

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. 44221/2022-SŽ-GR-O11

Listů/příloh 3/0

Vyřizuje David Spisar

Telefon +420 972 325 044

Mobil +420 602 457 743

E-mail spisar@spravazeleznic.cz

Datum 07. července 2022

Dle rozdělovníku
(pouze elektronicky)

Gestorský výklad k zajišťování výhybek v logické výhybkové spojce při poruchách

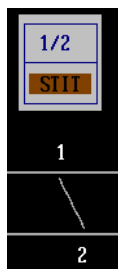
Pro stanovení jednoznačných podmínek k postupu obsluhujících zaměstnanců při zajišťování výhybky, která je součástí výhybkové logické spojky, vydává Odbor řízení provozu tento gestorský výklad.

Aktuálně jsou v normě TNŽ 34 2620 a v předpisech SŽ T100 a SŽDC (ČD) Z1 stanoveny podmínky pro zajišťování výhybek a výhybek, které jsou součástí výhybkové spojky, pouze všeobecně bez rozlišení, zda se jedná o fyzickou spojku, nebo o logickou spojku.

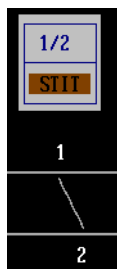
V návaznosti na ustanovení těchto DAP a na základě stanoviska O14 ze dne 29. června 2022, čj. 46073/2022-SŽ-GR-O14, upřesňuje gestorský útvar předpisu SŽDC (ČD) Z1 podmínky pro zajišťování výhybek ve výhybkových spojkách takto:

- 1) Rozlišení výhybkové spojky pro potřeby obslužných předpisů a z hlediska zabezpečovacího zařízení:
 - a) **Fyzická spojka** – z hlediska zabezpečovacího zařízení dvojice výhybek (výhybková spojka), k jejichž přestavování dochází postupně. Po dosažení koncové polohy první přestavované výhybky se začne přestavovat druhá výhybka. Indikace stavu výhybek je zobrazována shodně pro obě výhybky fyzické spojky.
 - b) **Logická spojka** – z hlediska zabezpečovacího zařízení dvojice výhybek (výhybková spojka), k jejichž přestavování dochází nezávisle na sobě. Indikace stavu konkrétní výhybky je zobrazována samostatně, bez ohledu na stav druhé výhybky z této výhybkové spojky.

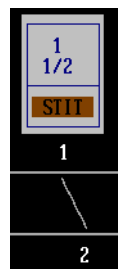
Vlastní povel k přestavění výhybkové spojky (např. „S+“) ze strany obsluhujícího zaměstnance je vždy společný pro celou výhybkovou spojku (bez ohledu, zda se jedná o fyzickou nebo logickou spojku) a při individuálním přestavování výhybky z JOP lze zadat příslušný povel z menu symbolu libovolné výhybky výhybkové spojky.



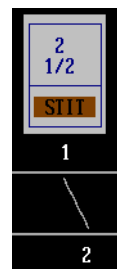
Obrázek 1 – Příklad menu fyzické spojky, zobrazeného ze symbolu výhybky č. 1



Obrázek 2 – Příklad menu fyzické spojky, zobrazeného ze symbolu výhybky č. 2



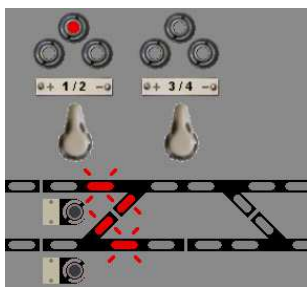
Obrázek 3 – Příklad menu logické spojky, zobrazeného ze symbolu výhybky č. 1



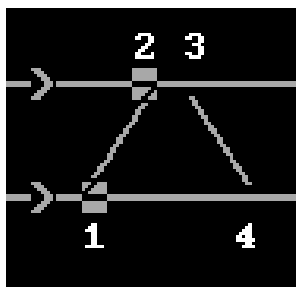
Obrázek 4 – Příklad menu logické spojky, zobrazeného ze symbolu výhybky č. 2

2) Postup obsluhujícího zaměstnance při ztrátě indikace koncové polohy výhybky fyzické spojky:

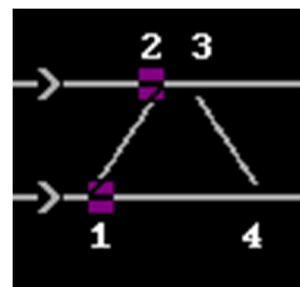
- a) Informace o koncové poloze výhybky je vždy indikována pro celou výhybkovou spojku, bez ohledu, zda je daný stav na jednom prvku nebo obou prvcích.



Obrázek 5 – Příklad indikace ztráty polohy fyzické spojky výhybky 1/2 u SZZ RZZ



Obrázek 6 – Příklad indikace ztráty polohy fyzické spojky výhybky 1/2 u SZZ ovládaného z JOP



Obrázek 7 – Příklad indikace ztráty komunikace fyzické spojky výhybky 1/2 u SZZ ovládaného z JOP

- b) Obsluhující zaměstnanec je povinen pro jízdu drážních vozidel zajistit podmínky stanovené DAP, např. zjištění stavu výhybky, a zda je přestavena do koncové polohy, zavedení dopravních opatření, nouzové zajištění správné koncové polohy výhybky jejím uzamčením v požadované koncové poloze přenosným mechanickým¹ zámkem nebo zámkem, který je na výhybce napevno namontován.

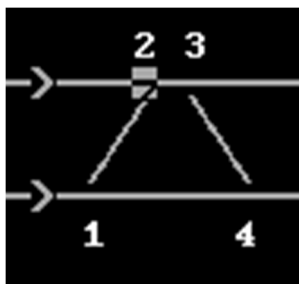
Zajištění správné koncové polohy výhybky (uzamknutí) pro danou jízdní cestu v případě, kdy není indikována její koncová poloha, se u fyzické spojky provádí **vždy u obou výhybek** této fyzické spojky.

- c) Před dovolením jízdy drážního vozidla přes výhybku, které nemá indikaci koncové polohy, musí u SZZ ovládaného z JOP obsluhující zaměstnanec tuto výhybku předat na nouzové ruční stavění povelom „RST>“ z menu² symbolu výhybky, aby nedošlo k vyhodnocení rozřezu výhybky.

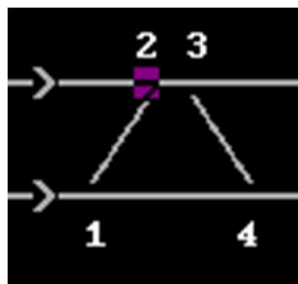
Po předání výhybky na nouzové ruční stavění povelom „RST>“ musí být jízdy drážních vozidel, pro které je tato výhybka výhybkou pojížděnou nebo odvratnou, uskutečňovány na nouzovou jízdní cestu, a to po celou dobu trvání poruchy.

3) Postup obsluhujícího zaměstnance při ztrátě indikace koncové polohy výhybky logické spojky:

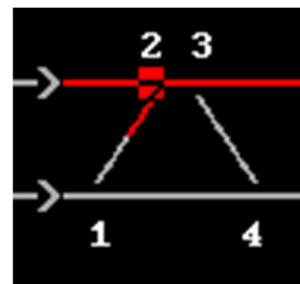
- a) Informace o koncové poloze výhybky je indikována pro každou výhybku samostatně.



Obrázek 8 – Příklad indikace ztráty polohy výhybky č. 2 z logické spojky 1/2 u SZZ ovládaného z JOP



Obrázek 9 - Příklad indikace ztráty komunikace výhybky č. 2 z logické spojky 1/2 u SZZ ovládaného z JOP



Obrázek 10 - Příklad indikace rozřezu výhybky č. 2 z logické spojky 1/2 při obsazeném KÚ u SZZ ovládaného z JOP

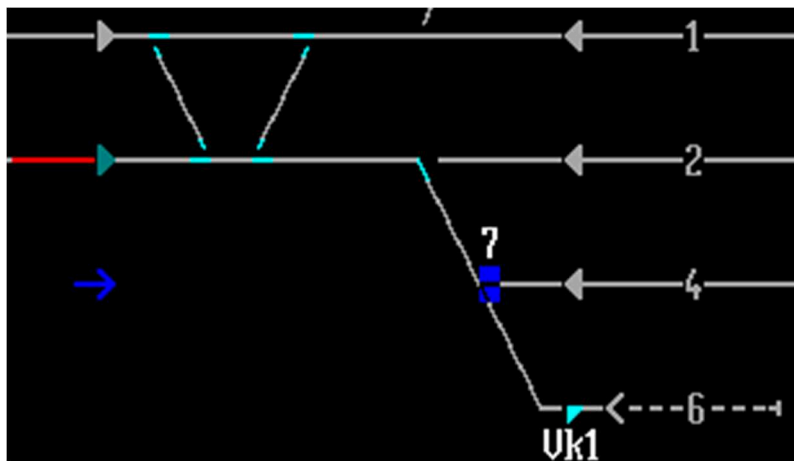
¹ Přenosný výměnový zámek, přenosný odtlačný zámek, přenosný zámek čelistového závěru

² Pouze SZZ, u kterých je povel nabízen. Další podmínky pro postup u SZZ bez povelu „RST>“ stanoví obslužné předpisy

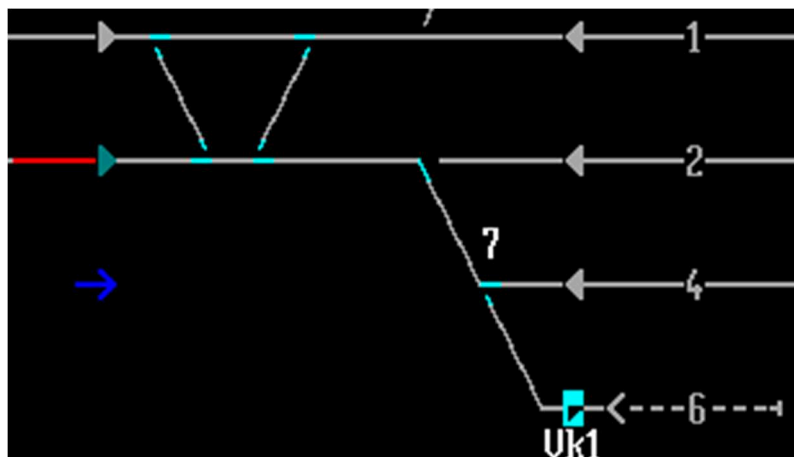
- Zajištění správné koncové polohy výhybky (uzamknutí) pro danou jízdní cestu v případě, kdy není indikována její koncová poloha, se u logické spojky provádí **vždy pouze u výhybky** této logické spojky, která nemá indikaci koncové polohy.

- Po předání výhybky na nouzové ruční stavění povel „RST>“ musí být jízdy drážních vozidel, pro které je tato výhybka výhybkou pojížděnou nebo odvratnou, uskutečňovány na nouzovou jízdní cestu, a to po celou dobu trvání poruchy.

- a) Výhybková spojka může být tvořená kromě výhybek i výhybkou a výkolejkou, např. „Vk1/7“.
- b) V případě ztráty indikace koncové polohy výkolejky je nutno uplatňovat i ustanovení DAP pro poruchy výkolejek (zajištění náhradní boční ochrany, snížení rychlosti v jízdní cestě, pro kterou tvoří výkolejka boční ochranu apod.).
- c) V případě ztráty indikace koncové polohy výhybky u logické spojky, kdy výkolejka má indikovanou koncovou polohu, je pro jízdu drážních vozidel nutno zajistit, aby výkolejka, která pro tuto jízdní cestu tvoří boční ochranu, byla v poloze na koleji (pokud již v této poloze není) a zajištěna nouzovým závěrem, zpravidla po povelu „PN“.



3/6

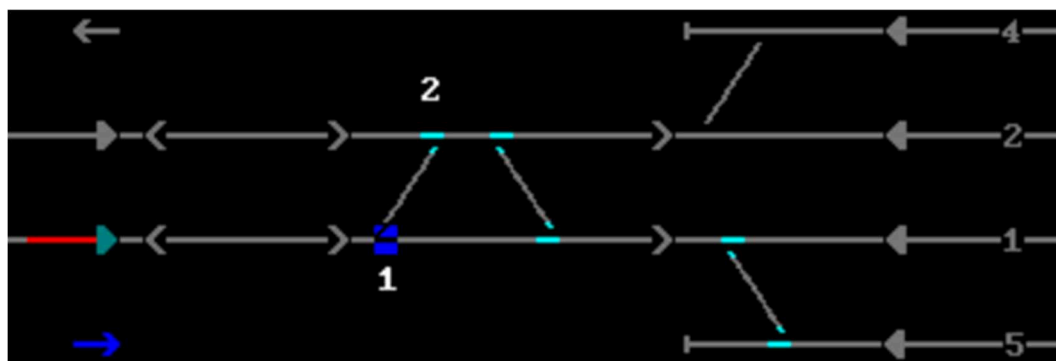


Obrázek 12 – Příklad nouzové vlakové cesty na staniční kolej č. 4, kdy odvratná výkolejka Vkl nemá indikaci koncové polohy (nutno zajistit podmínky náhradní boční ochrany jízdní cesty)

5) Konkrétní příklady zajišťování výhybek v logické spojce:

- a) Součástí jízdní cesty bude logická spojka 1/2 a pojížděná výhybka č. 1 z této spojky nemá indikaci koncové polohy:

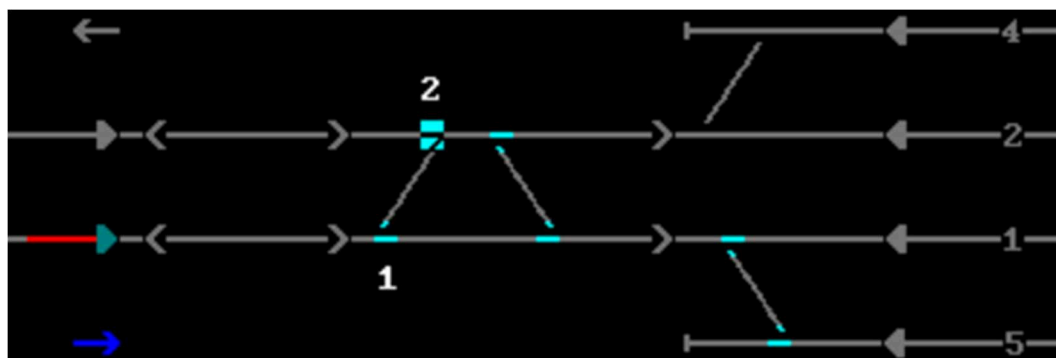
obsluhující zaměstnanec postupuje podle DAP a u této výhybkové spojky musí uzamknout pojížděnou výhybku č. 1 v koncové poloze stanovené závěrovou tabulkou a předat ji na nouzové ruční stavění povelom „RST>“ z menu symbolu výhybky



Obrázek 13 – Příklad nouzové vlakové cesty s pojížděnou výhybkou č. 1, která nemá indikaci koncové polohy (logická spojka 1/2)

- b) Součástí jízdní cesty bude logická spojka 1/2 a odvratná výhybka č. 2 z této spojky nemá indikaci koncové polohy:

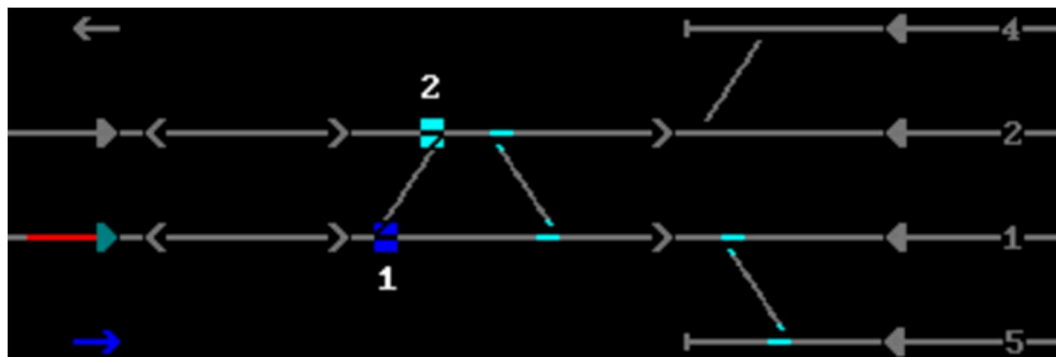
obsluhující zaměstnanec postupuje podle DAP a u této výhybkové spojky musí uzamknout odvratnou výhybku č. 2 v koncové poloze stanovené závěrovou tabulkou



Obrázek 14 - Příklad nouzové vlakové cesty s odvratnou výhybkou č. 2, která nemá indikaci koncové polohy (logická spojka 1/2)

- c) Součástí jízdní cesty bude logická spojka 1/2 a pojížděná výhybka č. 1 a odvratná výhybka č. 2 z této spojky nemá indikaci koncové polohy:

obsluhující zaměstnanec postupuje podle DAP a u této výhybkové spojky musí uzamknout pojížděnou výhybku č. 1 a také odvratnou výhybku č. 2 v koncové poloze stanovené závěrovou tabulkou, a předat výhybku č. 1 na nouzové ruční stavění povelom „RST>“ z menu symbolu výhybky



Obrázek 15 - Příklad nouzové vlakové cesty s pojižďenou výhybkou č. 1 a odvratnou výhybkou č. 2, které nemají indikaci koncové polohy (logická spojka 1/2)

Dotčené zaměstnance s tímto gestorským výkladem prokazatelně seznámte.

Ing. Eduard Tržil, MPA
ředitel odboru řízení provozu

(podepsáno elektronicky)

Rozdělovník:

Správa železnic, státní organizace

Generální ředitelství

Ředitel O12, O13, O14, O18

Oblastní ředitelství

Ředitel OŘ Brno, Ostrava, Hradec Králové, Plzeň, Praha, Ústí nad Labem

Centrální dispečerské pracoviště

Ředitel CDP Praha, Přerov

Stavební správa

Ředitel SSV, SSZ

Centrum telematiky a diagnostiky

Ing. Vladimír Říha

Ing. Dalibor Sojka

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 2843788

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 319e5d02-4213-4fea-9cc9-335f43ca44e1

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu David SPISAR)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 07.07.2022 13:29:00



466cde6b-7737-4a15-9b58-405f9a473776