



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Směrnice SŽDC č. 36

Koncepce diagnostiky závad jedoucích železničních kolejových vozidel

Č.j.:	40334/07-OP
Ukládací znak:	01.3.2
Skartační znak a lhůta:	A – 10
Počet listů:	11
Počet příloh:	4
Počet listů příloh:	9
Gestorský útvar:	Odbor provozuschopnosti ŽDC
Zpracovatelé:	Ing. Zahradník, tel. 2223 35369, zahradnik@szdc.cz (text směrnice a její přílohy), Ing. Beneš, tel. 972232711, benesk@gr.cd.cz GŘ ČD, a.s. odbor automatizace a elektrotechniky, Jiří Trousil, 97228725, jiri.trousil@tucd.cz ČD, a.s. TUČD.
Rozdělovník:	GŘ, I.N, NDC, OKS, OI, OP, OŘ, SS Olomouc, Plzeň, Praha
Rozsah znalostí:	stanoven na str. 5
Účinnost:	1. května 2008

V Praze dne 18 . 4. 2008

Ing. Jan Komárek v.r.
generální ředitel

Směrnice SŽDC č. 36

Koncepce diagnostiky závad jedoucích železničních kolejových vozidel

Schváleno generálním ředitelem SŽDC
dne: 18. dubna 2008
č.j.: 40334/07-OP

Účinnost od 1. května 2008

Gestorský útvar: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor provozuschopnosti ŽDC
Dlážděná 1003/7
110 00 P r a h a 1

Rok vydání: 2008

OBSAH

OBSAH.....	3
LIST PROVEDENÝCH ZMĚN.....	4
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	5
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK.....	6
Článek 1.....	7
Úvod.....	7
Článek 2.....	9
Rozsah platnosti.....	9
Článek 3.....	10
Stanovení rozsahu a způsobu nasazování	10
Článek 4.....	11
Závěrečná a přechodná ustanovení.....	11
Příloha 1 –	Koncepce diagnostiky závad jedoucích železničních kolejových vozidel
Příloha 2 –	Rozmístění diagnostiky závad jedoucích vozidel železniční sítě ČR (tabulka)
Příloha 3 -	Rozmístění diagnostiky závad jedoucích vozidel železniční sítě ČR (mapa)
Příloha 4 -	Provozování diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel

LIST PROVEDENÝCH ZMĚN

Číslo změny	Č. j. změny	Změna se týká ustanovení a příloh:	Datum účinnosti změny	Změnu provedl příjmení a jméno / podpis
	Datum schválení			
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organ. složka	Pracovní činnosti	Znalost
Ř SŽDC	Zaměstnanci ředitelství SŽDC, kteří se zabývají projednáváním projektových dokumentací	úplná: základní ustanovení, příloha 1 informativní: příloha 2
	Zaměstnanci ředitelství SŽDC, kteří se zabývají schvalováním projektových dokumentací	úplná: základní ustanovení, informativní: příloha 1, 2 a 3
Stavební správy SŽDC	Zaměstnanci Stavebních správ SŽDC, kteří se zabývají zadáváním, projednáváním a schvalováním projektových dokumentací a realizací staveb	úplná: základní ustanovení, příloha 1 informativní: příloha 2, 3
		úplná: informativní:
		úplná: informativní:
		úplná: informativní:
		úplná: informativní:
		úplná: informativní:

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

<i>Zkratka</i>	<i>Význam zkratky</i>
ASHZ	autonomní samohasící zařízení
CDP	centrální dispečerské pracoviště
CIN	celkové investiční náklady stavby
ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost
DB AG	Německá dráha, a.s.
DKV	depo kolejových vozidel (ČD, a.s.)
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
GSM-R	digitální rádiová železniční síť
HZS	Hasičský záchranný sbor
IH	indikátor horkoběžnosti typu SERVO instalovaný v 70. letech
IHL	indikátor horkoběžnosti ložisek
IHO	indikátor horkých brzd a obručí
IPK	indikátor plochých kol
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KO	kolejové obvody
ÖBB	Rakouské spolkové dráhy
PK	pata kolejnice
PKP PLK S.A.	Polské dráhy
PN	počítače náprav
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	temeno kolejnice
TRS	traťový rádiový systém (analogový systém)
TSI	technické specifikace interoperability konvenčních tratí
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ŽU	železniční uzel

Článek 1

Úvod

Směrnice Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, „Koncepce diagnostiky závad jedoucích železničních kolejových vozidel“, použitím indikátorů horkoběžnosti ložisek (IHL), indikátorů horkých brzd a obručí (IHO) a indikátorů plochých kol (IPK)“ (dále jen „Koncepce“) řeší ochranu železniční infrastruktury. Tato diagnostická zařízení jsou nedílnou součástí ochrany železničního svršku i dalšího technického vybavení infrastruktury před vlivy špatného technického stavu vozidel.

Požadavek na ochranu železničního svršku není pro celostátní železniční síť nový, nýbrž objevil se již v polovině minulého století. Nově se ke standardním funkcím diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel v souvislosti s přípravou a realizací modernizace (optimalizace) tranzitních koridorů III a IV, rozšiřuje o protipožární a bezpečnostní ochranu tunelových objektů. V současné době se připravují tunelové objekty v úsecích Praha – Beroun, Rokycany – Plzeň a Benešov u Prahy – Votice a přibudou i další tunelové objekty.

Z hlediska četnosti výskytu závad jedoucích železničních vozidel i závažnosti následků vede horkoběžnost ložisek, jejichž účinné bezkontaktní sledování za jízdy se technicky podařilo vyřešit již v 50. letech minulého století. V roce 1969 byla u ČSD zahájena výstavba IH (SERVO) a celkově bylo v krátké době instalováno 25 kusů zařízení, kontrolujících tehdy nejzatíženější tratě. V současné době všechna tato zařízení překročila stanovenou životnost. S postupující modernizací koridorových tratí jsou stávající IH postupně demontovány. Důvodem je nevyhovující technický stav původních IH i to, že instalace starých IH narušuje homogenitu železničního svršku. Proto je zpětná instalace původních indikátorů do modernizovaného svršku nepřijatelná.

Instalace nových IHL, IHO a IPK byla vždy závislá na množství finančních prostředků i nutnosti výběru a provozního ověření nejvhodnějšího nového digitálního zařízení. V obchodní veřejné soutěži na provozní ověření v letech 1998-99 a následně na vybavení prvních 6 kusů bylo vybráno nové diagnostické zařízení IHL+IHO+IPK se zaváděcím listem ZL 16/2001-SZ.

Dosud byly instalovány nové indikátory na vybrané železniční síti ČR:

Typ IHL+IHO+IPK (ASDEK/PMZ/GM/GH/CYBERSCAN 2000)

- **žst. Pardubice**, TÚ Č.Třebová – Praha Libeň, km 299,249 (lichý směr, tr.k.č.2)
- **žst. Pardubice**, TÚ Č.Třebová – Praha Libeň, km 313,224 (sudý směr, tr.k.č.1)
- **žst. Ústí n.L. Střekov**, TÚ Nymburk hl.n. – Ústí n.L. západ, km 417,590
(lichý směr, tr.k.č.2)

- **žst. Brno Horní Heršpice**, TÚ Břeclav – Brno, km 128,780(lichý směr, tr.k.č.2)
- **žst. Přerov**, TÚ Přerov – Břeclav, km 173,000 (lichý směr, tr.k.č.2)
- **žst. Hranice na Moravě**, TÚ Přerov – Bohumín, km 228,280(sudý směr, tr.k.č.1)

Inovovaný typ IHL+IHO+IPK (ASDEK/PMZúGM/GH/PHOENIX)

- **žst. Karlovy Vary hor.n.**, TÚ Chomutov – Cheb, km 193,590 (sudý směr, tr.k.č.1) (ověřovací provoz ukončen a vyhodnocen k 31. 3. 2008).

Lokalizace výše uvedených instalací diagnostických zařízení IHL, IHO a IPK odpovídá jejich požadovanému rozmístění, které je uvedené v příloze č.2 a 3 této směrnice.

Nová generace výše uvedených digitálních indikátorů (IHL+IHO), oproti starým zařízením IH (SERVO) má tyto přednosti:

- současně s indikací horkoběžných ložisek je vyhodnocována i teplota obvodu kola a disku kotoučové brzdy, což umožňuje i zjištění zabrzděných (příbrzděných) vozů,
- instalace traťové části vyžaduje pouze minimální zásahy do železničního svršku (vrtání kolejnic); všechny díly snímací části jsou upevněny držáky ke kolejnici a umožňují jejich rychlou a pohodlnou demontáž pro případ práce veškeré traťové mechanizace,
- vyhodnocování zařízení vyžaduje minimální nároky na obsluhu,
- způsob registrace a záznamu dat umožňuje podstatné úspory provozních nákladů oproti původním IH (speciální registrační papír).
- větší množství využitelných informací v protokolu o kontrole, zejména k zajištění provozu dálkového ovládní zabezpečovacího zařízení (DOZ),
- výstupní data lze přenášet do centra a vytvořit z indikátorů informační systém diagnostiky závad jedoucích vozidel,
- veškeré údaje jsou uchovány v paměti systému a lze je využít pro statistické a kontrolní účely.

Pokud není horkoběžné ložisko či zabrzděný vůz včas zjištěn, může dojít k ukroucení čepu nápravy, uvolnění obruče nebo prasknutí celistvého kola, což je obvykle příčinou vykolejení vozu. Přímým následkem těchto závad mohou být podle rychlosti jízdy vlaku a místa vykolejení nejen materiální škody na vozidle, přepravovaném nákladu a zařízení dopravní cesty, ale i ekologické havárie, zranění a usmrcení osob a také značné provozně – ekonomické dopady z omezení nebo přerušení dopravy v příslušném traťovém úseku. U zabrzděných vozů se dále vytvářejí předpoklady pro vznik požárů a plochých kol. V současné době se na celostátních tratích železniční sítě ČR, zařazené do evropského železničního systému množí případy ukroucení čepu nápravy vozu jedoucího vlaku (žst. Leština nad Sázavou, žst. Dřísy).

Součástí technické náplně jednotlivých staveb modernizace (optimalizace) vybrané železniční sítě ČD, určené do roku 2005 Zásadami modernizace vybrané železniční sítě ČD (č.j. 1/93-O21 ze dne 16.6.1993) a dodatku č. 2 k Zásadám modernizace vybrané železniční sítě ČD (č.j. 890/97-S7 ze dne 30.10.1997) nemohly být nová diagnostická zařízení IHL, IHO a IPK. K výrazné změně došlo až schválením směrnice GŘ SŽDC č. 16/2005 – Zásady modernizace a vybrané železniční sítě České republiky (č.j. 3790/05-OP ze dne 17.1.2006). V článku 4.7 kapitoly Zabezpečovací zařízení směrnice GŘ SŽDC č. 16/2005 požaduje vybavit dílčí úsek modernizace i IHL, IHO a IPK, pokud to koncepce rozmístění indikátorů v daném traťovém úseku ukládá.

Při návrhu i realizaci instalace nových diagnostických zařízení IHL, IHO a IPK je nutné vycházet z předpokladu, že nezbytnou podmínkou bezpečné jízdy vlaků je bezchybný technický stav všech vozidel. Pokud tento stav není provozovatel drážní dopravy schopen zajistit, musí provozovatel dráhy chránit dopravní cestu a včas zjišťovat případné

nepravidelnosti jízdních vlastností vozidel. Včasné zjištění závad a vyřazení vadných vozidel chrání železniční dopravní cestu. Nevyřazením vadných vozidel z vlaku mohou vznikat mimořádné události.

V současné době se použití indikátorů stalo předepsanou součástí interoperability konvenčních tratí i prvkem ochrany tunelových objektů.

Základní cíle koncepce diagnostiky závad na jedoucích kolejových vozidlech železniční sítě České republiky jsou:

- zvýšení bezpečnosti provozu včasným vyřazením poškozeného vozu při použití indikátorů horkoběžnosti (IHL) a indikátorů horkých brzd a obručí (IHO),
- zajištění ochrany železničního svršku i dalších součástí železniční infrastruktury, zejména v modernizovaných úsecích, před vlivem „plochých kol“ při použití indikátoru plochých kol (IPK),
- zvýšení bezpečnosti při jízdě vlaku tunelem a splnění požadavků na požární zabezpečení železničních tunelů diagnostickým zařízením IHL+IHO,
- respektování podmínek interoperability tratí železniční sítě České republiky, zařazených do transevropského konvenčního železničního systému, vybavením IHL, IHO a IPK podle směrnice č.2001/16/ES Interoperabilita transevropského konvenčního železničního systému ve své příloze Technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) subsystému Řízení a zabezpečení,
- výhledové zapojení instalovaných diagnostických zařízení IHL, IHO a IPK do celosíťového informačního systému diagnostiky závad na jedoucích vozidlech, kterým již dnes disponují sousední železniční společnosti ÖBB, DB AG a PKP PLK S.A., včetně možnosti předávání dat.

Koncepce diagnostiky v jednotlivých technických oblastech je uvedena v příloze č.1.

Článek 2

Rozsah platnosti

Tuto „Koncepci“ je nutno uplatňovat při nasazování diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel železniční sítě České republiky v souladu s evropskou směrnicí č. 2001/16/ES Interoperabilita transevropského konvenčního železničního systému v příloze Technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) subsystému Řízení a zabezpečení i dalších platných předpisů a norem. Směrnice platí pro tratě celostátní železniční sítě České republiky zařazené i nezařazené do evropského železničního systému (viz příloha č.2 a 3 směrnice). Provozování diagnostických zařízení řeší předpis V65/1 a příloha č. 4 předmětné směrnice.

Článek 3

Stanovení rozsahu a způsobu nasazování

Požadavky na zpracování do dokumentace stavby a vlastní instalaci jednotlivých indikátorů (IHL, IHO a IPK), vyplývající z koncepce diagnostiky závad na jedoucích železničních kolejových vozidlech, uplatňuje územně příslušná stavební správa SŽDC po projednání se zainteresovanými odbory ředitelství SŽDC. Ostatní subjekty investice (např. smluvní správce předmětných zařízení, atd.) mohou své nároky uplatnit prostřednictvím územně příslušné stavební správy SŽDC.

Instalace dosud realizovaných indikátorů horkoběžnosti a plochých kol (2002-2006) nové generace na vybrané železniční síti ČR vycházela z původní Koncepce sledování nepravidelností jízdních vlastností vozidel u ČD č.j. 60 658/99-O14 ze dne 16.2.1999. Nově se povinnost instalace indikátorů (IHL, IHO a IPK) ukládá ve Směrnici GRŽ SŽDC č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR.

Výsledkem postupného nasazování indikátorů (IHL, IHO a IPK) je vytvoření systému rozmístění indikátorů v kaskádním uspořádání s určenou průměrnou vzdáleností. S ohledem na množství investičních prostředků proběhne realizace etapovitě. Výstavba bude provedena postupným „zahušťováním“ instalovaných indikátorů s propojením do celosíťového informačního systému diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidlech.

Rozhodování o nezbytném počtu, přesné lokalizaci a časovém harmonogramu v rámci investiční akce je výhradně v kompetenci odborných složek ředitelství SŽDC, územně příslušné stavební správy a TÚČD.

Realizace nasazení diagnostických zařízení IHL+IHO, respektive IHL+IHO+IPK bude provedeno ve 2 etapách (viz příloha č.1). V etapě č. 1 jsou zařazeny indikátory na koridorových tratích (tranzitní koridory I-IV). V etapě č. 2 jsou zařazeny indikátory na mimokoridorových tratích vybrané železniční sítě ČR, zařazených do evropského železničního systému.

Celková finanční náročnost instalace diagnostických zařízení:

	IHL+IHO	IHL+IHO+IPK	CZK (CÚ 2008) /mil. CZK/	Poznámky
1. ETAPA	14	21	259	
2. ETAPA	8	15	175	

Předpokládaná realizace všech diagnostických zařízení dle přílohy č. 2 je plánována do 5 let (2008 – 2012).

Článek 4

Závěrečná a přechodná ustanovení

Koncepce diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel železniční sítě České republiky slouží jako závazný podklad pro investora, projektanta, zhotovitele a správce předmětného zařízení za účelem úspěšné přípravy a instalace těchto diagnostických zařízení (IHL, IHO a IPK).

Platnost této směrnice je stanovena dnem podpisu.

V souvislosti s platností této směrnice bude dodatečně do přípravných a projektových dokumentací jednotlivých staveb modernizace (optimalizace) železničních tratí a uzlů doplněna i instalace diagnostických zařízení (IHL, IHO a IPK), pokud je v obvodu těchto staveb plánováno jejich umístění. Dodatečně instalace těchto zařízení u rozestavěných staveb budou řešeny individuálně. Uvedený postup navazuje na schválenou směrnici generálního ředitele SŽDC č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR i směrnici SŽDC č. 30 – Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému.

Příloha č.1 ke Směrnici SŽDC č.36

Příloha 1 – Koncepce diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel

Při návrhu i realizaci instalace diagnostických zařízení IHL, IHO a IPK je nutné vycházet z předpokladu, že nezbytnou podmínkou bezpečné jízdy vlaků je bezchybný technický stav všech vozidel. Pokud tento stav není provozovatel drážní dopravy schopen zajistit, musí provozovatel dráhy chránit dopravní cestu a včas zjišťovat případné nepravdivosti jízdnicích vlastností vozidel. Včasné zjištění závad a vyřazení vadných vozidel chrání železniční dopravní cestu.

Předkládaná koncepce diagnostiky závad jedoucích vozidel železniční sítě České republiky respektuje rozmístění navrhovaných diagnostických zařízení IHL, IHO a IPK a vytváří propojený systém rozmístění indikátorů v kaskádním uspořádání se vzdáleností dle doporučení UIC 30 až 70 km.

Příprava a vlastní instalace plánovaných indikátorů bude provedena ve 2 etapách:

- 1. etapa** **Skupina koridorových indikátorů**, které je třeba realizovat:
(tučně uvedeno číslo příslušného indikátoru)

Koridorové tratě:

Tranzitní koridor I (směr Děčín):

1.4 žst. Skalice nad Svitavou /samostatná stavba/

1.6 žst. Česká Třebová /samostatná stavba/

- 1.10** žst. Kolín /vhodné doplnit do rozestavěné stavby
Průjezd ŽU Kolín/
- 1.12** žst. Praha Běchovice (tr.k. č.2) /vhodné doplnit do připravované stavby
Modernizace TÚ Praha Běchovice –
Úvaly/
- 1.14** žst. Praha Běchovice (tr.k. č.0) /vhodné doplnit do připravované
stavby Modernizace TÚ Praha Běchovice
– Úvaly/
- 1.16** žst. Kralupy nad Vltavou /vhodné doplnit do připravované stavby
Kralupy nad Vltavou, rekonstrukce
pražského zhlaví, respektive Rekonstrukce
SZZ žst. Kralupy nad Vltavou/
- 1.18** žst. Lovosice /vhodné doplnit do připravované stavby
Rekonstrukce SZZ žst. Lovosice/

Tranzitní koridor I (směr Břeclav):

- 1.13** žst. Lovosice /vhodné doplnit do připravované stavby
Rekonstrukce SZZ žst. Lovosice/
- 1.11** žst. Kralupy nad Vltavou /vhodné doplnit do připravované stavby
Rekonstrukce SZZ Kralupy nad Vltavou/
- 1.9** žst. Kolín /vhodné doplnit do rozestavěné stavby
Průjezd ŽU Kolín/
- 1.5** žst. Česká Třebová /samostatná stavba/
- 1.3** žst. Skalice nad Svitavou /samostatná stavba/
- 1.1** žst. Břeclav /je součástí připravované stavby
Interoperabilita TÚ Břeclav – Brno dle
TSI/

Tranzitní koridor II (směr Bohumín):

- 2.5** žst. Staré Město u Uherského Hradiště / samostatná stavba/
- 2.1** žst. Ostrava Svinov /samostatná stavba/

Tranzitní koridor II (směr Břeclav):

- 2.4** žst. Přerov /vhodné doplnit připravovanou stavbu
Rekonstrukce žst. Přerov – jižní část/
- 2.6** žst. Břeclav /vhodné doplnit rozestavěnou stavbu
Rekonstrukce ŽU Břeclav, 1. stavba/

Tranzitní koridor III (směr Mosty u Jablunkova):

- 3.7** žst. Plzeň /vhodné doplnit do připravované stavby
Rekonstrukce uzlu Plzeň/
- 3.5** žst. Zdice /vhodné doplnit do připravované stavby
Optimalizace Beroun – Zbiroh/
- 3.3** žst. Zábřeh na Moravě /samostatná stavba/
- 3.1** žst. Přerov /vhodné doplnit připravovanou stavbu
Rekonstrukce žst. Přerov – severní část/

Tranzitní koridor III (směr Cheb):

- 3.2** žst. Třinec /vhodné doplnit připravovanou stavbu
Optimalizace trati Bystřice nad Olší –
Český Těšín/
- 3.4** žst. Zábřeh na Moravě /vhodné doplnit do rozestavěné stavby
Modernizace TÚ Červenka – Zábřeh na
Moravě, 2.část/
- 3.6** žst. Česká Třebová /samostatná stavba/
- 3.8** žst. Zdice /vhodné doplnit do připravované stavby
Optimalizace Beroun – Zbiroh/

- | | | |
|-------------|----------------------|--|
| 3.10 | žst. Plzeň | /vhodné doplnit do připravované stavby
Rekonstrukce uzlu Plzeň/ |
| 3.12 | žst. Mariánské Lázně | /vhodné doplnit do rozestavěné stavby
Optimalizace Planá u Mariánských
Lázní – Cheb/ |

Tranzitní koridor IV (směr Horní Dvořiště):

- | | | |
|------------|-----------------------|---|
| 4.5 | žst. Benešov u Prahy | /vhodné doplnit do rozestavěné stavby
Optimalizace tratě Benešov – Strančice/ |
| 4.3 | žst. Tábor | /vhodné doplnit do připravované stavby
Modernizace trati Tábor – Sudoměřice/ |
| 4.1 | žst. České Budějovice | /vhodné doplnit do připravované stavby
Modernizace tratě Nemanice I – Ševětín/ |

Tranzitní koridor IV (směr Praha)

- | | | |
|------------|-----------------------|---|
| 4.2 | žst. České Budějovice | /vhodné doplnit do rozestavěné stavby
Optimalizace tratě Horní Dvořiště – České
Budějovice/ |
| 4.4 | žst. Tábor | /vhodné doplnit do rozestavěné stavby
Modernizace tratě Veselí n.L. – Tábor,
1.část Doubí u T. – Tábor/ |
| 4.6 | žst. Benešov | /vhodné doplnit do připravované stavby
Modernizace tratě Vočice – Benešov u
Prahy/ |
| 4.8 | žst. Praha Hostivař | /vhodné doplnit do rozestavěné stavby
Optimalizace tratě Strančice – Praha
Hostivař |

2. etapa Skupina mimokoridorových indikátorů, které je třeba instalovat:
(tučně uvedeno číslo konkrétního indikátoru)

Mimokoridorové tratě – železniční tratě ČR zařazené do evropského železničního systému:

Trať Nymburk hl.n. - Děčín východ (směr Kolín)

- | | | |
|--------------|------------------------|---------------------|
| 073.1 | žst. Ústí n.L. Střekov | /samostatná stavba/ |
| 072.1 | žst. Všetaty | /samostatná stavba/ |
| 231.1 | žst. Nymburk | /samostatná stavba/ |

Trať Nymburk hl.n. – Děčín východ (směr Děčín)

- | | | |
|--------------|--------------|---------------------|
| 072.2 | žst. Všetaty | /samostatná stavba/ |
|--------------|--------------|---------------------|

Trať Brno – Havlíčkův Brod – Nymburk hl.n. (směr Brno)

- | | | |
|--------------|------------------------|---------------------|
| 230.1 | žst. Havlíčkův Brod | /samostatná stavba/ |
| 250.1 | žst. Křižanov | /samostatná stavba/ |
| 250.3 | žst. Brno Královo Pole | /samostatná stavba/ |

Trať Brno – Havlíčkův Brod – Nymburk hl.n. (směr Nymburk)

- | | | |
|--------------|---------------------|--|
| 250.2 | žst. Křižanov | /samostatná stavba/ |
| 250.4 | žst. Havlíčkův Brod | /samostatná stavba/ |
| 230.2 | žst. Kolín | /vhodné doplnit do rozestavěné stavby
Průjezd ŽU Kolín/ |

Trať St.hr. SR – Horní Lideč – Hranice na M. (směr Hranice na M.):

- | | | |
|--------------|------------------------|---------------------|
| 280.2 | žst. Valašské Meziříčí | /samostatná stavba/ |
|--------------|------------------------|---------------------|

Trat' Cheb – Chomutov – Ústí nad Labem (směr Ústí nad Labem):

130.1 žst. Ústí nad Labem západ /samostatná stavba/

Trat' Cheb – Chomutov - Ústí nad Labem (směr Cheb):

130.2 žst. Most /samostatná stavba/

140.2 žst. Cheb /samostatná stavba/

Trat' Budějovice – Plzeň (jednokolejná trat'):

190.4 žst. Plzeň /vhodné doplnit do připravované stavby
Rekonstrukce ŽU Plzeň/

190.2 žst. Horažďovice /samostatná stavba/

190.1 žst. České Budějovice /vhodné doplnit do připravované stavby
Modernizace trati České Budějovice
- Nemanice I/

Trat' Brno – Olomouc (jednokolejná trat'):

300.2 žst. Nezamyslice /samostatná stavba/

Trat' Velký Osek – Hradec Králové (jednokolejná trat'):

020.1 žst. Hradec Králové /vhodné doplnit do připravované stavby
Modernizace jižního zhlaví žst. Hradec
Králové/

Trat' Lysá nad Labem – Praha (směr Praha):

231.2 žst. Praha Vysočany /samostatná stavba/

Trat' Beroun – Praha (směr Praha):

171.1 žst. Praha Radotín /samostatná stavba/

Trat' Domažlice – Plzeň (jednokolejná trat'):

180.1 žst. Plzeň /vhodné doplnit do připravované stavby
Rekonstrukce ŽU Plzeň/

Trat' Klatovy – Plzeň (jednokolejná trat'):

183.1 žst. Plzeň /vhodné doplnit do připravované stavby
Rekonstrukce ŽU Plzeň/

V 1. a 2. etapě budou postupně realizovány navržené indikátory buď jako součást připravovaných či realizovaných staveb podle Směrnice č. 16/2005 GR SŽDC, případně jako samostatné malé stavby. Ročně lze předpokládat realizaci maximálně 5 ks indikátorů způsobem „zahušťování sítě“. Z uvedeného vyplývá, že úplná realizace celého systému diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel je plánována do příštích 5 let (2008-2012).

V průběhu realizace bude z jednotlivých instalací IHL, IHO a IPK bude vytvořen celosíťový informační systém diagnostiky závad jedoucích vozidel, využívaný nejen pro potřeby řízení provozu na železniční síti ČR, výhledově pak jednotlivými dispečery infrastruktury i hasičským záchranným sborem (HZS).

Příloha č.2 ke Směrnici SŽDC č.36

Změna č. 1

Příloha 2 - Rozmístění diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel železniční síť ČR

Koridorové tratě:

trat'	číslo zařízení	směr	typ	žst.
-------	----------------	------	-----	------

I.koridor	1.2 *	Děčín	IHL + IHO + IPK	Brno Horní Heršpice
	1.4		IHL + IHO + IPK	Skalice n/Svit.
	1.6		IHL + IHO + IPK	Česká Třebová
	1.8 *		IHL + IHO + IPK	Pardubice
	1.10		IHL + IHO + IPK	Kolín
	1.12		IHL + IHO + IPK	Běchovice 2.kol
	1.14		IHL + IHO + IPK	Běchovice 0.kol.
	1.16		IHL + IHO + IPK	Kralupy n/Vlt..
	1.18		IHL + IHO + IPK	Lovosice
	1.20		IHL + IHO + IPK	Břeclav
	1.15	Břeclav	IHL + IHO + IPK	Děčín
	1.13		IHL + IHO + IPK	Lovosice
	1.11		IHL + IHO + IPK	Kralupy n/Vlt..
	1.9		IHL + IHO + IPK	Kolín
	1.7 *		IHL + IHO + IPK	Pardubice
1.5	IHL + IHO + IPK		Č.Třebová	
1.3	IHL + IHO + IPK		Skalice n/Svit.	
1.1 *	IHL + IHO + IPK		Břeclav	
II.koridor	2.7	Bohumín	IHL + IHO + IPK	Břeclav
	2.5		IHL + IHO + IPK	St.Město u U.H.
	2.3 *		IHL + IHO + IPK	Přerov
	2.1 *		IHL + IHO + IPK	Ostrava Svinov
	2.8	Břeclav	IHL + IHO + IPK	Bohumín
	2.2 *		IHL + IHO + IPK	Hranice na Mor.
	2.4		IHL + IHO + IPK	Přerov
	2.6		IHL + IHO + IPK	Břeclav
III. koridor	3.13	Mosty u Jablunkova	IHL + IHO + IPK	Cheb
	3.7		IHL + IHO + IPK	Plzeň
	3.5		IHL + IHO + IPK	Zdice
	3.3 *		IHL + IHO	Zábřeh na Mor.
	3.1		IHL + IHO + IPK	Přerov
	3.2 *	Cheb	IHL + IHO + IPK	Třinec
	3.4 *		IHL + IHO	Zábřeh na Mor.
	3.6		IHL + IHO + IPK	Č.Třebová
	3.8		IHL + IHO + IPK	Zdice
	3.10		IHL + IHO + IPK	Plzeň
3.12	jednokol. trať	IHL + IHO + IPK	Mar.Lázně	
IV. koridor	4.5 *	H.Dvořiště	IHL + IHO	Benešov
	4.3		IHL + IHO + IPK	Tábor
	4.1		IHL + IHO + IPK	Č.Budějovice
	4.2 *	Praha	IHL + IHO + IPK	Č.Budějovice
	4.4 *		IHL + IHO	Tábor
	4.6		IHL + IHO + IPK	Benešov
	4.8		IHL + IHO + IPK	Praha Hostivař

Mimokoridorové tratě – železniční tratě ČR zařazené do evropského železničního systému:

trať	číslo zařízení	směr	typ	žst.
Děčín východ - Ústí n/L - Lysá n/L - Kolín	072.1	Kolín	IHL+ IHO + IPK	Všetaty
	231.1		IHL+ IHO + IPK	Nymburk
	072.2	Děčín východ	IHL + IHO + IPK	Všetaty
	072.4 *		IHL + IHO + IPK	Ústí n/L. - Střekov
Kolín - Havl.Brod – Brno	230.1	Brno	IHL + IHO + IPK	Havl.Brod
	250.1		IHL + IHO + IPK	Křižanov
	250.3		IHL + IHO + IPK	Brno - Kr.Pole
	250.2	Kolín	IHL + IHO + IPK	Křižanov
	250.4		IHL + IHO + IPK	Havl.Brod
	230.2		IHL + IHO + IPK	Kolín
st.hr. - H-Lideč - Hranice na M.	280.2	Hranice na M.	IHL + IHO + IPK	Val.Meziříčí
Cheb - Chomutov - Ústí n/L.	140.1 *	Ústí n/L.	IHL + IHO + IPK	Karlovy Vary
	130.1		IHL + IHO + IPK	Ústí n/L. západ
	130.2	Cheb	IHL + IHO + IPK	Most
	140.2		IHL + IHO + IPK	Cheb
Č.Budějovice - Plzeň	190.4	jednokol. trať	IHL + IHO + IPK	Plzeň
	190.2	jednokol. trať	IHL + IHO + IPK	Horažďovice
	190.1	jednokol. trať	IHL + IHO + IPK	Č.Budějovice
Brno - Olomouc	300.2	jednokol. trať	IHL + IHO + IPK	Nezamyslice
V.Osek - H.Králové	020.1	jednokol. trať	IHL + IHO + IPK	Hradec Králové
Lysá n.L.- Praha	231.2	Praha	IHL + IHO + IPK	Praha Vysočany
Beroun - Praha	171.1	Praha	IHL + IHO + IPK	Praha Radotín
Domažlice - Plzeň	180.1	jednokol. trať	IHL + IHO + IPK	Plzeň
Klatovy - Plzeň	183.1	jednokol. trať	IHL + IHO + IPK	Plzeň
Ústí nad Orlicí - Lichkov	024.1	jednokol. trať	IHL + IHO + IPK	Lichkov

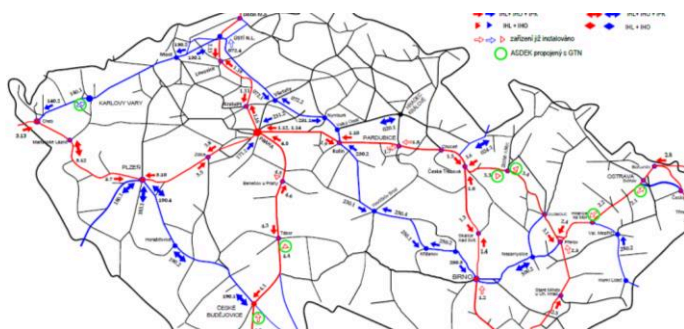
poznámky: * - zařízení již instalováno

Číslo zařízení: x.y

x- číslo tratě (koridoru)

y- pořadové číslo zařízení – rozdělení sudé-liché dáno hlavním (základním) směrem snímání jízdy vozidel

Příloha č. 3 ke Směrnici č. 36
Rozmístění diagnostiky:



Příloha č. 4 ke Směrnici č. 36

Provozování diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel:

Zásady provozování zařízení pro diagnostiku závad jedoucích železničních vozidel stanovuje předpis V 65/1 „Předpis pro provozování diagnostiky závad jedoucích vozidel“.

Ve smyslu tohoto předpisu uzavře SŽDC smlouvu s organizací, zajišťující řízení provozu dráhy, která:

- spolupracuje při výstavbě diagnostických zařízení IHL+IHO a IHL+IHO+IPK, zejména při lokalizaci diagnostického zařízení i stanoviště obsluhy,
- určí pracovníky k obsluze stanoviště obsluhy,
- odpovídá za vyškolení a přezkoušení pracovníků obsluhy,
- kontroluje zda je diagnostické zařízení v činnosti a správně obsluhováno,
- zabezpečuje vedení evidence diagnostikovaných závad IHL, IHO a IPK,
- zabezpečuje uschování tištěných výstupů diagnostického zařízení po dobu 30 dnů.

Organizace, zajišťující řízení provozu dráhy:

- zabezpečuje, aby při jízdě vlaku v prostoru traťové části diagnostického zařízení byl na návěstidlech návěstní znak „Volno“, pokud to provozní situace umožňuje,
- zabezpečuje dostatečnou propustnost železniční stanice, ve které se provádí zastavení vlaku se závadou indikovanou diagnostickým zařízením,
- při nástupu a odevzdávce služby pracovník překontroluje provozní stav diagnostického zařízení; další kontrolu provádí nejméně jednou za směnu,
- při diagnostické zprávě IHL stupně „Stop“ pracovník zajistí dle místních směrnic:
 - = okamžité zastavení vlaku,
 - = vyrozumění strojvedoucího, které musí obsahovat druh poplachu, stupeň poplachu, stranu vlaku a číslo nápravy,
 - = doplnění diagnostické zprávy.
- při diagnostické zprávě IHL stupně „K“ a diagnostické zprávě IHO a IPK stupňů „Stop“ i „K“ pracovník zajistí dle místních směrnic:
 - = zastavení vlaku ve stanici,
 - = vyrozumění DKV, které musí obsahovat druh poplachu, stupeň poplachu, stranu vlaku a číslo nápravy,
 - = vyrozumění doprovodu vlaku,
 - = v případě potřeby manipulaci s vadným vozem,
 - = doplnění diagnostické zprávy číslem vlaku a podpisem.
- při servisní zprávě informativní zajistí informování pracovníky údržby,
- při servisní zprávě omezující některé funkce diagnostických zařízení IHL, IHO a IPK:

- = bere zřetel pouze na diagnostické zprávy IHL, IHO a IPK v servisní zprávě neomezené,
- = zajistí informování pracovníků údržby.
- při servisní zprávě omezující všechny funkce diagnostických zařízení
 - = na diagnostickou zprávu nebere zřetel,
 - = zajistí informování zaměstnance údržby,
 - = provede záznam do diagnostického záznamníku.
- při servisní zprávě s obsahem o neoprávněném vstupu do traťové části, zobrazené v době, kdy není údržbou hlášena práce na traťové části, zajistí neprodleně informování pracovníka údržby.

SŽDC dále uzavře smlouvu se všemi organizacemi, zajišťujícími provozování drážní dopravy, které ve smyslu předpisu V65/1, kapitoly 2, zajistí prokazatelně seznámení všech strojvedoucích, kteří vykonávají službu v daném traťovém úseku:

- s uvedením diagnostického zařízení do provozu a umístěním její traťové části (viz Tabulka traťových poměrů),
- s možností příkazu k okamžitému zastavení vlaku, nutnosti prohlídky ložisek po projetí místa traťové části diagnostického zařízení,
- s nutností sledování těchto míst při jízdách vlaků a nutností zabezpečit průjezd vedeného vlaku tak, aby nedocházelo k neodůvodněnému brzdění nebo zastavení vlaku v prostoru traťové části diagnostického zařízení.

Servisní základna organizace, zajišťující provozování drážní dopravy:

- zajišťuje manipulaci s vozem indikovaným diagnostickým zařízením v rozsahu předpisů a směrnic pro manipulaci s vozem indikovaným IHL+IHO,
- doplňuje evidenci diagnostikovaných závad IHL, IHO a IPK o zjištění technického stavu vozmistrem.

Předpis V65/1 Předpis pro provozování diagnostiky závad jedoucích kolejových vozidel je nutné převzít do kompetence SŽDC z titulu funkce provozovatele dráhy

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

Doložka číslo: 509017

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: e6b7a2e7-c119-4ca6-8eea-54400c07fc97

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Hana KONÍČKOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 29.11.2019 08:17:14



d7ddf6a7-c414-4734-9157-b35661204734