

KÓDOVANIE PRECHODOVÝCH PRIEREZOV PRI PREPRAVE MIMORIADNYCH ZÁSIELOK V ŽELEZNIČNEJ NÁKLADNEJ PREPRAVE

doc. Ing. Ján Knižka, PhD., Ing. Vladimír Klapita, PhD., Ing. Ján Lopata

Úvod

Dôležitým faktorom pri realizácii preprav mimoriadnych zásielok v železničnej nákladnej preprave je vytvorenie súvislého logistického reťazca, ktorý zabezpečí bezproblémový harmonizovaný priebeh prerokovania medzi jednotlivými zainteresovanými zložkami prepravného procesu a kvantitatívne skráti čas prerokovania žiadosti.

Ako jeden z prijateľných a najpriechodnejších návrhov, ktorý zjednoduší a radikálne skráti čas posudzovania a realizácie preprav mimoriadnych zásielok v medzinárodnej železničnej preprave sa javí nemecký a rakúsky model, ktorý vychádza z vopred definovaných a odsúhlasených prepravných podmienok pre jednotlivé typy mimoriadnych zásielok s prekročenou nakladacou mierou.

1. Typová preprava mimoriadnych zásielok v medzinárodnej železničnej preprave

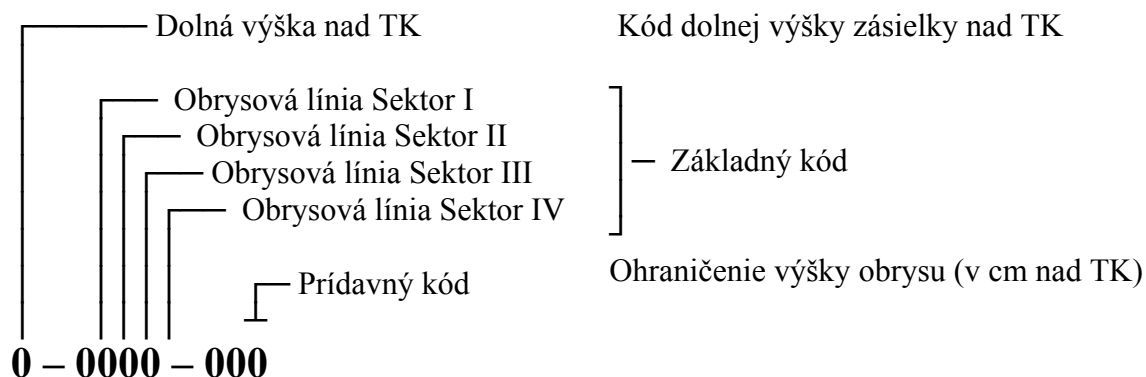
Vo svojej podstate je typová preprava zásielok s prekročenou nakladacou mierou preprava mimoriadnej zásielky podľa medzinárodnej unifikovanej sústavy typu UIC, je to vlastne vykonanie prepravy mimoriadnej zásielky na základe vopred dohodnutých obrysov pri rovnakých dopravných podmienkach (obmedzeniach). Pre tieto vopred dohodnuté obrysy sa vypracuje sústava pomocných nakladacích mier – tzv. obrysová schéma.

Každá mimoriadna zásielka s prekročenou nakladacou mierou pri takejto preprave bude vyjadrená profilom zásielky a sústavou číslíc, ktoré definujú priebeh obrysových čiar. Toto označenie sa nazýva kód mimoriadnej zásielky.

Preprava v obrysoch bude mať osempozitný kód (tab. č.1.) vyjadrujúci:

- **použiteľný voľný priechodový priestor trate** (Obrysový kód trate – spolu so zvoleným Profilovým číslom **PR XXX**),
- **nakladaciu mieru** (Obrysový kód zásielky).

Schéma štruktúry kódu



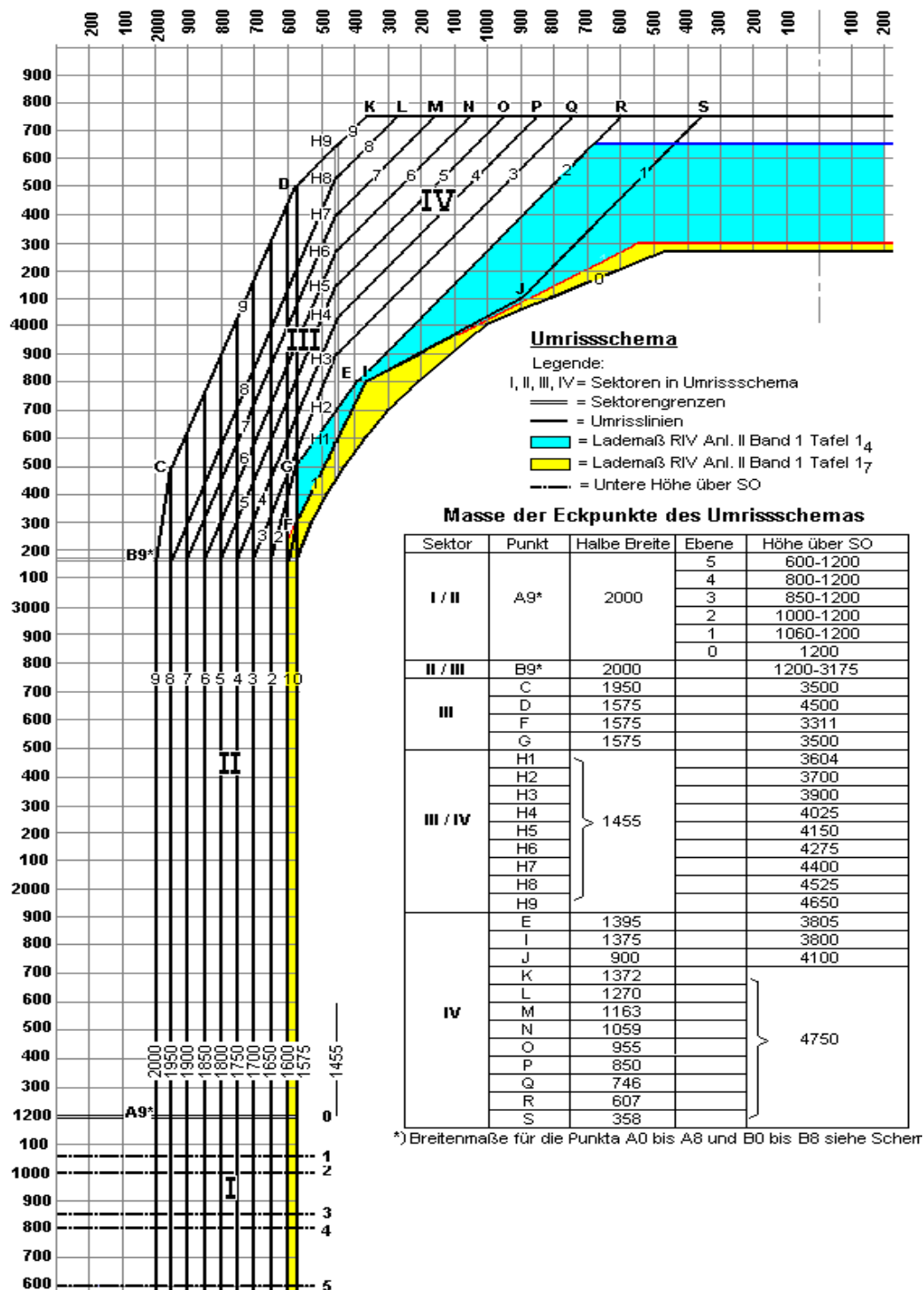
Každý obrys je teda označený 8 – miestnym číslom, kde číslo na prvej pozícii označuje spodnú výšku zásielky nad temennom koľajnice (TK), ďalšie štyri pozície sú základom pre označenie kódu, vyjadrujú obrysové čiary v jednotlivých sektoroch a posledná pozícia s tromi číslami označuje ukončenie opísaného obrysu vodorovným profilom.

Základom pre kódovanie je obrysové schéma (obr. 1.), ktorá je zostrojená z deviatich línií (0 – 9) rozčlenených do štyroch sektorov (I – IV). Sektory I a IV obsahujú sústavu obrysových čiar, ktoré sú označené arabskými číslami. Sektor III obsahuje dve sústavy čiar, a to šikmé čiary, ktoré sú označené vždy arabskými číslami a zvislé čiary ako priame pokračovanie čiar zo sektora II.

Línia č. 0 kopíruje dnes platnú nakladáciu mieru podľa Prílohy II k RIV zväzok 1 Tabuľka 17. Na základe čísla línie (arabské číslo) v jednotlivých sektoroch (rímske označenie) je definovaná hodnota kódu.

Pomocou základného kódovania je opísaný priebeh obrysu v štyroch sektoroch. To znamená:

- prvé číslo označuje obrysovú čiaru I. sektora,
- druhé číslo označuje obrysovú čiaru II sektora a poprípadе jej pokračovanie v sektore III až po priesečník so šikmou čiarou
- tretie číslo označuje čiaru v sektore III,
- štvrté číslo označuje obrysovú čiaru v sektore IV.



Obrázok 1: Obrýsová schéma

Ak je vodorovný prechod z niektorej čiary sektora III, tak potom je hodnota čísla na štvrtej pozícii základného kódu rovnaká ako číslica na tretej pozícii (*napr. obrysový kód: 0-0388-434*).

Ak ide o vyjadrenie pravouhlého vodorovného prechodu v sektore III, to znamená, že prechod nezačína od obrysovej čiary, ale od kolmice, je potom na tretej a štvrtej pozícii základného kódu uvedené číslo vrcholu najbližšej vyššej obrysovej čiary (*napr. obrysový kód 0-0499-396*).

Pokiaľ obrys vyjadrený základným kódom nie je výškovo obmedzený, uvedie sa ako dodatkový kód najvyššia výška hornej hranice obrysu nad TK (*napr. obrysový kód: 0-0235-475*).

2. Preverenie tratí a traťových úsekov

Železničné správy preveria pred zavedením obrysovej schémy (obrázok č.1), ktoré profilové čísla (obrysový kód železníc) sú priechodne na ich tratiach. Pri preverení jednotlivých tratí sa k rozmerom uvedeným z obrysovej schémy ešte pripočítajú rozmery prevádzkových nepravidelností (vodorovné i zvislé) a prirážky v oblúkoch (v závislosti od ich polomeru).

Pre každý traťový úsek sa môže podľa potreby určiť aj niekoľko profilových čísel (*napr. šírka, pol šírka, výška*). Pokiaľ bude stanovených viac profilových čísel pre traťový úsek existuje možnosť tieto profilové čísla zlúčiť do tzv. makroprofilu.

Záver

Pre praktickú potrebu železničnej prevádzky by bolo najvýhodnejšie vypracovať KATALÓG VZOROVÝCH PROFILOV. Tento dokument by mal pozostávať z mapy siete železničných tratí vyhovujúcich danému profilu a vypracovaných technických podmienok potrebných k preprave v danom profile. Prevádzkový pracovník by tak mali k dispozícii všetky potrebné informácie o možnostiach prepravy mimoriadnej zásielky. Postupne by sa tak odbúrala potreba zákazníka (prepravcu) žiadať o súhlas k preprave mimoriadnej zásielky, čím by sa celý technologický postup prepravy mimoriadnej zásielky významne skrátil. Možnosť zavedenia typových obrysov pre zásielky s prekročenými nakladacími mierami a v dôsledku toho i zavedenie vopred stanovených technických a dopravných podmienok jednotlivými železnicami povedie k obmedzeniu prejednávania prepravy mimoriadnych zásielok, čím sa zefektívni i celá preprava zásielok po železnici.

Autori:

doc. Ing. Ján Knížka, PhD., KŽD, F - PEDAS, ŽU Žilina. knizka@fpedas.utc.sk

Ing. Vladimír Klapita, PhD., KŽD, F-PEDAS, ŽU Žilina.

Ing. Ján Lopata, GR ŽSR Bratislava.