



České dráhy

ČD

S 3

Železniční svršek

ČÁST DRUHÁ

ZAŘAZENÍ KOLEJÍ A VÝHYBEK DO ŘÁDŮ

Účinnost od 1.1.2003

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 **Část první** tohoto předpisu.
2. Koleje a výhybky ČD se zařazují do 6-ti řádů podle svého výsledného přepočteného provozního zatížení. Zásady pro zařazení kolejí a výhybek do jednotlivých řádů stanovuje kapitola III této části předpisu.
3. Provozní zatížení se zjišťuje pro vlakové úseky a podúseky tratí ČD (příslušné definiční nadúseky podle služebního předpisu ČD M 12) uvedené ve služební rukověti ČD SR 72 (Sei). Je centrálně zpracováváno z provozních údajů ČD DOP 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 ČD, která je správcem příslušné části DLHM.
5. Zařazení kolejí a výhybek do řádů se zaznamenává v Pasportu železničního svršku. Toto zařazení se pravidelně aktualizuje podle pokynů odborných útvarů ředitelství divizí. Pro účetní zatřídění DLHM, stanovení sazby účetních odpisů a odpisové skupiny pro daňové odpisy (podle služební rukověti ČD SR 74 (Sei)) je rozhodující řád koleje platný při aktivaci DLHM. Zatřídění se mění pouze při výrazných změnách parametrů DLHM majících dlouhodobý charakter (např. při technickém zhodnocení DLHM formou rekonstrukce nebo modernizace).
6. - 7. Neobsazeno.

Kapitola II

Výpočet výsledného přepočteného provozního zatížení

8. Zařazení traťových kolejí vyplývá z výsledného přepočteného provozního zatížení T_f , které se vypočítá podle vzorce:

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

kde značí:

- T_f - výsledné přepočtené provozní zatížení [mil.hrt.rok^{-1}],
 T_v - skutečné zatížení osobní dopravou [mil.hrt.rok^{-1}],
 T_m - skutečné zatížení nákladní dopravou [mil.hrt.rok^{-1}],

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.hod^{-1} ,
$S_v (S_m) = 1,05$	pro	$60 < V \leq 80$	km.hod^{-1} ,
$S_v (S_m) = 1,15$	pro	$80 < V \leq 100$	km.hod^{-1} ,
$S_v (S_m) = 1,25$	pro	$100 < V \leq 130$	km.hod^{-1} ,
$S_v = 1,35$	pro	$130 < V \leq 160$	km.hod^{-1} .

Součinitelé S_v , S_m se použijí stejné pro celý vlakový úsek, a to vždy ten součinitel, který odpovídá úseku trati pojížděnému nejvyšší rychlostí.

Součinitel S_v se použije podle velikosti nejvyšší traťové rychlosti, kterou je konkrétní vlakový úsek nebo podúsek pojížděn. Při aktivaci DLHM se použije koeficient S_v pro nejvyšší traťovou rychlost, na kterou je stavba (rekonstrukce, modernizace nebo optimalizace) projektována.

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 vlakovém úseku nebo podúseku.

K_m - součinitel, který vyjadřuje vliv hmotnosti a nepříznivých účinků náprav od nákladního provozu. V podmínkách ČD 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. Součinitel se v podmínkách ČD použije u většiny celostátních tratí.

$L_v = 1,05$ se použije, jestliže převážnou část osobní dopravy (nad 50 % počtu vlaků osobní dopravy) zajišťují motorové nebo elektrické jednotky. Součinitel se v podmínkách ČD použije u regionálních tratí a určených tratí celostátních. Seznam vlakových úseků a podúseků celostátních tratí, u kterých se použije koeficient $L_v = 1,05$, zpracovává za celou síť ČD O11 DOP.

$L_m = 1,02$ 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. Neobsazeno.

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_f [mil. hrt.rok ⁻¹]
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 uvedeno sudé číslo úseku, zatížení je sečteno pro oba směry,
- u dvukolejných a víceokolejných úseků je zatížení uvedeno pro každou kolej zvlášť.

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

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

14. Staniční koleje (případně koleje jiných OJ ČD) 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 vlakového 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) převažujícího počtu vlaků z více vlakových úseků (podle staničního

řádu), zařadí se kolej do řádu podle hodnoty rovnající se součtu výsledných přepočtených provozních zatížení všech těchto vlakových 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 vlakového úseku, se zařadí do řádu podle tab. 2 tak, že řád koleje se odvozuje od řádu dopravně související dopravní koleje (průjezdné), 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) dopravní koleje (průjezdné), u které je známo provozní zatížení.

Tab. 2 Zařazení staničních kolejí do řádů

Traťová kolej řádu	Průjezdné koleje	Předjízdné 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.	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 výtahné.

17. Podle sloupce F se zařazují všechny ostatní manipulační koleje a koleje jiných OJ ČD.

18. OJ ČD, které jsou správci DLHM, jsou povinny oznamovat O13 DDC podle jeho pokynů změny nejvyšších traťových rychlostí, které mají vliv na velikost součinitele rychlosti při výpočtu výsledného přepočteného provozního zatížení. Toto ustanovení neplatí pro přechodná omezení rychlosti.

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

20. - 21. Neobsazeno.