

Váš dopis zn. -  
Ze dne -  
Naše zn. 112259/2021-SŽ-GR-O14  
Listů/příloh 3/0

dle rozdělovníku

Vyřizuje Ing. Martin Trögel  
Telefon  
Mobil +420 725 793 635  
E-mail trogel@spravazeleznic.cz

Datum 24. 6. 2021

### Posuzování rychlosti ohrožené jízdní cesty v ochranné dráze VCP

Při zpracování závěrových tabulek stanic, které zahrnují vlakové cesty s prodlouženou ochrannou dráhou (dále jen VCP) dle TS 1/2019-Z, byly zaznamenány dotazy týkající se určení rozsahu výluk současných vlakových cest v ochranné dráze VCP. Na základě těchto dotazů vydává Správa železnic, státní organizace, odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (dále jen SŽ O14) následující upřesnění.

Rozsah výluk ohrožených vlakových cest v ochranné dráze VCP stanovuje TS 1/2019-Z v článku 2.1.6 („v oblasti ochranné dráhy musí být navíc kontrolováno, že není postavena vlaková cesta pro rychlost vyšší než 60 km/h“) a v článku 2.1.14:

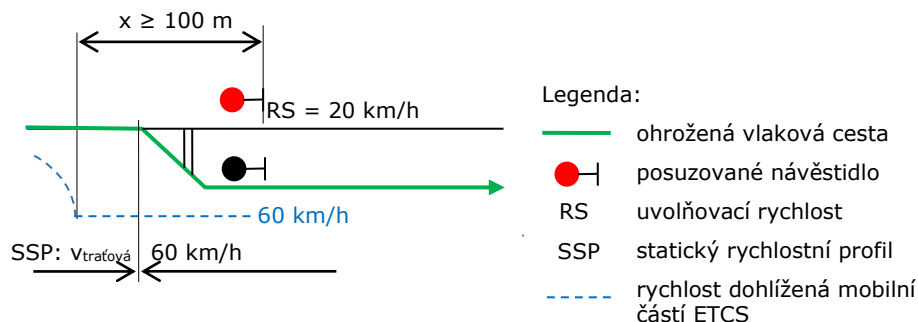
„Při postavené VCP se v oblasti ochranné dráhy uplatní výluka současných vlakových cest s rychlostí vyšší než 60 km/h.“

Při posouzení dovolené rychlosti ve vlakové cestě v ochranné dráze VCP, resp. v ochranné dráze vlakové cesty s nenulovou uvolňovací rychlostí při zajištění ochranné dráhy výlukami podle bodu 2.2.2 TS 1/2019-Z, je nutné brát v úvahu **statický rychlostní profil**, podle kterého je dohlížena dovolená rychlost vlaků jedoucích pod dohledem systému ETCS. Pokud je v ochranné dráze nebo v části ochranné dráhy rychlost statického rychlostního profilu posuzované ohrožené cesty vyšší než 60 km/h, je v kontextu čl. 2.1.14 TS 1/2019-Z nutné pro takovou vlakovou cestu uplatnit výluku současných vlakových cest. V případě změny rychlosti statického rychlostního profilu v ochranné dráze se pro zjednodušení procesu posuzování uvažuje změna rychlosti skokem.

Rychlost dle statického rychlostního profilu je určena pravidly dle následujících odrážek:

- V případech, kdy vlaková cesta nezasahuje do přibližovacího úseku PZS, je statický rychlostní profil konstruován tak, že omezení rychlosti pro odbočnou větev výhybky je uplatněno v případě jednoduché výhybky pouze od úrovně jejího hrotu po úroveň jejího námezníku, v případě křížovatkové výhybky od úrovně prvního námezníku ve směru jízdy po úroveň druhého námezníku ve směru jízdy. Ve zbývajících částech vlakové cesty je statickým rychlostním profilem dovolena rychlost dle stavebního uspořádání záhlaví, zhlaví a dopravní koleje. Přitom úseky s dovolenou rychlostí větší než 60 km/h o délce 100 m a méně, nacházející se mezi dvěma úseky s rychlostí 60 km/h a nižší lze pro účely posouzení z hlediska výluky cesty zanedbat.
- V případech, kdy vlaková cesta zasahuje do přibližovacího úseku PZS, platí:
  - rychlost statického rychlostního profilu v části vlakové cesty před začátkem skutečného přibližovacího úseku PZS je určena dle pravidel první odrážky,
  - rychlost statického rychlostního profilu v přibližovacím úseku PZS je buď shodná s návěstěnou rychlostí pro danou vlakovou cestu, nebo je statický rychlostní profil konstruován podle dopisu čj. 1554/2021-SŽ-GR-O14 (Prozatímní zásady pro stanovení rychlosti pro výpočet délky přibližovacího úseku PZS pro využití přínosů ETCS), rozhodující jsou údaje uvedené v tabulce přejezdu pro příslušnou vlakovou cestu.

V případě posuzování ochranné dráhy zajištěné konfigurací kolejí podle dopisů čj. 47270/2018-SŽDC-GŘ-O14 (Zásady pro stanovení rozsahu a výše uvolňovací rychlosti při nasazení systému ETCS na stávající infrastrukturu) a čj. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 (Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravní) se výše uvedená pravidla neuplatňují. O hodnotě uvolňovací rychlosti v těchto případech rozhoduje v souladu s výše uvedenými dopisy nejrychlejší vlaková cesta v ochranné dráze (typicky se jedná o cestu traťovou rychlostí). V případě konfigurace dle obr. 1 je nutné uvažovat, že délka (označená „x“) mezi posuzovaným návěstidlem a místem paty křivky povolené rychlosti je vždy minimálně 100 m (konec křivky povolené rychlosti je v praxi předsazen před hrot výhybky v důsledku uplatnění bezpečnostních rezerv systému ETCS).



**Obr. 1 – posouzení ochranné dráhy zajištěné konfigurací kolejí**

Stavební správy žádám o seznámení projekčních organizací vykonávajících projektování staveb, jejichž náplní je zřízení nebo úprava traťové části ETCS, s tímto dopisem a o uplatnění tohoto dopisu u přípravy staveb, jejichž náplní bude zřízení nebo úprava traťové části ETCS.

Ing. Martin Krupička  
ředitel odboru  
zabezpečovací a telekomunikační techniky  
- podepsáno elektronicky -

**Rozdělovník (jen elektronicky):**

Signal Projekt, s.r.o.  
Ing. Miroslav Švorčík  
svorcik@ocm.signalprojekt.cz

AŽD Praha s.r.o.  
Závod Technika  
divis.antonin@azd.cz

Správa železnic, státní organizace  
Centrum telematiky a diagnostiky  
Správa DZRT  
DLZT Brno  
Sojka@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace  
Stavební správa východ  
SSVsek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace  
Stavební správa západ  
SSZsek@spravazeleznic.cz

**Na vědomí (jen elektronicky):**

Správa železnic, státní organizace  
Odbor řízení provozu  
O11sek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace  
Centrum telematiky a diagnostiky  
Správa DZRT  
RihaVI@spravazeleznic.cz