

ZÁSADY REKONSTRUKCÍ NA REGIONÁLNÍCH TRATÍCH VE VLASTNICTVÍ STÁTU

Ing. Radovan KOVAŘÍK,

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

Z důvodů stanovení jednotné koncepce a technického řešení železniční infrastruktury při rekonstrukcích regionálních drah bylo rozhodnuto, že bude vypracován dokument s názvem „Zásady rekonstrukce regionálních tratí“, které navazují na platné „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“.

Základní cíle rekonstrukce regionálních drah jsou:

- zvýšení bezpečnosti provozu,
- zvýšení bezpečnosti při pohybu cestujících v kolejistích železničních stanic a zastávek,
- zajištění technického stavu infrastruktury podle požadavků platných zákonů, vyhlášek a norem,
- minimalizace budoucích nákladů na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty,
- zvýšení cestovní rychlosti

Klíčová slova: zásady, rekonstrukce, regionální, dráhy, cíle

Úvod

Modernizace železniční infrastruktury patří již řadu let mezi priority dopravní politiky. Základním posláním Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) v železničním systému ČR je plnění funkce vlastníka dráhy, tedy hospodaření s majetkem státu, který tvoří zejména železniční dopravní cestu celostátní dráhy a drah regionálních ve vlastnictví státu. Mezi hlavní povinnosti SŽDC patří zejména zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty, zajištění provozování železniční dopravní cesty, přičemž vlastník dráhy je povinen pečovat o rozvoj a modernizaci v rozsahu nezbytně nutném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti územního obvodu a umožnit styk dráhy s jinými dráhami. SŽDC nese z ekonomického pohledu náklady na modernizaci a náklady na rozvoj železniční dopravní cesty a stejně tak hradí i náklady spojené s provozováním železniční dopravní cesty a náklady spojené se zajištěním její provozuschopnosti ve veřejném zájmu.

SŽDC je jedním z největších investorů v České republice. Mezi její priority nepochybně patří modernizace páteřní železniční sítě České republiky, reprezentovaná především čtyřmi trasami tranzitních koridorů. Nesmí se však zapomínat ani na tratě další méně zatížené a zdánlivě méně viditelné. Modernizace koridorových tratí je jakousi výstavní skříní - chloubou železnice ČR. Na tyto tratě však navazují i dráhy regionální jejichž význam je zcela jistě nezanedbatelný z místního hlediska,

ale i z hlediska celostátního (budování průmyslových zón, zavádění nebo rozšiřování integrovaných dopravních systémů v blízkosti městských aglomerací, zajištění obslužnosti území osobní i nákladní dopravou na základě požadavků krajů, atd.) . Je nutné si uvědomit, že bez vlastní existence těchto drah by i páteřní koridorové tratě pozbývaly na svém významu, na své důležitosti. I na drahách regionálních je nutno zajistit jejich správu, údržbu a opravy, ale i modernizace a rekonstrukce. Dlouhodobý nedostatek přidělovaných finančních prostředků na zajištění provozuschopnosti ŽDC má za důsledek snižování technické kvality infrastruktury regionálních drah a z toho plynoucí místní omezování traťových rychlostí, místní omezování přechodností tratí a zastaralé zabezpečovací zařízení s velkou vazbou na lidský činitel. Nemałym problémem je i velké množství úrovnových přejezdů s nízkou technickou kvalitou často ve složitých terénních podmínkách s dopadem na náročnou údržbu a složité zajišťování bezpečnosti železničního a silničního provozu.

Technická data

V železniční síti ČR je celkem 9 492 km tratí z toho je 3 158 km tratí regionálních (33,3 %).

Nejvíce regionálních tratí umožňuje jízdu drážních vozidel s hmotností na nápravu do 20 t – 2 067 km, do 18 t to je 540 km. V železniční síti ČR je 35 km regionálních tratí s možností jízdy vozidel pouze do 16 t hmotnosti na nápravu.

Pokud bychom dělili regionální tratě dle řádů koleje, pak 97 % spadá do řádu č.6 (tzn. že provozní zatížení je méně jak 1,825 mil.hrt/rok).

Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky

První úvahy o modernizaci určitých železničních tratí se objevily již před rokem 1990, kdy byl vypracován první souhrn základních parametrů modernizace vybrané železniční sítě. Požadavky na technické parametry a také snaha o omezení investičních nákladů si vynutily zpracování zásad modernizace železničních tratí. V současné době platí Směrnice generálního ředitele SŽDC č.16/2005, která nabyla účinnosti dne 17.1.2006 pod č.j. 3790/05-OP a názvem „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“ (dále jen „Zásady“). Tyto zásady se uplatňují při modernizaci a optimalizaci železničních drah zařazených do evropského železničního systému, které jsou určeny sdělením Ministerstva dopravy ČR č.111/2004 ze dne 25.2.2004. Konkretizace tohoto výčtu je uvedena v příloze č. 2 „Zásad“. „Zásady“ nahrazují dokumenty na základě, kterých byla prováděna modernizace a optimalizace vybraných tratí před 17.1.2006:

- a) „Zásady modernizace vybrané železniční sítě Českých drah“ ze dne 16.6.1993, č.j. 1/93-O21,
- b) „Dodatek č.2 k Zásadám modernizace vybrané železniční sítě českých drah“ ze dne 30.10.1997, č.j.890/97-S7

Zásady rekonstrukce regionálních tratí

Z důvodů stanovení jednotné koncepce a technického řešení železniční infrastruktury při rekonstrukcích regionálních drah bylo rozhodnuto, že bude vypracován dokument s názvem „Zásady rekonstrukce regionálních tratí“ (dále jen „Zásady RT“), které navazují na platné „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“.

Základní cíle rekonstrukce regionálních drah jsou:

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

Rozsah platnosti

Tyto „Zásady RT“ 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 „Zásad RT“.

Rozsah rekonstrukce železniční infrastruktury

Požadavky na rozsah stavby vůči zpracovateli dokumentací při její přípravě vždy uplatňuje výhradně příslušná Stavební správa SŽDC ve spolupráci s dotčenými útvary 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.

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.

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

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

- potřeba nové infrastruktury musí být jednoznačně potvrzena závěry dopravně technologického posouzení,
- předpokládaný výhledový rozsah regionální osobní dopravy musí být písemně potvrzen objednavateli základní dopravní obsluhy,

- předpokládaný nárůst nákladní dopravy se stanoví odborným odhadem s přihlédnutím k rozmístění výrobních kapacit v regionu a k dalším aspektům, které mohou rozsah nákladní dopravy ovlivnit (např. těžební možnosti)

U všech staveb, jejichž náplní je rekonstrukce kolejiště stanic 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.

„Zásady RT“ slouží jako závazný podklad pro investiční činnost SŽDC při přípravě a realizaci staveb na vybraných tratích. 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 RT“ při zhotovení díla.

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

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 traťové rychlosti. Minimální traťová třída zatížení trati pro dráhu regionální je stanovena ve Vyhlášce č. 177/95 Sb. v platném znění, § 2, čl. 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 rozvoj osobní nebo nákladní železniční dopravy,
 - 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 přihlídnout k možné optimalizaci řízení provozu ve vztahu k úspoře obsluhujících zaměstnanců,
- zlepšení stavu úroňových 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 kapitolách dělených dle jednotlivých specializací:

- železniční svršek
- železniční spodek
- elektrická trakce, elektroenergetika, silnoproud
- zabezpečovací zařízení
- sdělovací zařízení
- pozemní stavby

Závěr

Tento příspěvek měl za úkol seznámit s obecným pohledem SŽDC na regionální dráhy jako důležitou součást železničního systému v České republice a s obecnými podmínkami, které budou požadovány při provádění rekonstrukcí regionálních drah. Úplné znění „Zásad RT“ lze nalézt na www.szdc.cz.