

## **ZOZNAM TABULIEK**

- Tabuľka 1 Rozhodujúce údaje pre bezpečné prevádzkovanie dopravy na dráhe
- Tabuľka 2 Špecifické údaje o železničnej infraštruktúre
- Tabuľka 3 Evidenčné čísla dopravných bodov a kilometrovník
- Tabuľka 4 Údaje o priechodnosti tratí koľajovými vozidlami z hľadiska prevádzkového zaťaženia
- Tabuľka 5 Údaje o priechodnosti tratí obrysom koľajových vozidiel a obrysovými profilmi nákladu na otvorených koľajových vozidlách z hľadiska priestorových charakteristík a údaje so zoznamom miest, kde nie je zachovaný voľný postranný priestor priechodného prierezu
- Tabuľka 6 Spád a stúpanie rozhodné pre výmeru brzdiacich percent a normatívny výmery potrebných brzdiacich percent
- Tabuľka 7 Ustanovenia miestneho významu

## **ÚVODNÉ USTANOVENIA**

1. Tabuľky traťových pomerov sú pomôckou, ktorú tvorí popis vybavenia a označenia častí železničnej infraštruktúry (staníc a príslušných traťových úsekov) a technicko-prevádzkové údaje rozhodujúce pre bezpečné prevádzkovanie dopravy na železničnej infraštruktúry.
2. Za včasné zapracovanie zmien v TTP a za vykonanie záznamov o zmenách vo výtlačku TTP zodpovedá jeho držiteľ.
3. Neobsadené.

## Rozhodujúce údaje pre bezpečné prevádzkovanie dopravy na železničnej infraštruktúre

### Vysvetlivky

#### **Návestný systém – systém prenosu informácií z trate na koľajové vozidlo:**

- Úroveň 0 – národný systém bez prenosu návěstí na koľajové vozidlo
- Úroveň STM – národný systém s prenosom návěstí na koľajové vozidlo
- Úroveň 1 –systém ETCS úrovne 1 (bodový prenos informácií na vlak o dovolení chodu)
- Úroveň 2 –systém ETCS úrovne 2 (líniový prenos informácií o dovolení chodu)

#### **Stĺpec 1 Dopravne, zastávky, nákladiská, vlečky na širšej trati a súčasti dráhy rozhodujúce pre bezpečné prevádzkovanie dopravy na železničnej infraštruktúre**

Hlavné návěstidlá, priecestníky a návěstidlá s trvalou návěstou (Začiatok práce postrku, Koniec práce postrku, Koniec jazdy nepriveseného postrku, Pískajte, Vypnite prúd, Zapnite prúd, Stiahnite zberač, Zdvihnite zberač, Koľaj bez trakčného vedenia, Lichobežníková tabuľka, Pieskovanie zakázané, Koniec zákazu pieskovania, Rekuperácia dovolená, Rekuperácia zakázaná), rozhodujúce pre bezpečné prevádzkovanie dopravy na železničnej infraštruktúre, sa uvádzajú podľa pokynov uvedených nižšie, prípadne použitím pomenovania podľa predpisu [B3]. Ďalej sa uvádzajú sklonovníky, traťové diagnostické systémy stavu koľajových vozidiel.

Neuvádzajú sa odchodové a vložené návěstidlá v dopravných. Vo vybraných prípadoch sa uvádzajú cestové návěstidlá.

#### **Skratky pred názvami:**

- |      |   |
|------|---|
| AH   | - Automatické hradlo                        |
| HI.  | - Hlásnica                                  |
| Hr.  | - Hradlo                                    |
| Odb. | - Odbočka                                   |
| Výh. | - Výhybňa                                   |
| St.  | - Stavadlo (výhybkárske stanovište)         |
| Zv.  | - Závorárske stanovište na širšej trati     |
| ZT   | - Začiatok tunela (v zátvorke názov tunela) |
| KT   | - Koniec tunela (v zátvorke názov tunela)   |

#### **Skratky a značky za názvami:**

- |       |                            |
|-------|----------------------------|
| nákl. | - Nákladisko               |
| nz.   | - Nákladisko a zastávka    |
| zast. | - Zastávka                 |
| odb.  | - Odbočka v obvode stanice |

Tabuľka 1

- ▲ 10 ‰ - Sklonovník – trať stúpa  
▼ 10 ‰ - Sklonovník – trať klesá
- [L] - Predzvesť návěstidla L je umiestnená na kratšiu vzdialenosť ako je zábrzdňá vzdialenosť a miestne pomery zaručujú, že každý vlak na tejto vzdialenosti zastaví alebo zníži rýchlosť v potrebnom rozsahu
- ETCS ... - Začiatok úseku trate vybavenej systémom ETCS (European Train Control System) úrovne vyjadrenej číslom alebo zmena úrovne ETCS
- K-ETCS - Koniec úseku trate vybavenej systémom ETCS
- < (al. >) - Hlavné návěstidlo (priecestník) je na opačnej strane
- VZ 50 - Prepnete VZ na kmitočet 50 Hz
- VZ 75 - Prepnete VZ na kmitočet 75 Hz
- ¤ - Riadiaca stanica na trati s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením / so zjednodušeným riadením dopravy
- ‡ - Trať s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením
- RK ... - Rádiový kanál
- K-PRK - Koniec pokrytia rádiovým signálom
- TDS KV - Traťový diagnostický systém stavu koľajových vozidiel
- (Pískajte)*- Výstražný kolík s časovo vymedzenou platnosťou

### **Triedenie staničných zabezpečovacích zariadení:**

- 1 - 1. kategórie; nie sú vylúčené všetky zakázané súčasné vlakové cesty a nemusia mať hlavné návěstidlá závislé od polohy pohyblivých častí výhybiek a výkoľajok nachádzajúcich sa vo vlakovej ceste alebo s ňou súvisiacich (priama bočná ochrana)
- 2 - 2. kategórie; sú vylúčené všetky zakázané súčasné vlakové cesty a musia mať hlavné návěstidlá závislé od polohy pohyblivých častí výhybiek a výkoľajok nachádzajúcich sa vo vlakovej ceste alebo s ňou súvisiacich (priama bočná ochrana) a od stavu návěstidiel tvoriacich jej nepriamu bočnú ochranu
- 3 - 3. kategórie; sú vylúčené zakázané súčasné jazdné cesty a musia mať hlavné a zriaďovacie návěstidlá závislé od polohy pohyblivých častí výhybiek a výkoľajok nachádzajúcich sa v jazdnej ceste alebo s ňou súvisiacich (priama bočná ochrana), od stavu návěstidiel tvoriacich jej nepriamu bočnú ochranu a od voľnosti jazdnej cesty

Tabuľka 1

**Návestidlá pre elektrickú prevádzku a iné dôležité zariadenia elektrotechniky a energetiky**

- Z= - Začiatok jednosmernej trakčnej prúdovej sústavy  
Z~ - Začiatok jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy s napätím 25 kV, 50 Hz  
Z~15 - Začiatok jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy s napätím 15 kV, 16,7 Hz  
K = - Koniec jednosmernej trakčnej prúdovej sústavy  
K~ - Koniec jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy s napätím 25 kV, 50 Hz  
K~15 - Koniec jednofázovej trakčnej prúdovej sústavy s napätím 15 kV, 16,7 Hz  
TM - Trakčná meniareň  
NP - Neutrálne pole  
TNS - Trakčná napájacia stanica  
SpS - Spínacia stanica  
(*Stiahnite zberač*) - Návesť s dočasnou platnosťou  
ZO-W - Začiatok úseku s obmedzením výkonu HKV  
KO-W - Koniec úseku s obmedzením výkonu HKV

**Priestestia**

- k - Nezabezpečené priestestie (výstražné kríže)  
PZM - Priestestné zariadenie mechanické  
PZS 1 (PZS 1Z) - Priestestie vybavené priestestným zariadením svetelným (so závorami) 1. kategórie, t.j. bez väzby alebo len s čiastočnou väzbou na pohyb KV  
PZS 2 (PZS 2Z) - Priestestie vybavené priestestným zariadením svetelným (so závorami) 2. kategórie, t.j. s úplnou väzbou na pohyb KV  
PZS 3 (PZS 3Z) - Priestestie vybavené priestestným zariadením svetelným (so závorami) 3. kategórie, t.j. s úplnou väzbou na pohyb KV a dávajúce informáciu o svojom prevádzkovom stave vodičovi KV  
ZČP - Zapnite čistiaci prítlak brzdových zdrží  
VČP - Vypnite čistiaci prítlak brzdových zdrží  
X-..... - Priestestník  
HIÚ - Hranica izolovaného (ovládacieho) úseku pred PZS 3. kategórie s medzným výstražným časom

**Stĺpec 2 Kilometrická poloha**

- ! - Miesto na trati so sťažným prístupom záchranej služby

## Tabuľka 1

### Stĺpec 3 **Triedenie TZZ a počet traťových koľají**

- 1 - 1. kategórie; telefonické dorozumievanie
- 2 - 2. kategórie; poloautomatické traťové zabezpečovacie zariadenie
- 3 - 3. kategórie; automatické traťové zabezpečovacie zariadenie
- Pr - Hlavné návěstidla na trati so samostatnými predzvest'ami
- # - Trať dvojkoľajná, nevybavená TZZ pre obojsmernú prevádzku
- X - Trať dvojkoľajná, dovolené jazdy proti správne mu smeru

### Stĺpec 4 **Trvalé obmedzenie najvyššej traťovej rýchlosti pre jazdu po správnej koľaji**

- 50<sup>^</sup> - Vlak smie zvyšovať rýchlosť ihneď, ako čelo vlaku prejde popri rýchlostníku
- (50) - Rýchlosť pre činné HKV patriace do skupiny „3“ priečných účinkov na koľaj je uvedená v zátvorke kurzívou
- [30] - Obmedzenie traťovej rýchlosti vzhľadom na obmedzenia železničnej infraštruktúry
- 160 - V čitateli je uvedená rýchlosť pre vlaky zostavené z vozidiel
- 140 - s naklapacími skriňami. V menovateli je uvedená rýchlosť pre ostatné vlaky, ak ich rýchlosť nie je obmedzená rýchlostníkom pre činné HKV patriace do skupiny „3“ priečných účinkov na koľaj

### Stĺpec 5 **Trvalé obmedzenie najvyššej traťovej rýchlosti pre jazdu proti správne mu smeru; po nesprávnej koľaji**

### Stĺpec 6 **Druh pozemnej komunikácie**

- C-I. - cesty I. triedy a miestne komunikácie zodpovedajúceho dopravného významu,
- C-II. - cesty II. triedy a miestne komunikácie zodpovedajúceho dopravného významu,
- C-III. - cesty III. triedy a miestne komunikácie zodpovedajúceho dopravného významu,
- C-IV. - účelové komunikácie a ostatné miestne komunikácie,
- P - miestne nemotoristické komunikácie, t.j. priechody pre chodcov a/alebo cyklistov, mimo motorových vozidiel

### Stĺpec 7 **Poznámky**

- ! - ŽST s vloženými návěstidlami
- (-) - Nedostatočná alebo chýbajúca priamka medzi oblúkmi pred výhybkami alebo medzi nimi
- +
- Dopravňa bez odchodových návěstidiel
- ∩ - Nevyhovujúci polomer oblúka
- ∩U - Nevyhovujúce parametre pri oblúkoch opačných smerov

Tabuľka 1

†1	- Priecestné upozorňovadlo, číslica udáva počet priecestí, na stave ktorých je návestidlo závislé
bez VZ	- Dopravné koľaje stanice, na ktorých nie je zabezpečený prenos návestných znakov hlavného návestidla na mobilnú časť zariadenia VZ hnacieho koľajového vozidla
DK	- Dopravná kancelária
k.	- Stanovište kontroly PZS, stanovište vyhodnocovacieho zariadenia TDS KV
KHIÚ .....	- Koniec hranice izolovaného (ovládacieho) úseku PZS
KMSP	- Koniec miesta so sťaženým prístupom záchranej služby
križ.	- Koľajová križovatka
most	- most
nú	- Neprehľadný úsek
nžkm	- Nový železničný kilometer
o.	- Stanovište obsluhy PZM
om	- Oporný múr
op	- Opakovací výstražný kolík
ps	- Traťový úsek je ohrozený padaním skál
PHS	- Protihluková stena
prech.	- Nedostatočná alebo chýbajúca prechodnica
prev.	- Nedostatočné alebo chýbajúce prevýšenie
priec.	- najvyššej traťovej rýchlosti nezodpovedajú rozhládové pomery na priecestí alebo dĺžka približovacieho úseku priecestia
priep.	- Prieput
SV	- Dopravňa so samovratnými výhybkami
sžkm	- Starý železničný kilometer
TV	- Úprava trakčného vedenia nezodpovedá dlhodobo najväčšej traťovej rýchlosti
TZ	- Trvalo zatvorené priecestie
TZ-P	- Trvalo zatvorené priecestie využívané ako nezabezpečený priechod pre chodcov a cyklistov
v bez z	- Výhybky nezávislé na hlavných návestidlách
ZHIÚ .....	- Začiatok hranice izolovaného (ovládacieho) úseku PZS
zm	- Zárubný múr
ZMSP	- Začiatok miesta so sťaženým prístupom záchranej služby
zv	- Zabezpečenie výhybiek nevyhovuje najväčšej traťovej rýchlosti
zváž. územie	- Traťový úsek sa nachádza na zväznom území
žel. spodok	- Stav železničného spodku dlhodobo nevyhovuje najväčšej traťovej rýchlosti
žel. zvršok	- Stav železničného zvršku dlhodobo nevyhovuje najväčšej traťovej rýchlosti

Tabuľka 2

## Špecifické údaje o železničnej infraštruktúre

### Vysvetlivky

Z – Začiatok trate

K – Koniec trate

Stĺpec 1 **Stanice, výhybne a nákladiská** (vlečky na širej trati)

Stĺpec 2 **Najväčšia užitočná dĺžka dopravnej koľaje**

Na dvojkolajných tratiach je v čitateli uvedená dĺžka v metroch pre smer ku koncu trate, v menovateli pre smer k začiatku trate (párna skupina/nepárna skupina koľají v stanici).

Stĺpec 3 **Posun medzi dopravňami za vlakom nie je dovolený smerom**

Stĺpec 4 **Dovolený počet skupín vozňov spojených zásielkami mimoriadnej dĺžky alebo tuhou spojku**

Stĺpec 5 **Rozhodné stúpanie pre normatív hmotnosti v ‰** (od začiatku ku koncu trate)

Stĺpec 6 **Rozhodné stúpanie pre normatív hmotnosti v ‰** (od konca k začiatku trate)

Stĺpec 7 **Potrebné brzdiace percentá zaist'ovacích brzd pre zaistenie súprav vozidiel v dopravni**

Stĺpec 8 **Spád väčší ako 2,5 ‰ alebo s týmto spádom hraničí smerom**

Stanice, ktoré sa nachádzajú čo len z časti na sklone väčšom ako 2,5 ‰, sa musia považovať za stanice, kde sa takýto sklon vyskytuje kdekoľvek a v akejkolvek dĺžke v obvode stanice, prípadne kde takýto spád začína v bezprostrednej blízkosti za obvodom stanice.

Stĺpec 9 **Dovolené jazdy vlakov elektrickej trakcie zotrvačnosťou smerom**

Pri tomto spôsobe jazdy je dovolené uskutočňovať prechod vlaku stanicou len na návesť „Voľno“ vchodového a odchodového (cestového) návestidla tak, aby vlak nemusel znižovať rýchlosť pre návesti vchodového, odchodového (cestového) návestidla.

Stĺpec 10 **Traťový rádiový kanál**

Stĺpec 11 **Styčný kanál výpravcu ŽST**

Stĺpec 12 **Poznámky**

Tabuľka 3

**Evidenčné čísla dopravných bodov  
a kilometrovník**

Vysvetlivky

Stĺpec 1 **Evidenčné číslo dopravného bodu**

Stĺpec 2 **Názov dopravného bodu**

Stĺpec 3 **Kombinácie vzdialenosti medzi dopravnými bodmi**



Tabuľka 4

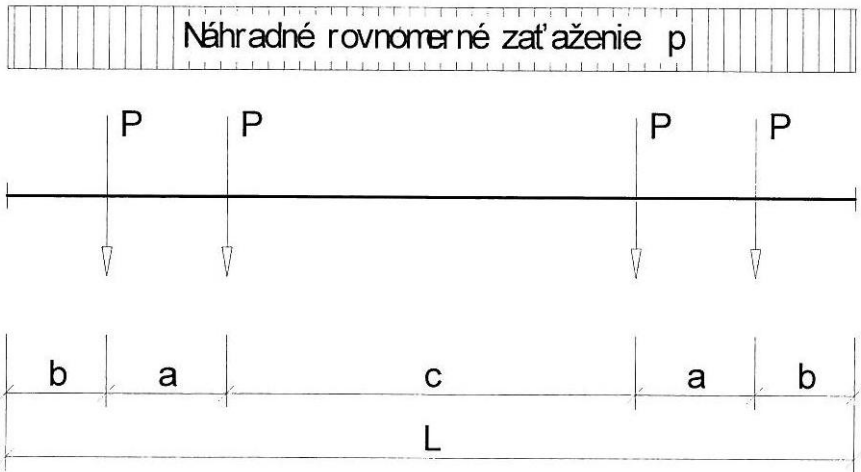
## Údaje o priechodnosti tratí koľajovými vozidlami z hľadiska prevádzkového zaťaženia

Priechodnosť tratí koľajovými vozidlami z hľadiska prevádzkového zaťaženia je definované:

1. kategóriou zvislého zaťaženia a
2. skupinou priečných účinkov

Vysvetlivky

- Stĺpec 1 **Trat' (úsek trate, kde je povolená rovnaká kategória zvislého zaťaženia trate alebo skupina priečných účinkov)**
- Stĺpec 2 **Kategória povoleného zaťaženia trate podľa zvislých účinkov KV definovaného kategóriou zvislého zaťaženia na trat'**
- Stĺpec 3 **Dovolená skupina priečných účinkov na trat' podľa vyvodenej priečnej sily HKV na koľaj v oblúkoch malých polomerov**
- Stĺpec 4 **Miesta a podmienky obmedzenia alebo povolenia výnimočnej priechodnosti KV a HKV**



**Obr. č. 1** Vzorová schéma koľajového vozidla s dvomi dvojnápravovými podvozkami ( $a=1,8$  m;  $b=1,5$  m;  $c$  – premenné)

Kategória zvislého zaťaženia: **A; B1; B2; C2; C3; C4; D2; D3; D4; E4 a E5**

Tabuľka 4

Kategória zvislého zaťaženia je označenie pre zvislé zaťaženie určenými vzorovými schémami štvornápravového koľajového vozidla (KV) (rozmerov a, b, c), určujúce najväčšiu hmotnosť [t]na nápravu KV (označenie písmenami A, B, C, D, E), súčasne s najväčšou hmotnosťou [t/m]na 1 m trate (medzi nestlačenými nárazníkmi) vyvolané týmito vozidlami (označenie číslami 1, 2, 3, 4, 5), podľa [B10] a [B21].

**Klasifikácia tratí do kategórie zvislého zaťaženia** – pre zariadenie trate je rozhodujúce dovolené zaťaženie infraštruktúry trate (železničného zvršku, železničného spodku a stavieb železničného spodku) hmotnosťou [t] na nápravu a rovnomerným zaťažením na 1 m koľaje (trate). Účinky spôsobené zaťažením kategóriou zvislého zaťaženia musia byť vždy menšie ako účinky spôsobené dovoleným zaťažením jednotlivých častí infraštruktúry.

**Tab. č. 1** Tabuľka rozdelenia kategórií zvislého zaťaženia

Číslo kategórie zaťaženia	Najväčšia hmotnosť na 1m koľaje p (t/m) vyvolaná KV s dvomi dvojnápravovými podvozkami podľa vzorovej schémy s najväčšou hmotnosťou na nápravu P [t]	Najväčšia hmotnosť na nápravu P (t)				
		A	B	C	D	E
		16	18	20	22,5	25
1	5,0	A	B1	-	-	-
2	6,4	-	B2	C2	D2	-
3	7,2	-	-	C3	D3	-
4	8,0	-	-	C4	D4	E4
5	8,8	-	-	-	-	E5

Dovolené prevádzkové zaťaženie sa uvedie podľa [B4], prílohy č. 2 pre trate s rozchodom 1520 mm a podľa prílohy č. 3 pre trate s rozchodom menším ako 1435 mm.

## Tabuľka 4

### Priechodnosť tratí kategóriou zvislého zaťaženia KV

Železničnej trati sa priradí príslušná kategória zvislého zaťaženia, ak po nej môže byť prevádzkovaný neobmedzený počet KV, ktoré zodpovedajú usporiadaním náprav, hmotnosťou na nápravu a rovnomernou hmotnosťou na 1 m trate pre uvedenú kategóriu zvislého zaťaženia a to bez obmedzenia alebo s obmedzením rýchlosti, ktoré je návstené.

HKV sa z hľadiska priečných účinkov na železničný zvršok zatrieďujú do skupín priečných účinkov podľa veľkosti maximálnej priečnej sily, ktorou HKV pôsobí na železničný zvršok v oblúkoch malých polomerov, zistenej jazdno-technickými skúškami podľa vyhlášky [B19], ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke.

**Tab. č. 2** Tabuľka rozdelenia HKV do skupín priečnosti podľa veľkosti priečných účinkov

Skupina	Maximálna priečna sila (kN)
1	$\leq 50$
2	50 - 60
3	$> 60$

Výnimočná priechodnosť KV a hnacích KV na trati je podmienená individuálnym posúdením trate a vozidla.

Mimoriadna prechodnosť KV s prekročeným dovoleným prevádzkovým zaťažením na trati je podmienená individuálnym posúdením trate a vozidla (je posudzovaná ako mimoriadna zásielka s prekročeným zaťažením) [podľa vyhlášky [B22]].

Tabuľka 5

**Údaje o priechodnosti tratí obrysom koľajových vozidiel a obrysovými profilmi nákladu na otvorených koľajových z hľadiska priestorových charakteristík a údaje so zoznamom miest, kde nie je zachovaný voľný postranný priestor priechodného prierezu**

Údaje o priechodnosti tratí z hľadiska priestorových charakteristík sú definované:

- a) obrysom vozidla pre medzinárodnú dopravu (G1 alebo G2) [B12;B16;B8],
- b) obrysom vozidla pre kombinovanú dopravu (GA; GB; GC) [B18],
- c) obrysom vozidla pre previazané KV (0-VM; 1-VM; 2-VM) (z rozchodu 1,520/1,435 m) [B17],
- d) obrysovými profilmi pre kombinovanú dopravu (P/C kódy) [B20],
- e) obrysovými profilmi pre kódované zásielky s PNM (IRP kódy) [B15;B14].

**Obrys koľajového vozidla** – je obrys vozidla v rovine kolmej k pozdĺžnej ose koľaje a umiestnený kolmo a sústredne ku koľaji, ktorý vymedzuje vzdialenosti bodov vonkajšieho povrchu vozidla a jeho súčastí v krajných statických polohách od osi koľaje.

**Nakladacia miera** – je pomenovanie statického obrysu KV, ktorý určuje max. dovolený obrys nákladu na vozňoch otvorenej konštrukcie. Nakladaciu mieru definuje správca infraštruktúry pre všetky trate alebo pre jednotlivé trate.

**Priechodný prierez** – je obrys v rovine kolmej k pozdĺžnej ose koľaje, umiestnený kolmo a sústredne ku koľaji, ktorý vymedzuje vzdialenosti zvonku ležiacich stavieb a zariadení od stredu koľaje a od spojnice temien koľajnicových pásov (STKP) tak, že vzniká nad koľajou voľný priestor pre bezpečný priechod vozidiel, ktoré vyhovujú obrysom vozidla, pre ktorý bol priechodný prierez vytvorený.

Priechodnosť tratí KV s príslušným obrysom vozidla je určená priechodným prierezom (bez postranných rozšírení), ktorý zodpovedá príslušnému statickému alebo kinematickému obrysom vozidla. Medzi priechodným prierezom a príslušným obrysom KV musí byť zachovaný voľný priestor pre jeho bezpečný priechod – zabezpečená priestorová priechodnosť B13;B9].

Tabuľka 5

Koľajové vozidlá a otvorené koľajové vozidlá s nákladmi zodpovedajúcimi:

- obrysom vozidla pre medzinárodnú dopravu (G1 alebo G2),
- obrysom vozidla pre kombinovanú dopravu (GA; GB; GC),
- obrysom vozidla pre previazané KV (0-VM; 1-VM; 2-VM),

sú priechodné na tých tratiach, pri ktorých je uvedené príslušné označenie odpovedajúce danému obrysu vozidla.

Železničnej trati sa priradí príslušný obrys vozidla, ak po nej môže byť prevádzkovaný bez obmedzenia neobmedzený počet KV, ktoré zodpovedajú svojou konštrukciou a rozmermi uvedenému obrysu vozidla.

Priechodnosť KV s konštrukciou alebo nákladom presahujúcim priradený obrys KV na trati je podmienená individuálnym posúdením trate a vozidla (je posudzovaná ako mimoriadna zásielka s prekročenou nakladacou mierou (PNM)).

Na tratiach v správe ŽSR sú používané nasledovné statické alebo kinematické obrysy KV a im príslušné priechodné prierezy.

**Tab. č. 3** Priechodné prierezy, statické a kinematické obrysy

UIC					OSŽD				
<b>Označenie priechodných prierezov</b>									
Pp C	Pp B	Pz(GU2)	Pp A	GU1		2-SM	1-SM	0-SM	
<b>Označenie kinematických obrysov</b>									
GC <sub>K</sub>	GB <sub>K</sub>	G2 <sub>K</sub>	GA <sub>K</sub>	G1 <sub>K</sub>		2-VM <sub>K</sub>	1-VM <sub>K</sub>	0-VM <sub>K</sub>	
<b>Označenie statických obrysov</b>									
GC	GB	G2*	GA	G1*	NM <sub>UIC</sub>	2-VM	1-VM	0-VM	02-VM* 03-VM*
UIC					OSŽD				

\*)Plati: G2 = 02-VM = NM<sub>ŽSR</sub>

G1 = 03-VM > NM<sub>UIC</sub>

KV s označením RIV; RIC sú priechodné, ak je trať označená minimálne obrysom G1. KV s označením MC a súčasne RIV, RIC sú priechodné, ak je trať označená minimálne obrysom G2 (NM<sub>ŽSR</sub>). KV s označením MC-0 sú priechodné, ak je trať označená minimálne obrysom 0-VM.

KV s označením MC-1 sú priechodné, ak je trať označená minimálne obrysom 1-VM. KV s označením MC-2 sú priechodné, ak je trať označená minimálne obrysom 2-VM.

## Tabuľka 5

Otvorené koľajové vozidlá s nákladmi zodpovedajúcimi nakladacej miere pre príslušný statický obrys KV a zúženými pre prejazd oblúkmi podľa nakladacích tabuliek môžu byť prevádzkované na tých tratiach, pri ktorých označenie zodpovedá danému statickému obrysu vozidla.

Otvorené koľajové vozidlá s nákladmi zodpovedajúcimi:

- a) obrysovým profilom pre kombinovanú dopravu [P/C kódy],
- b) obrysovým profilom pre kódované zásielky s PNM [IRP kódy],

sú priechodné na tých tratiach, pri ktorých je uvedené príslušné kódové označenie odpovedajúce obrysovému profilu alebo väčšie.

Údaje so zoznamom miest, kde nie je zachovaný voľný postranný priestor priechodného prierezu

Na miestach, uvedených v tabuľke 5, v ŽST a na širšej trati a najmä v ŽST, kde nie je zachovaný voľný postranný priestor priechodného prierezu, musí každý zamestnanec všeobecne dbať na bezpečnosť a opatrnosť. Je nebezpečné vychyľovať sa z KV, zdržovať sa na stúpadlách KV, vedľa koľaje a je zakázané otvárať bočné dvere KV.

Tieto miesta musia byť označené predpísaným spôsobom a musia byť uvedené v TTP; ak ide o ŽST, takéto miesta musia byť uvedené aj v prevádzkovom poriadku ŽST.

Evidujú sa stavby a zariadenia:

a) zasahujúce do postranného rozšírenia priechodného:

- pre rozchod koľaje 1435 mm: -  $b \leq 2200 \text{ mm} + \Delta$  (bodové stavby),  
-  $b \leq 2500 \text{ mm} + \Delta$  (súvislé s dl.  $l \geq 3,0 \text{ m}$ ),
- pre rozchod koľaje 1520 mm: -  $b \leq 2450 \text{ mm} + \Delta$  (bodové stavby),  
-  $b \leq 2600 \text{ mm} + \Delta$  (súvislé s dl.  $l \geq 3,0 \text{ m}$ ),

b) nevyhovujúce priechodnému prierezu – nachádzajúce sa pod ( $h < 1,0 \text{ m}$ ) alebo nad ( $h > 3,05 \text{ m}$ ) postranným rozšírením, ak sa nejakým spôsobom dotýkajú prípadne zasahujú do jadra príslušného priechodného prierezu (napr. 1-SM; MPP; TPP).

### Vysvetlivky

#### Záhlavie **Obrys vozidla; Priechodný prierez**

#### Stĺpec 1 **Miesto, kde nie je dodržaný voľný postranný priestor priechodného prierezu**

Uvedú sa identifikačné údaje miest (v stanici na koľaji číslo, na trati v km a traťovej koľaji číslo), v ktorých nie je zachovaný voľný postranný priestor priechodného prierezu.

Tabuľka 5

### Stĺpec 2 **Presná poloha miesta**

Uvedie sa poloha miesta v smere od začiatku ku koncu trate takto:

- L - vľavo od začiatku trate
- P - vpravo od začiatku trate
- LP - po oboch stranách
- ZVTD - znížená výška trolejového drôtu

### Stĺpec 3 **Doplňujúce údaje o mieste, v ktorom nie je dodržaný voľný postranný priestor priechodného prierezu (vzdialenosť od osi koľaje)**

Uvedie sa presný názov stavby alebo zariadenia, ktoré zasahuje do postranného priestoru priechodného prierezu.

Obrysový profil kombinovanej dopravy – P/C kódy (P/C 00/000)

Profil kombinovanej dopravy je zo všetkých strán uzatvorený priestor so stanoveným tvarom a rozmermi, do ktorého sa musí dať vpísať nákladová jednotka v polohe, ktorú zaujíma pri preprave na vozni.

*P – vozne na prepravu návesov na kapsových vozňoch*

*C – vozne na preprava výmenných nadstavieb a kontajnerov*

*(B – vozne umožňujúce horizontálnu prekládku)*

Profil sa určí vo výkresoch pre príslušnú nákladovú jednotku kombinovanej dopravy. Nákladová jednotka sa uloží na vozeň príslušného druhu do nakladacej polohy (prepravnej polohy), ktorá je najvýhodnejšia. V takejto polohe uloženia sa nákladová jednotka musí dať vpísať do vnútornej obálky príslušného druhu vozňa, pri akomkoľvek zaťažení, pri vzduchom vypružených návesoch po ich odvzdušení.

Každý profil sa skladá z „**dolnej časti**“ a z „**hornej časti**“:

- dolná časť je určená vnútornou obalovou plochou pri jednotlivých druhoch vozňov **P alebo C** (B) a stanovená technickými podmienkami pre každú nákladovú jednotku kombinovanej dopravy (ďalej NJKD)
- horná časť v tvare strechy udáva možnosť očíslovať profily od 00 do 99 a od 330 do 429, ktoré sa dajú identifikovať v 10 milimetrových výškových krokoch v závislosti od výšky strechy nad základňou

V súlade s druhmi vozňov P/C (B) a zohľadnení profilov **sa každej trati kombinovanej dopravy pridelia číselné profilové kódy:**

- dvojmiestne čísla **00 až 99** platia zásadne pre dopravu NJKD so šírkou 2 440 mm – 2 500 mm,
- trojmiestne čísla **330 až 429** platia zásadne pre dopravu NJKD so šírkou 2 501 mm – 2 600 mm.

## Tabuľka 5

Pre dopravu NJKD na kompatibilnom vozni platí **podmienka**, že **vypočítaný profilový kód vozňa P/C so zásielkou musí byť menší alebo zhodný s profilovým kódom trate P/C pre kombinovanú dopravu.**

### Obrysový profil pre kódované zásielky s PNM - **IRP kódy (IRP 0000)**

Princíp spočíva v tom, že bolo rozmerovo zadefinovaných 44 obrysových profilov a k nim priradené štvorciferné číselné kódy (0000) (pre rôzne šírky a výškové škály) nazvaných ako obrysové „IRP kódy“ – (International Rail Profile). Kódové označenia a rozmery obrysov „IRP kódov“ s farebným rozlíšením podľa výškových škál sú uvedené vo vyhláske [B14] a [B15]. Obrysové „IRP kódy“, sú symetrické k ose koľaje a vytvárajú tzv. statické vzťažné obrysy.

Posúdenie priechodnosti obrysových profilov IRP kódov na konkrétnej trati je vykonávané vo vzťahu k zameraným a evidovaným stavbám a zariadeniam na trati. Výsledkom posúdenia je spracovanie „Katalógu priechodnosti IRP kódov na tratiach ŽSR“.

Zásielka s PNM (zadefinovaná rozmermi kritických bodov), ktorej doprava sa uvažuje v obrysovom systéme „IRP kódov“ sa taktiež ohodnotí niektorým z IRP kódov.

Kódované zásielky sú priechodné na tých tratiach, pri ktorých je uvedené príslušné kódové označenie odpovedajúce obrysovému profilu zásielky alebo väčšie.

Prepravné podmienky sú uvedené v „Katalógu priechodnosti IRP kódov na tratiach ŽSR“ pre konkrétny IRP profilový kód a sú platné pre trať (resp. traťový alebo definičný úsek) vždy pre cestu tam aj späť.

Zásielka, ktorá je ohodnotená IRP kódom, je dopravovaná v režime IRP s predhláškou.



Tabuľka 6

**Spád a stúpanie rozhodné pre výmeru brzdiacich percent a normatívy výmery potrebných brzdiacich percent**

- A** - Platí pre vlaky osobnej dopravy do 60 náprav brzdených v režime P, R alebo R+Mg a pre vlaky nákladnej dopravy do 400 m brzdené v režime P.
- B** - Platí pre vlaky osobnej dopravy 61 až 100 náprav brzdených v režime P, R alebo R+Mg a pre vlaky nákladnej dopravy 401 až 700 m brzdené v režime P.

