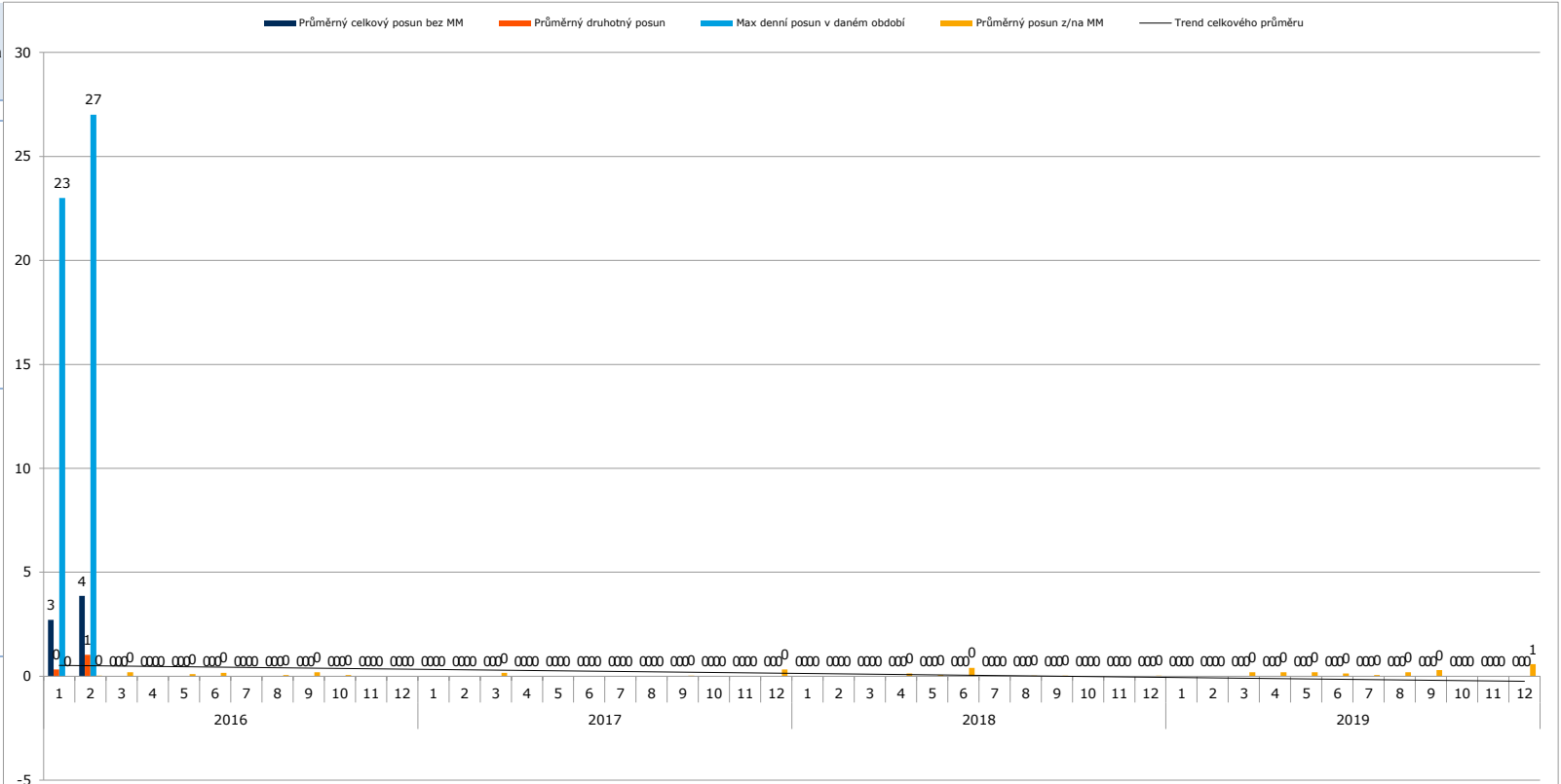


Rozložení výkonů sst

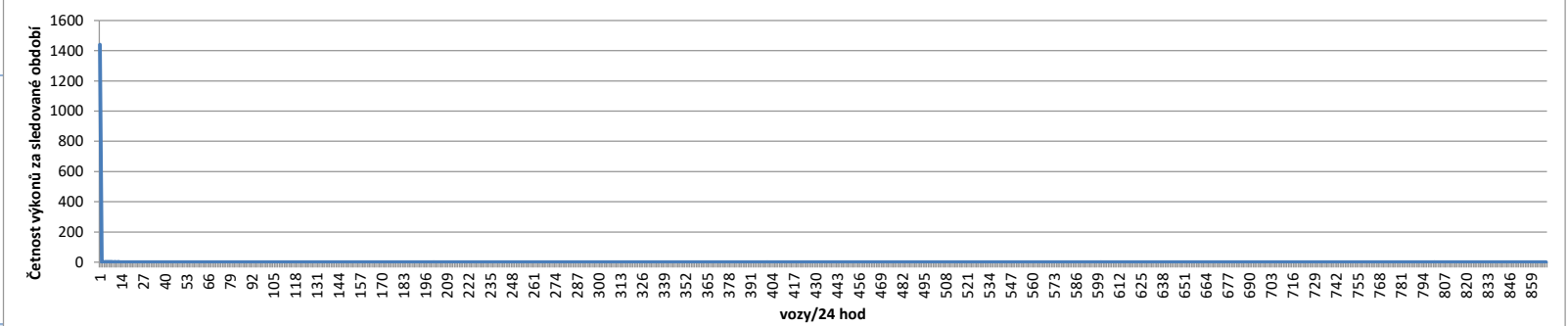


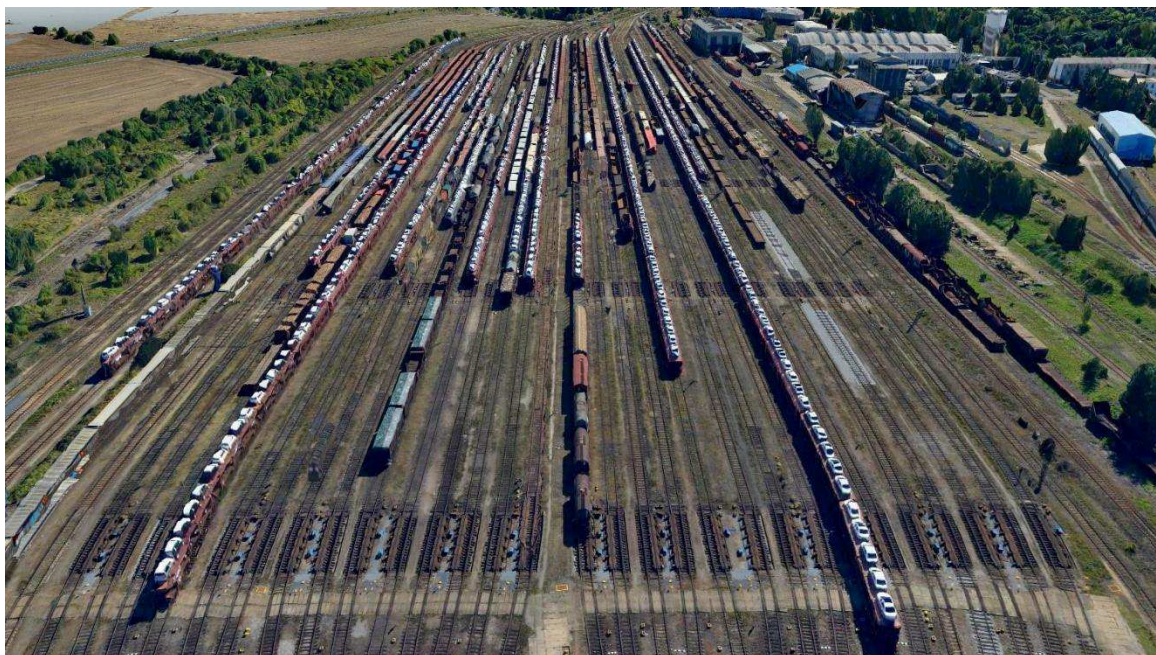
Veselí nad Lužnicí

Rok	Průměrný celkový posun bez MM	Průměrný druhotný posun	Max denní posun v daném období	Průměrný posun z/na MM
2016	1	0	27	0
1	3	0	23	0
2	4	1	27	0
3	0	0	0	0
4	0	0	0	0
5	0	0	0	0
6	0	0	0	0
7	0	0	0	0
8	0	0	0	0
9	0	0	0	0
10	0	0	0	0
11	0	0	0	0
12	0	0	0	0
2017	0	0	0	0
1	0	0	0	0
2	0	0	0	0
3	0	0	0	0
4	0	0	0	0
5	0	0	0	0
6	0	0	0	0
7	0	0	0	0
8	0	0	0	0
9	0	0	0	0
10	0	0	0	0
11	0	0	0	0
12	0	0	0	0
2018	0	0	0	0
1	0	0	0	0
2	0	0	0	0
3	0	0	0	0
4	0	0	0	0
5	0	0	0	0
6	0	0	0	0
7	0	0	0	0
8	0	0	0	0
9	0	0	0	0
10	0	0	0	0
11	0	0	0	0
12	0	0	0	0
2019	0	0	0	0
1	0	0	0	0
2	0	0	0	0
3	0	0	0	0
4	0	0	0	0
5	0	0	0	0
6	0	0	0	0
7	0	0	0	0
8	0	0	0	0
9	0	0	0	0
10	0	0	0	0
11	0	0	0	0
12	0	0	0	1
Celkem	0	0	27	0



Rozložení výkonů sst





Příloha č. 3

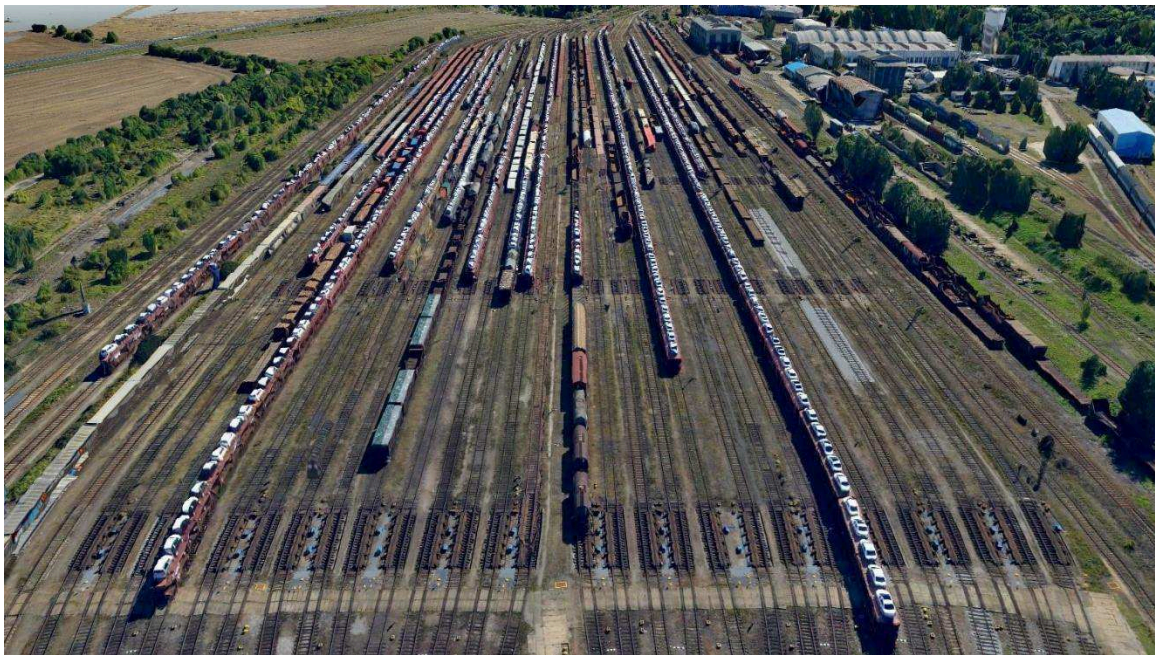
Koncepce seřad'ovacích stanic

Multikriteriální analýza sst

2020

Multikriteriální analýza sst																											
Stanice	Kritéria																										
	Výkon [voz/24]		Počet obsluhovaných vlečků		Počet relačních kolejí		Max. užd. d. relační koleje		Uspořádání skupin		Pahrbek		Trakční vedení pahrbek		Kolejové brzdy		Přestavníky v rozpouštěcí oblasti		Ovládání výhybek		Vztah k hraničním přechodům		RFC		Obytná zóna		Celkem
	Celkový průměr	Hodnocení	Počet	Hodnocení	Počet	Hodnocení	Délka	Hodnocení	Paralelní/Sériové	Hodnocení	Ano/Ne	Hodnocení	Ano/Ne	Hodnocení	Počet sledů	Hodnocení	Typ	Hodnocení	Druh	Hodnocení	Počet	Hodnocení	Počet koridorů	Hodnocení	Vzdálenost [m]	Hodnocení	
Beroun seř. n.	224	2,24	5	0,5	12	1,2	767	0,76	P	0	ANO	1	NE	0	1	1	Mechanické	0	Ústřední individuální	0,5	0	0	0	0	150	-1,90	5,30
Bohumín-Vrbice	133	1,33	12	1,2	7	0,7	650	0,65	P	0	ANO	1	NE	0	0	0	El. rychlob.	1	Ústřední individuální	0,5	1	1	2	0,2	100	-2,30	5,28
Brno-Maloměřice	576	5,76	8	0,8	23	2,3	869	0,86	P	0	ANO	1	NE	0	1	1	El. rychlob.	1	Ústřední programové	1	0	0	2	0,2	200	-1,61	12,31
Břeclav předn.	328	3,28	2	0,2	13	1,3	783	0,78	P	0	ANO	1	ANO	1	2	2	El. rychlob.	1	Ústřední programové	1	2	2	2	0,2	600	-0,51	13,25
Česká Třebová směr. sk.	506	5,06	6	0,6	33	3,3	739	0,73	S	1	ANO	1	ANO	1	3	3	El. rychlob.	1	Ústřední programové	1	0	0	2	0,2	500	-0,69	17,20
České Budějovice seř. n.	174	1,74	6	0,6	22	2,2	819	0,81	P	0	ANO	1	ANO	1	1	1	El. rychlob.	1	Ústřední programové	1	2	2	0	0	200	-1,61	10,74
Český Těšín	211	2,11	0	0,0	8	0,8	679	0,67	P	0	ANO	1	ANO	1	1	1	El.	0,5	Ústřední individuální	0,5	2	2	2	0,2	50	-3,00	6,78
Děčín hl. n.	191	1,91	4	0,4	10	1,0	687	0,68	P	0	ANO	1	NE	0	1	1	El. rychlob.	1	Ústřední programové	1	1	1	1	0,1	50	-3,00	6,09
Havlíčkův Brod	208	2,08	4	0,4	13	1,3	716	0,71	P	0	ANO	1	ANO	1	1	1	El. rychlob.	1	Ústřední individuální	0,5	0	0	1	0,1	300	-1,20	7,89
Hradec Králové hl. n.	134	1,34	6	0,6	11	1,1	764	0,76	P	0	ANO	1	ANO	1	0	0	El.	0,5	Ústřední individuální	0,5	0	0	0	0	350	-1,05	5,75
Cheb seř. obvod 2	340	3,40	4	0,4	12	1,2	610	0,61	P	0	ANO	1	ANO	1	0	0	El.	0,5	Ústřední individuální	0,5	1	1	1	0,1	150	-1,90	7,81
Kolín	221	2,21	30	3,0	11	1,1	1070	1,07	P	0	ANO	1	NE	0	1	1	El. rychlob.	1	Ústřední individuální	0,5	0	0	2	0,2	500	-0,69	10,39
Kralupy nad Vltavou	174	1,74	3	0,3	11	1,1	694	0,69	P	0	ANO	1	ANO	1	1	1	El. rychlob.	1	Ústřední individuální	0,5	0	0	0	0	500	-0,69	7,64
Liberec	33	0,33	5	0,5	8	0,8	572	0,57	-	0	ANO	1	NE	0	0	0	El.	0,5	Ústřední individuální	0,5	2	2	0	0	150	-1,90	4,30
Most nové n.	314	3,14	3	0,3	33	3,3	840	0,84	S	1	ANO	1	ANO	1	1	1	El. rychlob.	1	Ústřední individuální	0,5	0	0	0	0	400	-0,92	12,16
Nymburk seř. n.	692	6,92	7	0,7	29	2,9	800	0,80	S/P	0,5	ANO	1	ANO	1	5	5	El. rychlob.	1	Ústřední programové	1	0	0	1	0,1	550	-0,60	20,32
Olomouc pravé předn.	245	2,45	2	0,2	15	1,5	855	0,85	P	0	ANO	1	NE	0	0	0	El./mech.	0,25	Ústřední/ruční	0,25	0	0	1	0,1	450	-0,80	5,80
Ostrava levé n.	850	8,50	4	0,4	20	2,0	777	0,77	S	1	ANO	1	ANO	1	1	1	El.	0,5	Ústřední programové	1	1	1	2	0,2	800	-0,22	18,15
Ostrava pravé n.	465	4,65	7	0,7	19	1,9	795	0,79	S/P	0,5	ANO	1	ANO	1	2	2	El.	0,5	Ústřední individuální	0,5	1	1	2	0,2	900	-0,11	14,63
Ostrava-Kunčice	58	0,58	4	0,4	13	1,3	732	0,73	P	0	ANO	1	ANO	1	1	1	El. rychlob.	1	Ústřední individuální	0,5	0	0	1	0,1	100	-2,30	5,31
Pardubice	171	1,71	5	0,5	10	1,0	737	0,73	P	0	ANO	1	NE	0	1	1	El./mech.	0,25	Ústřední individuální	0,5	0	0	0	0	250	-1,39	5,30
Plzeň seř. n.	273	2,73	6	0,6	16	1,6	833	0,83	P	0	ANO	1	ANO	1	1	1	El./mech.	0,25	Ústřední/ruční	0,25	0	0	1	0,1	600	-0,51	8,85
Praha-Libeň	538	5,38	0	0,0	11	1,1	662	0,66	P	0	ANO	1	ANO	1	2	2	El. rychlob.	1	Ústřední programové	1	0	0	3	0,3	50	-3,00	10,44
Přerov předn.	355	3,55	7	0,7	22	2,2	534	0,53	P	0	ANO	1	ANO	1	1	1	El. rychlob.	1	Ústřední individuální	0,5	0	0	1	0,1	500	-0,69	10,89
Sokolov seř. n.	39	0,39	1	0,1	11	1,1	708	0,70	P	0	ANO	1	ANO	1	0	0	El.	0,5	Ústřední individuální	0,5	0	0	0	0	500	-0,69	4,60
Turnov	31	0,31	1	0,1	9	0,9	429	0,42	P	0	ANO	1	NE	0	0	0	Mechanické	0	Ústřední individuální	0,5	0	0	0	0	200	-1,61	1,62
Valašské Meziříčí	117	1,17	3	0,3	11	1,1	540	0,54	P	0	ANO	1	ANO	1	1	1	El.	0,5	Ústřední individuální	0,5	1	1	0	0	200	-1,61	6,50
Veselí nad Lužnicí	0	0,00	2	0,2	6	0,6	331	0,33	P	0	ANO	1	ANO	1	0	0	El.	0,5	Ústřední individuální	0,5	0	0	0	0	150	-1,90	2,23

Citlivostní analýza MKA														
Stanice	Podíl kritérií na výsledku													
	Výkon [voz/24]	Počet obsluhovaných vlečků	Počet relačních kolejí	Max. užd. d. relační koleje	Uspořádání skupin	Pahrbek	Trakční vedení pahrbek	Kolejové brzdy	Přestavníky v rozpouštěcí oblasti	Ovládání výhybek	Vztah k hraničním přechodům	RFC	Obytná zóna	Kontrolní součet
Beroun seř. n.	42%	9%	23%	14%	0%	19%	0%	19%	0%	9%	0%	0%	-36%	100%
Bohumín-Vrbice	25%	23%	13%	12%	0%	19%	0%	0%	19%	9%	19%	4%	-44%	100%
Brno-Maloměřice	47%	6%	19%	7%	0%	8%	0%	8%	8%	8%	0%	2%	-13%	100%
Břeclav předn.	25%	2%	10%	6%	0%	8%	8%	15%	8%	8%	15%	2%	-4%	100%
Česká Třebová směr. sk.	29%	3%	19%	4%	6%	6%	6%	17%	6%	6%	0%	1%	-4%	100%
České Budějovice seř. n.	16%	6%	20%	8%	0%	9%	9%	9%	9%	9%	19%	0%	-15%	100%
Český Těšín	31%	0%	12%	10%	0%	15%	15%	15%	7%	7%	29%	3%	-44%	100%
Děčín hl. n.	31%	7%	16%	11%	0%	16%	0%	16%	16%	16%	16%	2%	-49%	100%
Havlíčkův Brod	26%	5%	16%	9%	0%	13%	13%	13%	13%	6%	0%	1%	-15%	100%
Hradec Králové hl. n.	23%	10%	19%	13%	0%	17%	17%	0%	9%	9%	0%	0%	-18%	100%
Cheb seř. obvod 2	44%	5%	15%	8%	0%	13%	13%	0%	6%	6%	13%	1%	-24%	100%
Kolín	21%	29%	11%	10%	0%	10%	0%	10%	10%	5%	0%	2%	-7%	100%
Kralupy nad Vltavou	23%	4%	14%	9%	0%	13%	13%	13%	13%	7%	0%	0%	-9%	100%
Liberec	8%	12%	19%	13%	0%	23%	0%	0%	12%	12%	46%	0%	-44%	100%
Most nové n.	26%	2%	27%	7%	8%	8%	8%	8%	8%	4%	0%	0%	-8%	100%
Nymburk seř. n.	34%	3%	14%	4%	2%	5%	5%	25%	5%	5%	0%	0%	-3%	100%
Olomouc pravé předn.	42%	3%	26%	15%	0%	17%	0%	0%	4%	4%	0%	2%	-14%	100%
Ostrava levé n.	47%	2%	11%	4%	6%	6%	6%	6%	3%	6%	6%	1%	-1%	100%
Ostrava pravé n.	32%	5%	13%	5%	3%	7%	7%	14%	3%	3%	7%	1%	-1%	100%
Ostrava-Kunčice	11%	8%	24%	14%	0%	19%	19%	19%	19%	9%	0%	2%	-43%	100%
Pardubice	32%	9%	19%	14%	0%	19%	0%	19%	5%	9%	0%	0%	-26%	100%
Plzeň seř. n.	31%	7%	18%	9%	0%	11%	11%	11%	3%	3%	0%	1%	-6%	100%
Praha-Libeň	52%	0%	11%	6%	0%	10%	10%	19%	10%	10%	0%	3%	-29%	100%
Přerov předn.	33%	6%	20%	5%	0%	9%	9%	9%	9%	5%	0%	1%	-6%	100%
Sokolov seř. n.	8%	2%	24%	15%	0%	22%	22%	0%	11%	11%	0%	0%	-15%	100%
Turnov	19%	6%	56%	26%	0%	62%	0%	0%	0%	31%	0%	0%	-99%	100%
Valašské Meziříčí	18%	5%	17%	8%	0%	15%	15%	15%	8%	8%	15%	0%	-25%	100%
Veselí nad Lužnicí	0%	9%	27%	15%	0%	45%	45%	0%	22%	22%	0%	0%	-85%	100%
Průměr	28%	7%	19%	10%	1%	16%	9%	10%	9%	9%	7%	1%	-25%	100%



Příloha č. 4

Koncepce

seřad'ovacích stanic

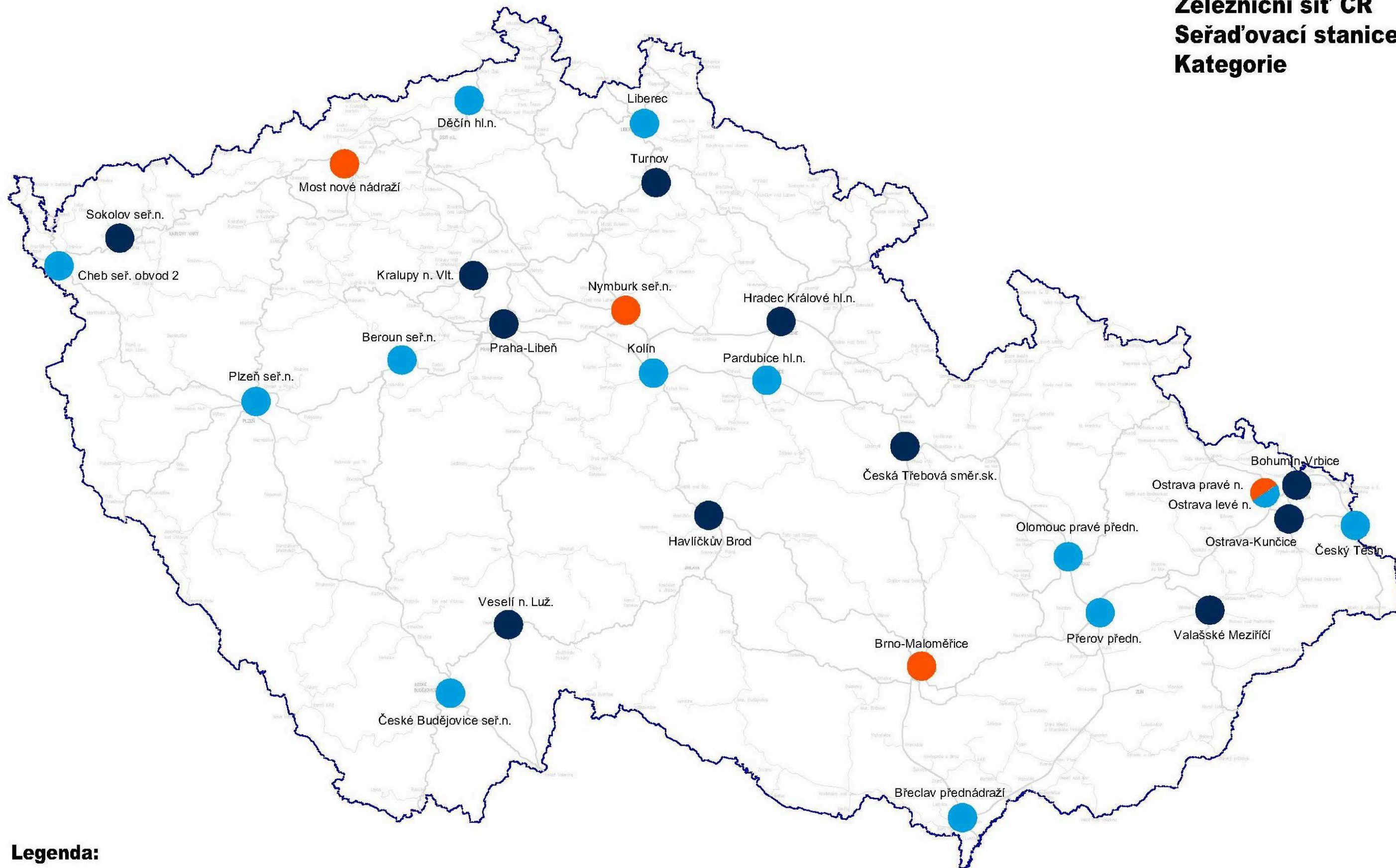
Mapa železniční sítě ČR s vyznačením kategorií sst
2020

Zpracoval: Ing. Daniel Pilát

Železniční síť ČR

Seřadovací stanice

Kategorie



Legenda:

- Kategorie A - rozvoj
- Kategorie B - zachování stávajícího stavu
- Kategorie C - prověření potřebnosti infrastruktury

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 1261880

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: f0918ef6-5e91-43ba-a870-cc2db8a4c3ec

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Daniel PILÁT)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 10.12.2020 12:46:20



b7c3fc78-feb4-4af8-9c00-fe8aa7f37089