

Trať	Zábřeh na Moravě - Šumperk		
Linky v úseku	os 37xx Přerov - Šumperk		
	os 130xx Zábřeh na Moravě - Šumperk		
	Sp 17xx Jeseník - Olomouc		
	R12 Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)		
Stát	Česká republika		
Nižší územní jednotka	Olomoucký kraj		

Číslo(a) tratí dle KJŘ	291		
Číslo(a) tratí dle TTP	311		
Úsek podléhající investiční akci	Zábřeh na Moravě - Šumperk	Délka úseku [km]	14

Kategorie dráhy	celostátní		regionální	x	místní	
	jiné označení					

Trať je součástí sítě TEN-T	ano		ne	x
------------------------------------	-----	--	----	---

Vybrané parametry úseku podléhající investici	před investicí	po investici
traťová třída zatížení	C3	D4
počet kolejí	1	1
počty dopraven s kolejovým rozvětvením vč. krajních	4	4
traťové zabezpečovací zařízení	automatické hradlo	automatické hradlo s návěstními body

Trakce				
před investicí	nezávislá	x	elektrická	
po investici	nezávislá		elektrická	x

Typ investiční akce dle projektové dokumentace				Termín realizace	2008 - 2010
racionalizace		revitalizace		rekonstrukce	
optimalizace	x	modernizace		jiná	
Celkové schválené náklady projektu [Kč]				1 717 325 117	
Náklady vztahované k jednomu kilometru trati [Kč/km]				122 666 080	

Stručný popis stavu před investiční akci
Jedná se o neelektrizovanou jednokolejnou železniční trať. V předprojektovém stavu není umožněna přímá vozba vlaků z koridoru dále do Šumperka.

Nejvyšší traťová rychlost profilu V130										
před investicí [km/h]										
(30;60>		(60;80>	x	(80;100>		(100;120>		(120;160>		
po investici [km/h]										
(30;60>		(60;80>		(80;100>	x	(100;120>		(120;160>		
po investiční akci zřízen rychlostní profil NS					ano		km/h		ne	x

Intervaly vlaků osobní dopavy po realizaci investiční akce - současné (možné, resp. další předpoklad)					
Os 37xx Přerov - Šumperk	špičkový interval [min]	60		sedlový interval [min]	120
Os 130xx Zábřeh na Moravě - Šumperk	špičkový interval [min]	60		sedlový interval [min]	120
Sp 17xx Jeseník - Olomouc	špičkový interval [min]	1 pár denně		sedlový interval [min]	1 pár denně
R12 Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)	špičkový interval [min]	60		sedlový interval [min]	120
Vybrané taktové uzly po realizaci investiční akce					
Změny v rozložení taktových uzlů, resp. koncepci dopavy					
V regionální dopravě nejsou taktové uzly pevně definovány. V dálkové dopravě lze najít volný taktový uzel v poloze X:00 v ŽST Šumperk, další taktové uzly jsou vysunuty mimo řešený úsek.					

Obvyklé počty párů vlaků				
Referenční grafikonu vlakové dopavy				
před investicí	2007/2008	po investici		2011/2012
Úsek - obvyklý pracovní den	Os+Sp (regionální)	R+Ex (dálkové)	nákl. - průběžné	nákl. - místní obsl.
Zábřeh n. M - Bludov	28/30	5/12	0/0	
Bludov - Šumperk	26/30	0/7	0/0	
Úsek - obv. den prac. klidu	Os+Sp (regionální)	R+Ex (dálkové)	nákl. - průběžné	nákl. - místní obsl.
Zábřeh n. M - Bludov	25/22	5/11	0/0	
Bludov - Šumperk	25/22	0/6	0/0	

Rámcové změny v cestovních dobách ("CD")				
Referenční grafikonu vlakové dopavy				
před investicí	2007/2008	po investici		2011/2012
Úsek	Kategorie vlaku	CD před [min]	CD po [min]	
Zábřeh n. M. - Šumperk	Os	16 - 20	16 - 18	
Zábřeh n. M. - Šumperk	R	-	13 - 18	

Stručný popis stavu po investiční akci

V rámci investiční akce došlo nejen k rozsáhlé rekonstrukci předmětné infrastruktury, ale i ke zlepšení jejích technických parametrů. Vyjma elektrizace infrastruktury došlo k navýšení traťové rychlosti, modernizaci železničních stanic a zastávek, modernizaci zabezpečovacího zařízení a zvýšení traťové třídy zatížení.

Nasazený vozový park

U většiny vlaků došlo po elektrizaci úseku ke změně trakce, nepodařilo se však vozový park zcela zmodernizovat, takže některé spoje postrádají například nízkopodlažnost.

Nedosažené přínosy investiční akce

S ohledem na novou přímou vozbu vlaků v elektrické trakci můžeme říci, že akce svůj účel splnila.