

Váš dopis zn. 49556/2020-SŽ-GŘ-O11
Ze dne 3. 8. 2020
Naše zn. 16858/2021-SŽ-GŘ-O14
Listů/příloh 3/0

Dle rozdělovníku
(pouze elektronicky)

Vyřizuje Libor Mrhálek
Telefon +420 972 741 313
Mobil +420 725 144 182
E-mail Mrhalek@spravazeleznic.cz

Datum 9. března 2021

Problematika výhybek uzavřených v jízdnicích cestách v libovolné koncové poloze

Odbor řízení provozu požádal dopisem č. j. 49556/2020-SŽ-GŘ-O11 o gestorský výklad k zabezpečení jízdnicích cest pro výhybky uzavřené a při stavění jízdní cesty kontrolované v libovolné koncové poloze, a to v rozsahu stanoveném Závěrovou tabulkou zabezpečovacího zařízení.

Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky jako gestorský útvar dotčených norem TNŽ 34 2604, TNŽ 34 2620 a TNŽ 34 5542 pro nastavení jednotného přístupu a funkčního chování dotčených SZZ sděluje následující:

1. Výhybka uzavřená a při stavění jízdní cesty kontrolovaná v libovolné koncové poloze (dále též „tečkovaná výhybka“), není z hlediska TNŽ 34 2620 výhybkou pojížděnou ani odvratnou. Tečkovaná výhybka je umístěna v kolejovém úseku, který je společný i pro výhybku pojížděnou.
2. V Tabulce jízdnicích cest je nutno pro každou jízdní cestu vždy splnit veškeré v ní uvedené podmínky. Tyto podmínky jsou v závěrových tabulkách uváděny formou a značkami stanovenými TNŽ 34 2604¹ a TNŽ 34 5542; v případě tečkované výhybky se jedná o značku ZT216.
3. V případě, kdy je u konkrétní jízdní cesty a výhybky v ní stanoveno značkou ZT216, že se jedná o tečkovanou výhybku, platí pro tuto výhybku, vzhledem k jízdnicí cestě a funkci zabezpečovacího zařízení tyto podmínky:
 - a) výhybka je po celou dobu stavění jízdní cesty (počínaje okamžikem provedení celé volby jízdní cesty, přes přestavování vnějších prvků zabezpečovacího zařízení, vytvoření závěru jízdní cesty, až po rozsvícení návěsti dovolující jízdu) kontrolována v libovolné koncové poloze, kdy její koncová poloha je jednou z podmínek pro rozsvícení návěsti dovolující jízdu;
 - b) výhybka je po celou dobu trvání závěru jízdní cesty (dotčeného KÚ) uzavřena v příslušné koncové poloze², a to až do zrušení (rozpadu) závěru jízdní cesty tohoto KÚ;
 - c) pokud dojde následně po dobu svícení návěsti dovolující jízdu ke ztrátě koncové polohy tečkované výhybky, nemá již tato změna vliv na svícení návěsti dovolující jízdu.

¹ Účinností normy TNŽ 34 5542 ed.2 pozbyla platnost Přílohy č. 1 a 2 normy TNŽ 34 2604 Závěrové tabulky; viz poslední odstavec na titulní stránce normy TNŽ 34 5542 ed.2.

² To znamená v libovolné koncové poloze, která byla u výhybky na začátku stavění jízdní cesty (konci volby jízdní cesty).

4. K žádosti o návrh postupu obsluhujícího zaměstnance pro případy, kdy nebude u tečkované výhybky zabezpečovacím zařízením vyhodnocena libovolná koncová poloha, lze z našeho pohledu navrhnout následující postup:
- a) Pokud obsluhující zaměstnanec vyhodnotí, že jde o poruchu zabezpečovacího zařízení, nahlásí dotčený stav jako poruchu zabezpečovacího zařízení zaměstnanci OUZZ, a to v souladu s postupy stanovenými předpisem SŽDC T100.
 - b) Pokud je to u dotčené konfigurace kolejiště možné a současně je to provozně přijatelné, pak obsluhující zaměstnanec:
 - přednostně pro jízdu kolejových vozidel použije jinou jízdní cestu, v jejíž podmínkách není požadavek na uzavření předmětné výhybky v koncové poloze, nebo
 - u staničních zabezpečovacích zařízení ovládaných z JOP, s možností zavedení předání na nouzové ruční stavění (povel RST>), zavede taková administrativní a technická opatření, aby bylo zabezpečovacím zařízením znemožněno najetí vozidel do tečkované výhybky (riziko rozřezu výhybky ŽKV) a za tohoto stavu na tečkované výhybce zavede funkci ruční stavění povel RST>, při které není vyhodnocován rozřez výhybky.
Mezi odpovídající opatření lze zmínit zajištění výhybek, které umožňují najetí do tečkované výhybky ŽKV v odvrátných polohách, a to za současné volnosti takto ohraničené oblasti kolejiště. Rozsah takto vymezené oblasti je dán konkrétním vlivem tohoto opatření na provoz dotčené dopravy.
 - c) Pokud u zabezpečovacího zařízení nelze použít řešení dle předcházejícího bodu b), pak při jízdě prvního kolejového vozidla bude při vyhodnocení obsazení kolejového úseku s tečkovanou výhybkou bez koncové polohy vyhodnocen její rozřez. V tomto případě zaměstnanec OUZZ bude v rámci odstraňování poruchy ztráty koncové polohy na tečkované výhybce řešit i vyhodnocený rozřez. Přitom v rámci tohoto procesu musí zaměstnanec OUZZ určit, zda se jedná o technologický rozřez výhybky nebo došlo k rozřezu skutečnému a podle toho zvolí odpovídající postup na odstranění indikovaného stavu rozřezu výhybky.

Pro stanovení optimálního obslužného postupu je nutné posuzovat i skutečnosti mající vliv na bezpečnost a plynulost provozu, proto v této věci považujeme za nutné konkrétní detaily společně dořešit po vzájemné spolupráci příslušných specialistů O11 a O14.

K dotčené problematice tečkovaných výhybek dále uvádíme, že označení výhybky jako tečkované a použití uvedeného funkčního chování zabezpečovacího zařízení dle bodu 3 je použito s ohledem na možnost vzniku technologického rozřezu³. Toto je v návaznosti na konfiguraci jednotlivých kolejových úseků a aktuální funkční chování používané u zabezpečovacích zařízení pro vyhodnocení rozřezu. Pro eliminaci souvisejících rizik a negativního vlivu na provoz budou ze strany O14 prověřeny také možnosti takových technických a předpisových změn v gesci O14, aby nebylo nutné tečkované výhybky používat, respektive byl jejich počet minimalizován.

Mezi výhybky uzavřené a při stavění jízdní cesty kontrolované v libovolné koncové poloze se také řadí výhybka, jejíž hrot je umístěn do 20 m od konce oprávnění k jízdě s nenulovou uvolňovací rychlostí pro vlaky jedoucí pod dohledem systému ETCS. Tato výhybka se v závěrové tabulce značí symbolem tečky v závorkách (•). V tomto případě však nejde o výhybku tečkovanou ve smyslu výše uvedeného. Funkční chování zabezpečovacího zařízení je u této výhybky od tečkované výhybky odchylné. Koncová poloha této výhybky patří mezi podmínky kontrolované po celou dobu trvání jízdní cesty, a to až do zastavení vozidla, respektive uplynutí doby určené na zastavení vozidla. Tj. pokud dojde ke ztrátě koncové polohy této výhybky, má tato změna vliv na svícení návěsti dovolující jízdu a pokud dojde k této

³ Definice technologického rozřezu a některá s ním spojená rizika jsou uvedena v předpisu SŽDC T100.

změně po minutí dotčeného hlavního návěstidla čelem vlaku, musí být tento stav zohledněn v oprávnění k jízdě pro vlak ETCS, a to ve změně nenulové uvolňovací rychlosti na nulovou.

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
zabezpečovací a telekomunikační techniky

(podepsáno elektronicky)

Rozdělovník:

Správa železnic, státní organizace

Generální ředitelství

- O11 elektronicky na sekretariát

Centrum telematiky a diagnostiky

- elektronicky Ing. Dalibor Sojka