

Předpis SŽDC S3

Železniční svršek

Díl II

Zařazení kolejí a výhybek do řádů

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

účinnost od 1. října 2008

ve znění změny č. 1, účinnost od 1. října 2011

ve znění změny č. 2, účinnost od 1. října 2014

ve znění změny č. 3, účinnost od 1. března 2019

ve znění změny č. 4, účinnost od 1. března 2021

Úroveň přístupu A

OBSAH

Kapitola I	- Úvodní ustanovení	5
Kapitola II	- Výpočet výsledného přepočteného provozního zatížení	5
Kapitola III	- Zařazení kolejí a výhybek do řádů	7

Kapitola I

Úvodní ustanovení

1. Obecně platné zásady řeší **díl I** tohoto předpisu.
2. Koleje a výhybky železničních drah ČR se zařazují do 6-ti řádů podle svého výsledného přepočteného provozního zatížení. Zásady pro zařazení kolejí a výhybek do jednotlivých řádů stanovuje kapitola III.
3. Provozní zatížení se zjišťuje pro dopravní úseky tratí. Je centrálně zpracováváno z provozních údajů jednotlivých dopravců a je uváděno v přehledu „Provozní zatížení tratí“ vydávaném zpravidla vždy za uplynulý kalendářní rok.
4. Zařazení kolejí a výhybek do řádů provádí příslušná OJ provozovatele dráhy, která je správcem příslušné části DLHM.
5. Zařazení kolejí a výhybek do řádů se zaznamenává v Pasportu železničního svršku. Toto zařazení se aktualizuje jedenkrát ročně na základě údajů o provozním zatížení za uplynulý kalendářní rok. Pro účetní zařazení DLHM, stanovení sazby účetních odpisů a odpisové skupiny pro daňové odpisy (např. podle Směrnice SŽDC č. 12/2007) je rozhodující řád koleje platný při aktivaci DLHM. Zařazení se mění pouze při výrazných změnách parametrů DLHM majících dlouhodobý charakter (např. při technickém zhodnocení DLHM formou rekonstrukce nebo modernizace).
6. V rámci přípravy novostaveb, modernizací, optimalizací a rekonstrukcí stanoví projektant výhledový řád koleje na základě výhledového rozsahu dopravy. Výhledový řád koleje slouží pro navrhování konstrukce železničního svršku. Počty vlaků a jejich hmotnosti odsouhlasuje úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb. Do výpočtu se vždy uvažují předpokládané výhledové průměrné denní počty vlaků a jejich průměrné hmotnosti. U staveb lokálního charakteru bez vlivu na výhledový rozsah dopravy není nutné výhledový řád koleje stanovovat a použije se řád koleje platný pro daný úsek v době zpracování dokumentace stavby.
7. Na dodatky.

Kapitola II

Výpočet výsledného přepočteného provozního zatížení

8. Zařazení traťových kolejí vyplývá z výsledného přepočteného provozního

zatížení T_f , které se vypočítá podle vzorce:

$$T_f = S_v (T_v \cdot L_v) + S_m (T_m \cdot L_m \cdot K_m), \quad [\text{mil.hrt/rok}] \quad (1)$$

kde značí:

- T_f - výsledné přepočtené provozní zatížení [mil.hrt/rok],
 T_v - skutečné zatížení osobní dopravou [mil.hrt/rok],
 T_m - skutečné zatížení nákladní dopravou [mil.hrt/rok],

Hodnoty T_v a T_m zahrnují i hmotnosti trakčních vozidel a zatížení lokomotivními vlaky.

- S_v - součinitel vyjadřující vliv nejrychlejších vlaků osobní dopravy,
 S_m - součinitel vyjadřující vliv rychlosti pravidelných vlaků nákladní dopravy.

Součinitelé nabývají těchto hodnot:

$S_v (S_m)$	=	1,00	pro	$V \leq 60$	km/h,
$S_v (S_m)$	=	1,05	pro	$60 < V \leq 80$	km/h,
$S_v (S_m)$	=	1,15	pro	$80 < V \leq 100$	km/h,
$S_v (S_m)$	=	1,25	pro	$100 < V \leq 130$	km/h,
S_v	=	1,35	pro	$130 < V \leq 160$	km/h,
S_v	=	1,40	pro	$160 < V \leq 200$	km/h.

Součinitelé S_v , S_m se použijí stejné pro celý dopravní úsek, a to vždy ten součinitel, který odpovídá části úseku poježděné nejvyšší rychlostí.

Součinitel S_v se použije podle velikosti nejvyšší traťové rychlosti, kterou jsou konkrétní dopravní úsek nebo jeho část poježděny. Při aktivaci DLHM se použije koeficient S_v pro nejvyšší traťovou rychlost, která je v příslušném úseku zavedena.

Součinitel S_m se použije podle údajů, které pro pravidelné vlaky nákladní dopravy stanoví jízdní řád. Použije se součinitel odpovídající nejrychlejším nákladním vlakům v příslušném dopravním úseku nebo jeho části.

K_m - součinitel, který vyjadřuje vliv hmotnosti a nepříznivých účinků náprav od nákladního provozu. V podmínkách ČR nabývá vždy hodnotu 1,15.

L_v , L_m - součinitelé vyjadřující podíl hmotnosti hnacích vozidel na celkové hmotnosti osobních nebo nákladních vlaků a nepříznivé účinky hnacích náprav.

$L_v = 1,08$ se použije u tratí, kde převážnou část osobní dopravy zajišťují vlaky vedené lokomotivou.

$L_v = 1,05$ se použije, jestliže převážnou část osobní dopravy (nad 50 % počtu vlaků osobní dopravy) zajišťují motorové nebo elektrické jednotky.

$L_m = 1,02$ při hodnotě součinitele $K_m = 1,15$.

Hodnoty výše uvedených součinitelů vzorce pro výpočet výsledného přepočteného provozního zatížení jsou převzaty z Vyhlášky UIC 714.

9. - 10. Na dodatky.

Kapitola III

Zařazení kolejí a výhybek do řádů

11. Rozpětí výsledného přepočteného provozního zatížení pro jednotlivé řády kolejí je uvedeno v tab. 1.

Tab. 1 Zařazení kolejí do řádů podle výsledného přepočteného provozního zatížení

Řád koleje	Výsledné přepočtené provozní zatížení koleje T_r [mil. hrt/rok]
1.	nad 47,450
2.	29,201 - 47,450
3.	14,601 - 29,200
4.	7,301 - 14,600
5.	1,825 - 7,300
6.	pod 1,825

12. V „Přehledu provozního zatížení tratí“ se uvádí zatížení podle směru jízdy na dané koleji takto:

- u jednokolejných úseků je zatížení sečteno pro oba směry,
- u dvoukolejných a vícekolejných úseků je zatížení uvedeno pro každou kolej zvlášť.

13. Pokud po daném úseku **traťové koleje** prochází pouze jeden dopravní úsek, zařadí se kolej do řádu podle výsledného přepočteného provozního zatížení tohoto dopravního úseku.

V případě, že po daném úseku traťové koleje procházejí dva nebo více dopravních úseků, zařadí se kolej do řádu podle hodnoty rovnající se součtu výsledných přepočtených provozních zatížení všech dopravních úseků po tomto úseku koleje vedených.

14. Staniční koleje a koleje pro vlastní potřebu provozovatele dráhy a drážní dopravy se zařazují do řádů podle dále uvedených zásad:

Pokud se na dopravní koleji ve stanici uskutečňují pravidelné vjezdy (odjezdy, průjezdy) převažujícího počtu vlaků pouze z jednoho dopravního úseku, zařadí se kolej do řádu podle výsledného přepočteného provozního zatížení tohoto vlakového úseku.

V případě, že se na daný úsek dopravní koleje uskutečňují vjezdy (odjezdy, průjezdy) **výrazného** počtu vlaků z více dopravních úseků (podle staničního řádu), zařadí se kolej do řádu podle hodnoty rovnající se součtu výsledných přepočtených provozních zatížení všech těchto dopravních úseků.

V případě, kdy zařazení úseku dopravní koleje do řádu vychází podle tab. 2 do vyššího řádu než podle výše uvedených pravidel, odvodí se řád koleje podle tab. 2 od řádu dopravně související (podle staničního řádu) dopravní koleje (průjezdné), u které je známo provozní zatížení.

Dopravní koleje, po kterých není vedena převažující vlaková doprava z žádného dopravního úseku, se zařadí do řádu podle tab. 2 tak, že řád koleje se odvozuje od řádu dopravně související hlavní koleje, u které je známo provozní zatížení.

Všechny úseky kolejí ve stanicích mimo koleje dopravní, se zařadí do řádu podle tab. 2 tak, že řád koleje se odvozuje od řádu dopravně související (podle staničního řádu) hlavní koleje, u které je známo provozní zatížení.

Tab. 2 Zařazení staničních kolejí do řádů

Průběžná traťová kolej	Hlavní staniční koleje	Předjízdne koleje	Ostatní dopravní koleje	Ostatní koleje	
				silně zatížené	málo zatížené
A	B	C	D	E	F
1.	1.	3.	4.	4.	6.
2.	2.	4.	5.	5.	
3.	3.	5.	6.	6.	
4.	4.				
5.	5.				
6.	6.				

15. U dvou a více kolejných tratí s rozdílným řádem kolejí se zařazení podle sloupců B až D odvozuje z provozního zatížení v příslušném směru.

16. Podle sloupce E se zařazují např. směrové koleje pod provozovanými spádovišti a příslušné koleje výtahové.

17. Podle sloupce F se zařazují všechny ostatní manipulační koleje a koleje pro vlastní potřebu provozovatele dráhy a drážní dopravy.

18. Na doplňky.

19. Výhybky se zařazují do toho řádu, ve kterém je zařazena navazující kolej s vyšším provozním zatížením.

20. - 21. Na dodatky.

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **1373835**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **8** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Jan ČIHÁK**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **25.02.2021 12:50:09**



95954a77-bc10-4d88-9f11-170466a8e808