



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:
Zde dne:
Naše zn.: 15497/2017-SZDC-GŘ-O13
Vyřizuje: Ing. Hana Boubertová
Telefon: 972 244 498
Mobil:
E-mail: boubertova@szdc.cz
Datum: 3.4.2017

Stavební správa východ
Stavební správa západ
Všechna OŘ
SZDC O6, O7, O15

Železniční přejezd – zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí

Vzhledem k provozním zkušenostem s přejezdovými konstrukcemi, z důvodu zajištění odpovídající funkce konstrukce koleje v železničním přejezdu a z důvodu vytvoření nutného prostoru pro práci traťové mechanizace v prostoru železničních přejezdů, stanovuji dále uvedené zásady pro návrh a použití přejezdových konstrukcí.

- 1. Železniční přejezdy v kolejích 1. – 3. řádu (výsledné přepočtené provozní zatížení nad 14,6 mil. hrť/rok), musí být rozebíratelné v ploše, umožňující opakovanou rychlou montáž a demontáž pro údržbu geometrické polohy koleje a musí umožnit průchod strojní mechanizace bez zásahu do přilehlých částí pozemní komunikace.**

Pro práci traťové mechanizace v prostoru železničních přejezdů v takto zatížených kolejích je nutné zachovat volný prostor kolejového lože do vzdálenosti minimálně 2200 mm od osy koleje do hloubky 550 mm pod horní plochou pražce pod nepřevýšeným kolejnicovým pásem. Prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídka musí být vyplněn standardním kamenivem kolejového lože a upraven v souladu s předpisem SZDC S3 „Železniční svršek“, Díl X (stejně jako prostor uložení kolejového roštu).

Požadavek na rozebíratelnost přejezdové konstrukce nespĺňuje použití pouze vnitřních panelů a z vnější strany doasfaltování vozovky až ke kolejnici. Je vždy nutné použít celou přejezdovou konstrukci (vnitřní a vnější panely a také závěrnou zídka).

- 2. Pro železniční přejezdy v kolejích 4. – 6. řádu je přednostně požadováno stejné řešení jako u kolejí 1. – 3. řádu. Pokud to není z technických nebo ekonomických důvodů možné, je v tomto případě nutné zajistit dostatečný prostor pro pružné chování koleje v konstrukci přejezdu. To znamená, že vždy musí být dodržena minimální vzdálenost závěrné zídka od hlavy pražců 200 mm.** Prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídka musí být vyplněn standardním kamenivem kolejového lože a upraven v souladu s předpisem SZDC S3 „Železniční svršek“, Díl X (stejně jako prostor uložení kolejového roštu).
- 3. U přejezdových konstrukcí, které mají závěrné zídka, požadujeme, aby uložení vnějšího panelu, bylo zásadně na závěrné zídce.** Nelze použít systém, kdy je vnější panel podepřen vodorovně pouze hlavami pražců a závěrná zídka pouze dotlačuje vnější přejezdový panel ke kolejnici.
- 4. U celopryžových konstrukcí nelze použít betonový pražec B 03 (pražec s pružným bezpodkladnicovým upevněním délky 2,40 m).** Důvodem je skutečnost, že celopryžové konstrukce mají systém uložení panelů na pražci. Pražec B 03 je celkově subtilnější a kratší a nezajišťuje tak dostatečnou podporu vnějších panelů.

V případě, že je v úseku s těmito pražci zřizován (rekonstruován) železniční přejezd, doporučujeme zvolit jiný typ přejezdové konstrukce, případně pražce B 03 nahradit pražci B 91S (a to jak v místě

železničního přejezdu, tak v úseku cca 20 – 50 m před a za přejezdem (podle traťové rychlosti), aby změna tuhostí kolejového roštu nenastávala v místě instalace přejezdové konstrukce).

5. **Vnější panely ukládané na hlavách pražců nebo na šterkovém loži, mohou být nestandardně upraveny (tzn. vyrobeny v například lichoběžníkovém průřezu). Takto upravené panely lze používat pouze k řešení situace v mezikolejovém prostoru u vícekolejných přejezdů.** V tomto případě, je použití nestandardně upravených panelů přípustné, z důvodu optimalizace lomu nivelety komunikace v prostoru přejezdu mezi kolejemi. Jiné použití těchto panelů není důvodné a je nežádoucí s ohledem zejména na problematické objednávání náhradních atypických panelů při jejich výměně z důvodu opotřebení nebo poškození. Použití standardních panelů znamená zvětšení rozsahu úprav navazující pozemní komunikace.

Případy, kdy nebude možné navržení rekonstrukce přejezdu bez nestandardně upravených panelů (snížených nebo zvýšených), schvaluje Ř O13.

6. **Dle ČSN 73 6380, č. 5.2.3, „Nelze zřizovat přejezdy s úhlem křížení menším než 75°. Stávající přejezdy je vhodné při rekonstrukci upravit tak, aby úhel křížení byl nejméně 75°“.**

Vzhledem k tomu, že stávajících železničních přejezdů s nevyhovujícím úhlem křížení je na tratích SŽDC velké množství, je nutné u všech staveb **vždy ověřit možnost napřimení úhlu křížení**. V případech, kdy jakékoliv zvětšení úhlu křížení vyžaduje např. trvalý zábor cizích pozemků a došlo by tak k celkové změně koncepce stavby, je nutné počítat s nižší životností použité přejezdové konstrukce.

7. Pro zajištění volné soutěže je nutné přejezdové konstrukce v projektových dokumentacích popisovat pouze obecně, definováním následujících parametrů:
- materiál přejezdové konstrukce (pryž, plastbeton, beton ...);
 - předpokládané zatížení silniční dopravou;
 - použití závěrné zídky a její minimální vzdálenost od osy koleje;
 - způsob uložení přejezdové konstrukce na kolejový rošt (pokud to specifikace návrhu vyžaduje).

Další parametry (např. délka panelů) je v projektových dokumentacích možno uvádět pouze jako příklad.

Výše uvedené zásady je nutné důsledně dodržovat u všech staveb ve fázi přípravy, kromě těch, které jsou ve vyšší fázi rozpracovanosti, kdy by zapracování těchto zásad znamenalo neúměrný zásah do koncepce či ceny stavby. Od projektantů je nutné vždy vyžadovat popsané řešení respektující uvedené zásady nejpozději ve stupni dokumentace sloužící pro výběr zhotovitele stavby.

Odbor traťového hospodářství obsah tohoto dokumentu postupně zapracuje do příslušných DAP SŽDC a vyvolá s dodavateli jednotlivých přejezdových konstrukcí jednání tak, aby ustanovení TPD na přejezdové konstrukce byla uvedena do souladu s výše uvedenými zásadami. Do doby podpisu příslušné změny TPD je nutno vybírat z variant přejezdových konstrukcí uvedených v TPD pouze ty, které výše uvedeným zásadám odpovídají.

Jednotlivá OŘ a SS žádáme, aby s obsahem tohoto dokumentu seznámily své smluvní partnery, kterých se může týkat.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství