



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Prvního pluku 367/5
186 00 Praha 8 – Karlín

Směrnice SŽDC č. 32

Zásady rekonstrukce regionálních drah

Věc: Zásady rekonstrukce regionálních drah

Č.j.: 14936/07-OP

Ukládací znak: 01.3.2
Skartační znak a lhůta: A - 10

Počet listů: 8
Počet příloh: 2
Počet listů příloh: 13

Gestorský útvar: Odbor provozuschopnosti ŽDC

Zpracovatelé: Ing. Veliš, tel. 2223 35368, velis@szdc.cz (základní text směrnice, železniční svršek, železniční spodek – těleso železničního spodku, nástupiště)
Ing. Hofhanzl, tel. 2223 35246, hofhanzl@szdc.cz (stavby železničního spodku)
Ing. Kudyn, tel. 2223 35491, kudyn@szdc.cz (elektrická trakce, elektroenergetika, silnoproud)
Ing. Zahradník, tel. 2223 35369, zahradnik@szdc.cz (zabezpečovací zařízení)
Ing. Husník, tel. 2223 35241, husnik@szdc.cz (sdělovací zařízení)
Ing. arch. Andršt, tel. 2223 35493, andrst@szdc.cz (pozemní stavby)

Rozdělovník: GŘ, I.N, NDC, OKS, OI, OP, OŘ, SS Olomouc, SS Plzeň, SS Praha

Rozsah znalostí: stanoven na str. 5

Účinnost od: 1. ledna 2008

V Praze dne 6. 12. 2007

Ing. Jan Komárek
generální ředitel

Směrnice SŽDC č. 32

Zásady rekonstrukce regionálních drah

Schváleno generálním ředitelem SŽDC
dne: 6. 12. 2007
č.j.: 14936/07-OP

Účinnost od 1. ledna 2008

Gestorský útvar: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor provozuschopnosti ŽDC
Prvního pluku 367/5
186 00 Praha 8 – Karlín

Rok vydání: 2007

OBSAH

OBSAH	3
LIST PROVEDENÝCH ZMĚN	4
ROZSAH ZNALOSTÍ	5
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK	6
Článek 1	7
Úvod	7
Článek 2	7
Rozsah platnosti	7
Článek 3	7
Stanovení rozsahu rekonstrukce železniční infrastruktury	7
Článek 4	8
Závěrečná a přechodná ustanovení	8
Příloha 1 – Zásady stavebního a technologického řešení rekonstrukce regionálních drah	9
Příloha 2 – Výčet železničních tratí, na kterých se uplatňují „Zásady rekonstrukce regionálních drah	18

LIST PROVEDENÝCH ZMĚN

Číslo změny	Č. j. změny	Změna se týká ustanovení a příloh:	Datum účinnosti změny	Změnu provedl příjmení a jméno / podpis
	Datum schválení			
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organ. složka	Pracovní činnosti	Znalost
Ř SŽDC Stavební správy SŽDC	Zaměstnanci ředitelství SŽDC, kteří se zabývají projednáváním projektových dokumentací	úplná: základní ustanovení, příloha 1 (podle jednotlivých profesí) informativní: příloha 2
	Zaměstnanci ředitelství SŽDC, kteří se zabývají schvalováním projektových dokumentací	úplná: základní ustanovení, informativní: příloha 1 a 2
	Zaměstnanci Stavebních správ SŽDC, kteří se zabývají zadáváním, projednáváním a schvalováním projektových dokumentací a realizací staveb	úplná: základní ustanovení, příloha 1 (podle jednotlivých profesí) informativní: příloha 2
		úplná: informativní:
		úplná: informativní:
		úplná: informativní:
		úplná: informativní:
		úplná: informativní:

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

zkratka	význam zkratky
AH	automatické hradlo
ASHZ	autonomní samohasící zařízení
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
EOV	elektrický ohřev výměn
EPS	elektrická požární signalizace
ETCS	evropský bodový vlakový zabezpečovač
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
GSM-P	digitální rádiová síť veřejného operátora
GSM-R	digitální rádiová železniční síť
HPB	hradlový poloautomatický blok
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KO	kolejové obvody
PN	počítače náprav
PZM	přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RPB	reléový poloautomatický blok
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	temeno kolejnice
TRS	traťový rádiový systém
TSI	Technické specifikace interoperability
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení

Článek 1

Úvod

1.1 Směrnice generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC), „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ (dále jen „Zásady“) slouží ke stanovení jednotné koncepce a technického řešení železniční infrastruktury při rekonstrukci regionálních drah. Základní cíle rekonstrukce regionálních drah jsou:

- zvýšení bezpečnosti provozu,
- zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících v kolejištích,
- zajištění technického stavu infrastruktury podle požadavků platných zákonů, vyhlášek a norem,
- minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty,
- minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty,
- zvýšení cestovní rychlosti.

1.2 Zásady technického řešení v jednotlivých technických oblastech jsou uvedeny v příloze č. 1.

Článek 2

Rozsah platnosti

2.1 Tyto „Zásady“ se uplatňují při rekonstrukci regionálních drah ve vlastnictví České republiky, které byly stanoveny v „Usnesení vlády České republiky č. 766 ze dne 20. prosince 1995 o vyčlenění regionálních drah z dráhy celostátní“. Konkretizace tohoto výčtu je uvedena v příloze č. 2 těchto „Zásad“.

Článek 3

Stanovení rozsahu rekonstrukce železniční infrastruktury

3.1 Požadavky na rozsah stavby vůči zpracovateli dokumentací při její přípravě vždy uplatňuje výhradně příslušná Stavební správa SŽDC ve spolupráci s dotčenými odbory ředitelství SŽDC na podkladě předchozích souvisejících schválených dokumentací (včetně jejich posuzovacích a schvalovacích protokolů, územních rozhodnutí apod.). Ostatní subjekty dotčené investicí (smluvně pověřený provozovatel dráhy, provozovatel drážní dopravy, majitelé dalších dotčených drah atd.) mohou takové nároky uplatnit výhradně prostřednictvím příslušné Stavební správy SŽDC (pokud smlouva mezi zpracovatelem dokumentace a Stavební správou nestanoví jinak).

3.2 Pro stavby obsahující rekonstrukci železničních stanic (včetně rekonstrukce jejich zabezpečovacího zařízení) nebo jejich částí se vždy zpracuje dopravní technologie s prověřením:

- možnosti zrušení některých železničních stanic a jejich nahrazení zastávkami (i s nákladišti),
- možnosti omezení počtu dopravních i manipulačních kolejí ve stanicích a nákladištích,
- možnosti umístění nástupišť výšky 550 mm nad temenem kolejnice (dále jen TK) u dopravních kolejí sloužících pro pravidelné zastavování vlaků osobní přepravy (prostorovou rezervu pro tato nástupiště je třeba sledovat i v případech, kdy s ohledem na charakter investice není zřízení nebo rekonstrukce nástupiště přímo její součástí),
- možnosti omezení počtu kolejových propojení,
- možnosti omezení počtu zabezpečených výhybkových jednotek.

3.3 Rozhodování o nezbytném rozsahu kolejové infrastruktury je v kompetenci ředitelství SŽDC. Vždy musí být respektována již vydaná oznámení o postradatelnosti železniční infrastruktury.

3.4 Případná výstavba nové infrastruktury (např. rozšíření stávajících železničních stanic, nové výhybny pro optimalizaci křížování vlaků, atd.) je možná pouze za následujících podmínek:

- potřeba nové infrastruktury musí být jednoznačně potvrzena závěry dopravně technologického posouzení,
- předpokládaný výhledový rozsah osobní dopravy musí být písemně potvrzen objednavateli základní dopravní obslužnosti – zajistí Stavební správa ve spolupráci s Odborem koncepce a strategie SŽDC tak, aby výhledový rozsah dopravy byl již součástí zadávacích podmínek,
- předpokládaný rozsah nákladní dopravy se stanoví odborným odhadem s přihlédnutím k rozmístění výrobních kapacit v regionu i k dalším aspektům, které mohou rozsah nákladní dopravy ovlivnit (např. těžební možnosti) - zajistí Stavební správa ve spolupráci s Odborem koncepce a strategie SŽDC tak, aby výhledový rozsah dopravy byl již součástí zadávacích podmínek.

3.5 U všech staveb, jejichž náplní je rekonstrukce kolejiště nebo nástupišť dopraven s kolejovým rozvětvením a jejich zabezpečovacího zařízení, musí být ještě před zadáním zpracování přípravných dokumentací kladně projednána technická část zadávacích dokumentací s dotčenými odbory ředitelství SŽDC.

Článek 4

Závěrečná a přechodná ustanovení

4.1 Tyto „Zásady“ slouží jako závazný podklad pro investiční činnost SŽDC při přípravě a realizaci staveb na tratích uvedených v příloze č. 2. Zaměstnanci odpovědní za uzavírání smluv o dílo, předmětem kterých je zpracování projektových dokumentací, realizace staveb a provádění údržby na těchto tratích, jsou povinni v příslušné smlouvě zakotvit smluvní závazek zhotovitele dodržovat ustanovení těchto „Zásad“ při zhotovení díla.

4.2 Tyto „Zásady“ nabývají účinnosti dne 1. 1. 2008.

4.3 Řešení odchylná od těchto „Zásad“ schvalují dotčené odbory ředitelství SŽDC.

4.4 U staveb, u nichž byla ke dni účinnosti těchto „Zásad“ zadána přípravná dokumentace, se jejich příprava dokončí podle dříve platných dokumentů. V ostatních případech se postupuje podle této směrnice.

Příloha 1 - Zásady stavebního a technologického řešení rekonstrukce regionálních drah

Hlavní zásady rekonstrukce regionálních drah

- železniční svršek, spodek a stavby železničního spodku musí z hlediska svislých účinků vyhovět běžnému provoznímu zatížení kolejovými vozidly, které je reprezentováno úrovní traťové třídy zatížení při stanovené přidružené rychlosti. Minimální traťová třída zatížení trati pro dráhu regionální je stanovena ve Vyhlášce č. 177/95 Sb. v platném znění, § 2 odst. 3. V rámci rekonstrukce regionálních drah je nutno minimálně zachovat stávající traťovou třídu zatížení trati. Zvýšení stávající traťové třídy zatížení trati se navrhuje v následujících případech:
 - dráha regionální tvoří odklonovou trasu pro dráhu celostátní,
 - je objektivně prokázáno, že stávající traťová třída zatížení trati omezuje využitelnost dané trati pro osobní a nákladní železniční dopravu,
 - uvažovaný potřebný rozsah rekonstrukce (vyvolaný stavebně - technickým stavem) dotčených stavebních objektů umožní toto zvýšení se srovnatelnými investičními náklady oproti zachování stávající traťové třídy zatížení trati,
- zajištění prostorové průchodnosti vymezené průjezdným průřezem Z-GČD, ve zdůvodněných případech a se souhlasem ředitelství SŽDC průjezdným průřezem Z-GC ve smyslu ČSN 73 6320,
- zajištění požadované kapacity dráhy při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury,
- traťové úseky regionálních drah musí být vybaveny technologickým zařízením (kapitoly 3 až 5 této přílohy), které umožní řízení drážní dopravy, případně zjednodušené řízení drážní dopravy, přitom je nutno přihlédnout k možné optimalizaci řízení provozu ve vztahu k úspoře obsluhujících zaměstnanců,
- zlepšení stavu úrovnových křížení tratí s pozemními komunikacemi:
 - v rámci veřejnoprávních řízení prosazovat zrušení málo frekventovaných přejezdů, jejich uzavření uzamykatelnými závory nebo jejich převedení na přechody,
 - je nutno zajistit rozhledové poměry na úrovnových přejezdech pro případ poruchy PZZ obdobně k ustanovení v ČSN 73 6380 pro přejezdy bez PZS a PZM při zpravení strojvedoucího o jízdě se zvýšenou opatrností,
 - je nutno zajistit rozhledové poměry na úrovnových přejezdech zabezpečených pouze výstražným křížem podle ČSN 73 6380 pro příslušnou traťovou rychlost s cílem odstranění lokálních propadů traťové rychlosti,
 - úrovnové přejezdy se špatnými rozhledovými poměry s nutností snížení traťové rychlosti, respektive přejezdy s pozemními komunikacemi I. a II. třídy, případně s komunikacemi s vyšší hodnotou dopravního momentu stanovenou ve Vyhlášce č. 177/95 Sb. v platném znění budou vybaveny PZS podle ČSN 34 2650,
 - nové úrovnové přejezdy v rámci rekonstrukce zásadně nezřizovat (pozn.: tato podmínka se netýká přechodů pro pěší a posunů stávajících úrovnových přejezdů do nové polohy),
- veškeré stavební úpravy a úpravy technologických zařízení v rámci rekonstrukce regionálních drah musí být navrženy a realizovány v souladu se zákony na ochranu životního prostředí,

- veškeré navrhované práce, konstrukce a zařízení musí být v souladu s Technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah a Technickými kvalitativními podmínkami staveb pozemních komunikací,
- mohou být navrhovány pouze výrobky a zařízení odpovídající předpisům a koncepčním dokumentům vlastníka a provozovatele dráhy, které byly ověřeny v souladu se zákonem 22/1997 Sb. v platném znění a systémy řízení jakosti vlastníka a provozovatele dráhy.

Podrobné zásady stavebního a technologického řešení jsou stanoveny v následujících kapitolách.

1. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

- 1.1 Návrh geometrických parametrů koleje se provádí pro klasická vozidla pro rychlost V s nedostatkem převýšení do 100 mm a ve zdůvodněných případech na základě požadavku SŽDC též pro rychlost $V_{výj}$ s nedostatkem převýšení nad 100 mm. Vždy se provede prověření možností odstranění lokálních propadů traťové rychlosti. Rekonstrukce koleje se provádí zpravidla na stávajícím drážním tělese. Při posuzování účelnosti a potřeby zvyšování rychlostí je třeba též vzít v úvahu představy objednatele spojů v základní dopravní obslužnosti na meziuzlové systémové jízdní doby, pokud takové informace lze od objednatele získat. Návrh na zvýšení stávajících traťových rychlostí nemá neúměrně zvyšovat investiční náročnost staveb a vést k záborům mimodrážních pozemků.
- 1.2 Při rekonstrukci kolejí a výhybek se navrhne konstrukce železničního svršku podle předpisu SŽDC (ČD) S3 Železniční svršek (Část sedmá a devátá) a Technických specifikací nových výhybek soustavy UIC 60 a S 49 2. generace č.j. 58646/2002-O13 (tabulky 2.1 až 2.10). V manipulačních a málo zatížených dopravních kolejích lze se souhlasem ředitelství SŽDC navrhnout též nové výhybky S 49 1. generace s hákovými závěry. Konkrétní vybavení výhybek (přestavníky, závěry, atd.) musí vždy korespondovat se způsobem jejich zabezpečení.
- 1.3 Vždy se prověří možnost přednostního vložení užitého a regenerovaného materiálu. Návrh rozsahu rekonstrukce kolejí z užitého a regenerovaného svrškového materiálu se stanoví na základě předkategorizace, projektu organizace výstavby a možnosti získání materiálu z jiných staveb. V případě návrhu nového materiálu se použijí kolejnice tvaru S 49 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Při nutnosti zřídit rozšíření rozchodu koleje větší než 10 mm se použijí dřevěné pražce s upevněním KS. Kolej se přednostně zřizuje jako bezstyková.
- 1.4 Ve stísněných poměrech se uplatní všechna odpovídající ustanovení Vyhlášky č. 177/1995 Sb. v platném znění a předpisu SŽDC (ČD) S3, která umožňují využití uspořádání a konstrukci železničního svršku zajišťující minimalizaci úprav stávajícího tělesa dráhy.
- 1.5 Na tratích se zjednodušeným řízením dopravy se v dopravních s pravidelným křížováním vlaků navrhují výhybky se samovratnými přestavníky. Podmínky pro použití výhybek se samovratnými přestavníky ve vztahu k železničnímu svršku jsou stanoveny v přepisu SŽDC (ČD) S3, Část devátá. V případě osazení samovratných přestavníků na stávající výhybky je pro jejich trvalou funkčnost podstatné osazení ohřevů výhybek a musí být minimálně zajištěno odvodnění kolejového lože pod

výměnovými částmi výhybek a spolehlivý odtok vody v klimatickém období se sněhovou pokrývkou. Elektrickými ohřevy výměn nemohou být vybaveny stávající výhybky na ocelových pražcích.

2. ŽELEZNIČNÍ SPODEK

2.1 Těleso železničního spodku

- 2.1.1 Sanace pražcového podloží se navrhuje podle předpisu SŽDC S4 pouze v lokálních úsecích s neúnosným pražcovým podložím, které způsobuje následné poruchy geometrických parametrů koleje. Součástí úprav železničního spodku je zajištění funkčního odvodnění, stability zemního tělesa a ochrana nestabilních skalních svahů.
- 2.1.2 V místě rekonstruovaných přejezdů a pod nově vkládanými výhybkami se vždy provede úprava pláň tělesa železničního spodku zajišťující odvodnění pražcového podloží. Pokud se na stávající výhybky instaluje ohřev výhybek, musí být pražcové podloží odvodněno alespoň v oblasti jejich výměnových částí.

2.2 Nástupiště

- 2.2.1 Navržený rozsah nástupišť musí být doložen dopravně technologickým posouzením. Délky nástupišť v železničních stanicích a na zastávkách budou navrženy podle reálné výhledové délky vlaků na základě podkladů od jednotlivých dopravců nebo stanovisek krajských objednatelů základní dopravní obslužnosti. O výsledné délce nástupišť rozhoduje ředitelství SŽDC s přihlédnutím k prostorovým podmínkám a investiční náročnosti.
- 2.2.2 Nová a rekonstruovaná nástupiště se v železničních stanicích a zastávkách navrhuji s přístupy podle požadavků Vyhlášky č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Jako bezbariérový je též možné navrhnout přístup na nástupiště přes veřejný přejezd nebo přechod. Všechna nová nástupiště se navrhuji s výškou 550 mm nad TK, při rekonstrukci stávajících nástupišť je třeba přednostně sledovat zvýšení jejich výšky na 550 mm nad TK, zejména u frekvenčně významných míst.
- 2.2.3 V železničních stanicích lze navrhnout oboustranná nebo vnější nástupiště s výškou 550 mm nad TK s přístupem přes úroňový přechod, který je vždy umístěn mimo nástupní hrany. Prostorové uspořádání musí být navrženo tak, aby vždy byly zajištěny bezpečné rozhledové poměry. Poloha nástupišť musí být navržena tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb cestujících v kolejišti (ve vazbě na dopravní technologii se navrhuji řešení, kdy vlaky pravidelně zastavují před úroňovým přechodem). Každé takové řešení musí být projednáno s Drážním úřadem.
- 2.2.4 V případě velmi stísněných prostorových poměrů nebo pokud nelze zredukovat stávající rozsah kolejiště, se připouští také úprava stávajících úroňových nástupišť (na základě stanoviska Ministerstva pro místní rozvoj k rozsahu platnosti vyhlášky č. 369/2001 Sb. ze dne 30. 1. 2002, č.j. 2176/2002-31). Vzájemná poloha úroňových nástupišť musí být navržena tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb cestujících v kolejišti.
- 2.2.5 Přednostně je třeba navrhovat taková řešení nástupišť a jejich polohy, která povedou k minimálním docházkovým vzdálenostem. Vždy je třeba prověřit, zda není účelné ve vztahu k obsluze území nástupiště přesunout (např. i mimo stanici).

- 2.2.6 Nové zastávky se zřizují pro zlepšení dopravní obsluhy území, za podmínky potvrzení jejich potřeby pro trvalou obsluhu území veřejnou železniční dopravou v závazku veřejné služby ze strany objednatele základní dopravní obslužnosti, zpravidla na náklad dotčené obce, kraje nebo s jejich finanční spoluúčastí.

2.3 Stavby železničního spodku

2.3.1 Železniční mosty a propustky

- 2.3.1.1 Na stávajících železničních mostech a propustcích musí být v rámci rekonstrukce regionálních drah prověřeno, zda vyhovují následujícím podmínkám:

- Přechodnost železničních vozidel, jejichž účinnost odpovídá požadované traťové třídě zatížení trati s přidruženou rychlostí. Požadovanou úroveň svislého zatížení stanoví pověřený zástupce ředitelství SŽDC s přihlédnutím k nejvyšší traťové rychlosti. Pokud nejsou k dispozici aktuální údaje o zatížitelnosti mostu, vyhotoví se pro posouzení přechodnosti v rámci zpracování přípravné dokumentace přepočet mostního objektu. Přepočty železničních mostů se provádí podle služební rukověti SR 5 (S) „Určování zatížitelnosti železničních mostů“.

- Prostorová průchodnost železničních vozidel odpovídá průjezdnému průřezu stanovenému pro navazující traťové úseky ve smyslu ČSN 73 6320. Na stávajících objektech je možné připustit vzdálenost překážek v přímé od osy koleje 2 200 mm pro širokou trať a 2 500 mm pro stanici. V obloucích je nutno tyto vzdálenosti zvětšit podle ČSN 73 6320. Tuto vzdálenost lze připustit i na mostech větších délek, jestliže budou u mostů zřízeny ochranné výstupky o min. šířce 1 000 mm ve vzdálenostech do 20 m (měřeno k ose výklenku).

- Hodnocení celkového stavu podle předpisu ČD S5 (Správa mostních objektů) stupně 1 – dobrý.

- 2.3.1.2 Pokud stavební stav objektu nevyhoví tomuto hodnocení (viz. 2.3.1.1), je nutno provést jeho rekonstrukci tak, aby vyhovoval po realizaci podmínkám výše uvedeným a dále:

- Nově navržené objekty musí být navrženy pro zatížení podle ČSN 73 6203 nebo po rozhodnutí ředitelství SŽDC podle ČSN P ENV 1991-3 (ČSN EN 1991-2) pro stanovenou kategorizaci mostů na tratích (18/86-PMR). Ředitelství SŽDC může rozhodnout o vyšším (např. pro významný most), resp. nižším zatížení (např. most na vedlejších kolejích ve stanici). Při výměně pouze nosné konstrukce musí stávající spodní stavba a založení vyhovět minimálně návrhovému zatížení LM – 71 UIC.

- Prostorové uspořádání nových objektů musí být navrženo podle ČSN 73 6201 s tím, že vzdálenost os kolejí a rozšíření v obloucích se určí dle ČSN 73 6320 a předpisu SŽDC (ČD) S3.

- 2.3.1.3 Rozsah úprav mostních vícekolejných objektů zasahující zároveň pod koleje, které nejsou zahrnuty do stavby, je přiměřený celkovému záměru. Bude posuzováno individuálně. Rozsah úprav musí být vždy odsouhlasen ředitelstvím SŽDC.

- 2.3.1.4 Upřednostňují se nosné konstrukce s průběžným kolejovým ložem. Pokud však návrh nosné konstrukce s průběžným kolejovým ložem představuje neúměrné požadavky na změnu dispozičního uspořádání nového mostního objektu (rozsáhlá přestavba stávající spodní stavby, nadměrné zvýšení nivelety železniční tratě, nadměrné zahlubování překonávané překážky, atd.), lze běžně připustit návrh nové nosné konstrukce bez průběžného kolejového lože.

- 2.3.1.5 Na mostních objektech se použije přednostně bezstyková kolej.

- 2.3.1.6 Pro nutný obrys žlabu kolejového lože platí předpis SŽDC (ČD) S3 Železniční svršek, Část dvanáctá.
- 2.3.1.7 Nevyhovující nutný obrys žlabu kolejového lože na stávajících mostních objektech s průběžným kolejovým ložem nemůže být chápán jako hlavní důvod výměny nosné konstrukce.
- 2.3.1.8 Rozšiřování stávajících mostních objektů pouze z důvodu umístění kabelových žlabů je nepřipustné.
- 2.3.1.9 Návrh přechodových oblastí mezi tělesem železničního spodku a mostním objektem se stanoví pro každý objekt individuálně s přihlédnutím ke stávajícímu stavu železničního spodku, případně k úpravám navrženým v přilehlých úsecích trati.
- 2.3.1.10 Při návrhu nových nosných konstrukcí je vhodné přihlídnout k četnosti a charakteru provozované železniční dopravy s cílem dosáhnout ekonomicky vyváženého návrhu.
- 2.3.1.11 V rámci rekonstrukce regionálních drah, při které dojde k úplnému odstranění železničního svršku nad mostním objektem, je nutno vždy posoudit návrh rekonstrukce izolace.

2.3.2 Tunely

- 2.3.2.1 Stávající tunely – rozsah rekonstrukce se stanovuje pro každý jednotlivý tunel individuálně.
- 2.3.2.2 Návrh odvodnění stávajících tunelů musí být koordinován s návrhem železničního svršku a spodku.
- 2.3.2.3 Novostavby tunelů - pro novostavby tunelů platí ČSN 73 7508. Pro tvar světlého tunelového průřezu platí příslušný vzorový list.

3. ELEKTRICKÁ TRAKCE, ELEKTROENERGETIKA (ETE), SILNOPROUD (SP)

- 3.1 V současné době jsou elektrizované regionální trati Rybník – Lipno nad Vltavou a Tábor – Bechyně. Výhledově lze předpokládat elektrizaci regionálních drah navazujících na dráhy elektrizované celostátní v těch případech, kdy jejich provozním propojením dojde ke zefektivnění provozu a odstranění přestupů ve frekvenčně významných směrech. Ekonomické oprávnění elektrizace musí být v takových případech vždy v dokumentaci doloženo. Technicky je možno využít sestav trakčního vedení odlehčené konstrukce, které musí být schválená a opodstatněnost jejich použití doložena předpokládaným dopravním zatížením a výkony provozovaných EHV.
- 3.2 Silnoproudá zařízení se redukuje na napájení nově navrhovaných technologických zařízení a případné úpravy zařízení stávajících (osvětlení apod.). Základní napájení pro nová sdělovací a zabezpečovací zařízení (SZZ, TZZ i PZS) bude z veřejné distribuční sítě nebo z Lokální distribuční soustavy železnice (LDSŽ). Záložní napájení bude z baterií.
- 3.3 Napájení zabezpečovacího zařízení musí splňovat ustanovení kapitoly 19. TNŽ 34 26 20 a „Podmínky pro připojení napájecích zdrojů pro zabezpečovací zařízení jako odběrného zařízení“, vydané dne 25.6.2007 pod č.j.18031/07-OP.
- 3.4 Elektrickým ohřevem výměn (EOV) budou vybaveny výhybky v počtu nezbytně nutném.

4. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V rámci staveb rekonstrukce regionálních tratí (usnesení vlády č.j. 766/1995) bude preferována repase stávajících zabezpečovacích zařízení. Pokud bude třeba stávající zařízení nahradit, budou realizována pouze zabezpečovací zařízení pro malé dopravní, odpovídající způsobu a hustotě provozu na těchto tratích s úlevami, které umožňují stávající předpisy a normy.

4.1. Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

Při realizaci staveb lze využít následující varianty technických řešení:

4.1.2. Tratě se zjednodušeným řízením drážní dopravy:

- všechny výhybky dopravní včetně odvratných výhybek budou uzamčeny výměnovými zámky s hlavními (náhradními) klíči,
- určené výhybky lze opatřit samovratnými přestavníky s kontrolou polohy a světelnými návěstidly výhybek se samovratnými přestavníky.

4.1.3. Tratě, kde drážní dopravu organizuje výpravčí (dispečer DOZ):

4.1.3.1. Dopravní vybavené elektrickým zabezpečovacím zařízením 2. a 3. kategorie:

- pokud je to ekonomicky výhodné, budou upraveny na SZZ 3. kategorie, pokud ne, budou vybudována nová SZZ 3. kategorie,
- na určených výhybkách lze použít samovratné přestavníky s kontrolou polohy, pokud toto řešení splní požadavky dopravní technologie a požadavky na zařízení 3. kategorie a nedojde tím ke snížení rychlosti přes tyto výhybky tak, že by nebylo dodrženo ustanovení vyhlášky č. 177/1995 Sb. v platném znění.

4.1.3.2. Dopravní vybavené zabezpečovacím zařízením 1. kategorie:

- je možné vybudovat reléová SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s JOP z vyzískaného materiálu (upravené SZZ typu TEST, AŽD-71 atd.),
- je možno vybudovat nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s JOP.

4.2. Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

Při realizaci staveb lze využít následující varianty technických řešení:

4.2.1. Tratě se zjednodušeným řízením drážní dopravy

- bez TZZ – pouze do traťové rychlosti 60 km/h,
- s TZZ 3. kategorie – traťový oddíl kryt skupinovými odjezdovými návěstidly, traťový souhlas a kontrola volnosti PN – o postavení návěstidla žádá strojvedoucí radiovým ovladačem (SŽDC musí vyjádřit souhlas s projektováním nezavedeného zařízení),
- použití radiobloku příslušné úrovně (SŽDC musí vyslovit souhlas s projektováním nezavedeného zařízení).

4.2.2. Tratě, kde drážní dopravu organizuje výpravčí (dispečer DOZ):

- bez TZZ – telefonický způsob dorozumívání – lze ponechat pouze dočasně po dobu zajištění postupné výstavby a pro tratě s traťovou rychlostí do 60 km/h,
- stávající TZZ 2. a 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 (RPB, AH atd.) s kontrolou volnosti traťového úseku budou repasována a ponechána v provozu. Zařízení bez kontroly volnosti traťového úseku budou doplněna počítači náprav,
- nově budou realizována pouze TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s kontrolou volnosti traťového úseku počítači náprav.

- 4.3. Nové přejezdové zabezpečovací zařízení (PZS):
Úroňové přejezdy se špatnými rozhledovými poměry s nutností snížení traťové rychlosti, respektive přejezdy s pozemními komunikacemi vyšší třídy (I. a II. třída) případně komunikacemi s vyšší hodnotou dopravního momentu (vyšší než 10000) a přejezdy zabezpečené stávajícím PZS vz. SSSR, budou vybaveny PZS vyhovující požadavkům ČSN 34 2650. Totéž platí i pro stávající přejezdy typu VÚD, které nelze upravit pro DOZ.
- 4.3.1. Pro regionální dráhy je třeba přednostně navrhovat zavedená reléová PZS vyhovující ČSN 34 2650 s elektronickými doplňky (elektronickým kmitačem pro červená i bílá světla, stabilizaci napětí pro světla výstražníků, elektronické záznamové zařízení atd.) z důvodu jednoduché údržby, dostatku náhradních dílů i spolehlivosti provozu.
- 4.3.2. Nově realizovaná PZS musí dále splňovat požadavky TS – Zabezpečení přejezdů, které mimo jiné předepisují řešení pro:
- PZS s přibližovacím úsekem zasahujícím na dopravní kolej na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy,
 - PZS na širé trati bez možnosti přenést informace o stavu PZS do obsazené dopravní (k dispečerovi tratě se zjednodušeným řízením drážní dopravy),
 - PZS v blízkosti zastávek s prodejem jízdenek strojvedoucím.
- 4.3.3. U PZS nesmí být zhoršovány ani stavbami dráhy ani jinými stavbami v ochranném pásmu dráhy, stávající rozhledové poměry tak, aby nebyl zajištěn potřebný rozhled na trať dle ČSN 73 6380 při zpravení strojvedoucího o jízdě se zvýšenou opatrností. Podrobnosti v TS – Zabezpečení přejezdů.
- 4.4. Použití dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ) pro traťové úseky regionálních tratí:
Pokud stávající i navrhované zabezpečovací zařízení na trati, kde drážní dopravu organizuje výpravčí (dispečer DOZ), umožní dálkové ovládání sousedních železničních stanic, případně dálkové ovládání celého traťového úseku, bude to využito. Zařízení DOZ lze použít i při zjednodušeném řízení drážní dopravy pro kontrolu, případně obsluhu zařízení (uzavírání přejezdů, uzamykání a odemykání výhybek atd.).
- 4.5. Základní napájení nových zabezpečovacích zařízení bude provedeno z veřejné sítě a náhradní z akumulátorové baterie.
- 4.6. Umísťování vnitřní části nově navrhovaných zabezpečovacích zařízení:
- 4.6.1. Vnitřní části nově navrhovaného zabezpečovacího zařízení budou umísťovány zejména do již vybudovaných zděných objektů v majetku SŽDC. Při nerealitnosti tohoto požadavku bude použito zavedených reléových domků. Provozní a údržbové místnosti budou minimalizovány.
- 4.6.2. V dopravních, které nebudou trvale obsazeny dopravními pracovníky, musí být technologické prostory pro zabezpečovací a sdělovací zařízení chráněny proti požáru. Rozhodující pro nasazení tohoto zařízení je písemné vyjádření požárního specialisty, které musí být součástí projektové dokumentace. Ochrana vnitřních částí technologického zařízení proti vniknutí nepovolaných osob bude zajištěna přednostně mechanickými zábranami dle opatření č.j. 827/99-O7 ze dne 14.5.1999 (mříže, bezpečnostní folie, oplechované dveře atd.) a doplňkově elektrickým zabezpečovacím systémem (EVS) včetně možného použití kamerového systému.

5. SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Sdělovací zařízení na regionálních tratích musí zajistit nezbytné hovorové, případně i datové spojení pro řízení dopravy pro oba druhy provozu (podle předpisu ČD-D3 i ČD-D2).

5.1 Traťová kabelizace a její náhrada

U tratí provozovaných podle předpisu ČD-D2 lze většinou při rekonstrukcích uvažovat s pokládkou traťového metalického kabelu konstrukce XN0,8 s ochranou proti podélnému šíření vlhkosti (výstavba SZZ, TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620) včetně přílože chráničky HDPE pro optický kabel.

U tratí provozovaných podle předpisu ČD-D3 se souvislá pokládka traťového kabelu zpravidla nepředpokládá, výjimky povoluje OP SŽDC. Nahrazuje se využitím kabelových sítí jiných operátorů nebo rádiovým spojením v sítích TRS, GSM-P či GSM-R podle místních podmínek. Připouští se rovněž využití směrových rádiových spojů.

5.2 Místní kabelizace

Samostatná MK bude realizována ve zcela výjimečných případech u nově budovaného SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 ve společné kabelové trase se zabezpečovacími a napájecími kabely. V ostatních případech, kde bude nutné budovat např. přivolávací okruhy k vjezdovým návěstidlům apod., bude použito úsporného řešení (např. kabely 3XN0,6).

5.3 EPS, EZS

O použití protipožárního zařízení rozhoduje projektant stavby-požární specialista. Pro ochranu místností s nákladnou technologií (stavědlové ústředny) je možno navrhovat systém AZHS. Ochrana vnitřních částí technologického zařízení bude přednostně mechanickými zábranami proti vniknutí nepovolaných osob, případně doplněná EZS a kamerovým systémem.

5.4 Zařízení pro informování cestujících

Vybavení jednotlivých dopravních (železničních stanic a zastávek) rozhlasovým zařízením pro cestující, případně i vizuálními informačními zařízeními pro cestující, bude odvislé od počtu cestujících v příslušné dopravě. Přednostně budou vybavovány odbočné stanice. Řešení těchto zařízení musí být především ekonomické a odolné proti negativnímu působení vandalů.

5.5 Telefonní zapojovače

Musí být realizovány alespoň v minimální konfiguraci pro úseky provozované podle předpisu ČD-D2 nebo při použití DOZ.

5.6 Rádiová zařízení

Viz článek 5.1. s tím, že technické řešení a rozsah rádiových sítí musí být v souladu se směrnicí SŽDC č.j. 33925/06-OP „Technické specifikace traťových rádiových systémů a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železničních tratích ve vlastnictví státu“.

6. POZEMNÍ STAVBY

- 6.1 V rámci rekonstrukce regionálních drah jsou přípustné následující novostavby, rekonstrukce nebo úpravy pozemních staveb:
- pozemní objekty pro zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a elektrotechnická zařízení,
 - pozemní objekty stanovené vyhláškou č. 177/95 Sb., v platném znění (přístřešky atd.),
 - demolice všech stávajících objektů, které jsou v kolizi s novým prostorovým uspořádáním anebo jejich umístění nevyhovuje bezpečnosti při posouzení rozhledových poměrů v oblasti úrovněových přejezdů.
- Ostatní výše nevyjmenované pozemní objekty se budují jen jako vyvolané náhrady anebo na základě požadavků jiných právních předpisů.
- 6.2 V případě pozemních objektů pro zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a elektrotechnická zařízení se vždy posoudí výše investičních, udržovacích a budoucích provozních nákladů pro varianty rekonstrukce stávajících pozemních staveb a výstavby nových objektů. Nová technologická zařízení se umísťují do objektů v majetku SŽDC (resp.do objektů, které jsou ve vlastnictví České republiky a SŽDC s nimi hospodaří). Do objektů v majetku jiných právních subjektů je možno umístit nová technologická zařízení pouze za předpokladu komplexního posouzení investičních a všech budoucích provozních nákladů (se zahrnutím nákladů na pronájem).
- 6.3 Rozsah přístřešků se vždy stanoví podle frekvence cestujících. Navržený rozsah a konstrukční řešení nesmí bezdůvodně zvyšovat investiční náročnost těchto stavebních objektů. Konstrukční řešení přístřešků musí být odolné proti vandalismu, zejména s ohledem na jejich umístění ve vztahu k možnosti veřejného dohledu a ostatním místním podmínkám.
- 6.4 Všechny pozemní stavby musí respektovat požadované rozhledové poměry na úrovněových přejezdech.

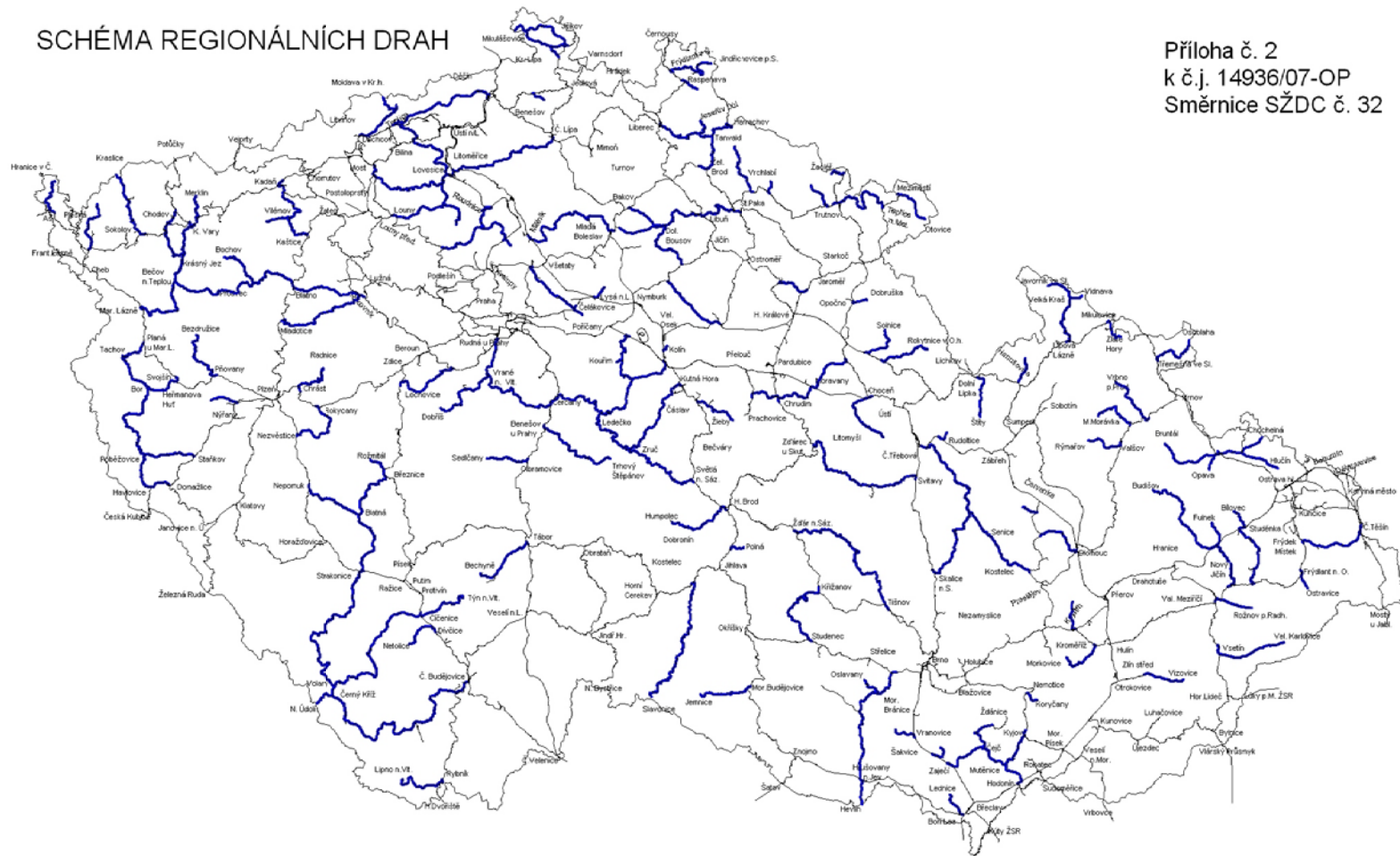
Příloha 2 – Výčet železničních tratí, na kterých se uplatňují „Zásady rekonstrukce regionálních drah“

TDNU	Název začátku	Název konce	Poznámka
REG001	Pečky	Kouřim	
REG002	Bošice	Bečváry	
REG003	Heřmanův Městec	Borohrádek	mimo Moravany
REG004	Chocẽ	Litomyšl	
REG005	Chrudim	Chrudim město	
REG006	Častolovice	Solnice	
REG007	Doudleby n/Orlicí	Rokytnice v Orl.horách	
REG008	Dobruška	Opočno pod Orl. hor.	
REG009	Dolní Lipka	Štítý	
REG010	Meziměstí	Otovice zastávka	
REG011	Smržovka	Josefův Důl	
REG012	Tanvald	Harrachov	
REG013	Železný Brod	Liberec	
REG014	Raspenava	Bílý Potok pod Smrkem	
REG015	Frýdlant v Čechách	Jindřichovice pod Smrkem	
REG016	Martinice v Krkonoších	Rokytnice n/Jiz	
REG017	Královec	Žacléř	
REG018	Kunčice n/Labem	Vrchlabí	
REG019	Trutnov hl.n.	Svoboda n/Úpou	
REG020	Hněvčeves	Smřice	
REG021	Trutnov střed	Teplice n/Metují	
REG022	Chlumec nad Cidlinou	odb. Obora	
REG023	odb. Kamensko	odb. Zálučí	
REG024	Mladá Boleslav město	Stará Paka	
REG025	Čelákovice	Neratovice	
REG026	Mělník	Mladá Boleslav hl.n. (hr.LD)	
REG027	Rumburk	Dolní Poustevna st.hr.	
REG028	Mikulášovice dolní nádraží	Rumburk	
REG029	Panský	Krásná Lípa	
REG030	Lovosice	Česká Lípa hl.n.	
REG031	Vraňany	Lužec nad Vltavou	
REG032	Libochovice	Vraňany	
REG033	Roudnice nad Labem	Zlonice	
REG034	Řetenice	Lovosice	
REG035	Čížkovice	Obrnice	
REG036	Lovosice	Louny	
REG037	Děčín hl.n.	Oldřichov u Duchcova	
REG038	Louka u Litvínova	Litvínov	
REG039	Louka u Litvínova	Moldava v Krušných horách	
REG040	Merklín	Dalovice	
REG041	Chodov-karlovarské zhlaví	Nová Role	
REG042	Krásný Jez	Nové Sedlo u Lokte	
REG043	Sokolov-os.n.	Kraslice	
REG044	Tršnice	Luby u Chebu	
REG045	Aš	Hranice v Čechách	

REG046	Mariánské Lázně	Karlovy Vary	
REG047	Rakovník	Bečov nad Teplou	
REG048	odb. Rakona	Mladotice	
REG049	Protivec	Bochov	
REG050	Kaštice	Kadaň	
REG051	Kadaňský Rohozec	Vilémov u Kadaně	
REG052	Zadní Třebaň	Lochovice	
REG053	Rokycany	Nezvěstice	
REG054	Chrást u Plzně	Radnice	
REG055	Pňovany	Bezručovice	
REG056	Svojšín	Bor	
REG057	Nýřany	Heřmanova Huť	
REG058	odb. Vránov	Poběžovice	
REG059	Domažlice	Planá u Mar.Lázní-Karlín	
REG060	Blatná	Nepomuk	
REG061	Číčenice	Týn nad Vltavou	
REG062	Dívčice	Netolice	
REG063	Č.Budějovice	Volary	
REG064	Rybník	Lipno n/Vltavou	
REG065	Číčenice	Volary	
REG066	Kostelec u Jihlavy	Slavonice	
REG069	Rožmitál pod Třemšínem	Březnice	
REG070	Březnice	Strakonice	
REG071	Čerčany	Praha Braník	
REG072	Čerčany	Světlá nad Sázavou	
REG073	Benešov u Prahy	Trhový Štěpánov	
REG074	Tábor	Bechyně	
REG075	Olbramovice	Sedlčany	
REG076	Lysá nad Labem	Milovice	
REG077	Čelákovice	Mochov	
REG078	Kolín	odb. Rataje n/Sázavou zastávka	
REG079	Kutná Hora hl.n.	Zruč n/Sázavou	
REG080	Čáslav-místní nádr.	Třemošnice	
REG081	Havlíčkův Brod	Humpolec	
REG082	Dobronín	Polná	
REG083	Moravské Budějovice	Jemnice	
REG084	Střelice	Hrušovany n.Jev.	
REG085	Hrušovany n.Jev.	Hevlín st.hr.	
REG086	Boří les	Lednice	
REG087	Žďár n.Sáz.	Tišnov	
REG088	Studenec	Křižanov	
REG089	Vranovice	Pohořelice	
REG090	Šakvice	Hustopeče u Brna	
REG091	Zaječí	Hodonín	
REG092	Čejč-výhybka 101	Uhřetice u Kyjova	
REG093	Mutěnice	Kyjov	
REG094	Svitavy	Žďárec u Skutče	
REG095	Chornice	Skalice nad Svitavou	
REG096	Chornice	Třebovice v Č.	
REG097	Kostelec na Hané	Chornice	
REG098	Rudoltice v Čechách	Lanškroun	
REG099	Litovel předměstí	Mladeč	
REG100	Olomouc hl.n.	Senice na Hané	

REG101	Suchdol nad Odrou	Budišov nad Budišovkou	
REG102	Suchdol nad Odrou	Fulnek	
REG103	Suchdol nad Odrou	Nový Jičín město	
REG104	Studénka	Bílovec	
REG105	Valašské Meziříčí	Rožnov pod Radhoštěm	
REG106	Vsetín	Velké Karlovice	
REG108	Hanušovice-Morava odbočka	Staré Město pod Sněžníkem	
REG109	Lipová Lázně	Javorník ve Slezsku	
REG110	Mikulovice	Zlaté Hory	
REG111	Třemešná ve Sl.	Osoblaha	
REG112	Kroměříž	Zborovice	
REG113	Hostašovice	Nový Jičín horní nádraží	
REG114	Frýdlant nad Ostravicí	Ostravice	
REG115	Studénka	Veřovice	
REG116	Valšov	Rýmařov	
REG117	Bruntál	Malá Morávka	
REG118	Milotice nad Opavou	Vrbno p.Prad.	
REG119	odb. Moravice	Svobodné Heřmanice	
REG120	Opava východ	Hradec n.Moravicí	
REG121	Opava východ	Hlučín	
REG122	Chuchelná	Kravaře ve Sl.	
REG123	Frýdek-Místek	Český Těšín	
REG125	Kojetín	Tovačov	
REG126	Zlín střed	Vizovice	
REG127	Nemotice	Koryčany	
REG128	Česká Kamenice	Kamenický Šenov	
REG129	Velká Kraš	Vidnava	
REG131	odb. Oslavice	Velké Meziříčí staré nádraží	
REG132	Moravské Bránice	Oslavany	
REG133	Dobříš	odb. Skochovice	
REG134	Černý Kříž	Nové Údolí	
REG135	Strakonice	Volary	
REG136	odb. Hradištko	vl. TČPA	
REG137	Žalhostice	Velké Žernoseky	

SCHÉMA REGIONÁLNÍCH DRAH



Příloha č. 2
k č.j. 14936/07-OP
Směrnice SZDC č. 32