

Váš dopis zn.: 455/13-VAV Kr-094-13-DV

Ze dne: 10. 06. 2013

Naše zn.: 24 110/2014-O14

Vyřizuje: Ing. Klega

Telefon: 972 741 240

Mobil: 725 144 183

E-mail: klega@szdc.cz

Datum: 02. 06. 2014

Dle rozdělovníku

## Vazba SZZ na PZS ve vztahu k normě ČSN 34 2650 ed.2

K Vašemu dopisu výše uvedeného čísla jednacího Vám sdělujeme:

1. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC), ani odbor automatizace a elektrotechniky (dále jen O14) nemůže vykládat českou technickou normu. SŽDC může pouze poskytnout stanovisko provozovatele zařízení.
2. Do přibližovacího úseku (dále jen PÚ), který pro vlakové cesty (dále jen VC) zasahuje do předchozího zhlaví (případně i do nějakého dalšího zhlaví, či před ně), nově požadujeme (oproti dosavadní praxi uplatňované u stavědel Vaší společnosti) zahrnout nejen nejbližší zhlaví s postavenou VC a dopravní kolej, ze které je VC na přejezd postavena, ale také předchozí zhlaví (záhlaví) a dopravní/staniční (traťovou) kolej(-e) s nouzovou vlakovou cestou (dále jen NVC), resp. posunovou cestou (dále jen PC) nebo nouzovou posunovou cestou (dále jen NPC) na dopravní kolej, ze které je VC na přejezd postavena. Na vjezdovém záhlaví a ve zhlaví v NVC, PC a NPC by v tabulce přejezdu dle ČSN 34 2650 měla být uvažována rychlost 40 km/h, na dopravní koleji rychlost vyplývající z návěsti odjezdového (cestového) návěstidla (přestože ke změně posunového dílu ve vlak by mělo dojít až v úrovni hlavního návěstidla s návěstí dovolující jízdu vlaku).

Výstrahu požadujeme spustit pouze při obsazeném PÚ, tedy i v části, přes kterou vede NVC, příp. před ní (při volném PÚ se nesmí spustit výstraha při „postavení“ NVC, ale až po jeho obsazení). Návěstidlo dle čl. 5.3.4.15 normy chápeme jako poslední návěstidlo před přejezdem platné pro jízdu příslušného vozidla.

Pokud odjezdové vlakové cestě bude předcházet PC nebo NPC, s PÚ začínajícím za návěstidlem, od kterého začíná PC, resp. NPC, nebo jí bude předcházet PC nebo NPC z dopravní koleje vybavené zařízením pro zjišťování volnosti, požadujeme spustit výstrahu na PZS až obsazením příslušného kolejového úseku. Pokud PÚ začíná před návěstidlem, od kterého začíná PC, resp. NPC z manipulační koleje, nebo na dopravní koleji nevybavené zařízením pro zjišťování volnosti, či před ní, požadujeme spustit výstrahu na PZS již při stavění PC, resp. NPC (tedy obdobně, jako by byla stavěna PC nebo NPC přímo na přejezd s PZS).

Výstrahu spuštěnou v rámci výše uvedené kombinace VC a předchozí NVC, PC a NPC neruší ručně povel ZUZ. K jejímu zrušení musí dojít samočinně (odjezdová VC je standardní, při obsazení úseku za odj., resp. cest. náv. se toto změní na Stůj a další vlak již na přejezd bez postavení další jízdní cesty nesmí přijet).

3. SŽDC nepožaduje, aby podmínkou pozitivního signálu při odvrtné poloze odvrtné výhybky, resp. výkolejky na kolejnici byl její závěr v této poloze. Při ztrátě této polohy musí pozitivní signál zhasnout, pokud není volná další část přibližovacího úseku. Takto to bylo dosud standardně realizováno a nevidíme důvod to měnit.

4. Co se týká problematiky svícení pozitivní návěsti při provedeném uzamčení návěstidla v poloze Stůj/Posun zakázán a provedeném závěru jízdní cesty (dále jen JC), SŽDC uzná jako jiné řešení se stejnou úrovní bezpečnosti jako řešení dle normy takové řešení, kdy se při uzamčeném návěstidle a provedeném závěru JC na přejezd pozitivní signál nezhasne (bez ohledu na volnost části PÚ před uzamčeným návěstidlem), pokud při zrušení uzamčení hlavního návěstidla při obsazené části přibližovacího úseku před ním, resp. při zrušení uzamčení seřaďovacího návěstidla dojde ke zhasnutí pozitivního signálu, spuštění výstrahy a k rozsvícení návěsti dovolující jízdu (mimo přivolávací návěst) až po uplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla. V případě přivolávací návěsti musí být obsluhující zaměstnanec o neuplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla v nesplněných podmínkách informován (stávající stav). Při přivolávací návěsti „na domeček“ je třeba zhasnout pozitivní signál na všech PZS za návěstidlem, pokud nejsou za dalším hlavním návěstidlem.
5. Zrušit závislost pozitivního signálu na obsluze nouzového otevření. Účelem 2. edice je zjevně umožnit rozsvícení pozitivního signálu ve více situacích, zejména pro případy, kdy se řidič nemůže vzhledem k rozhledovým poměrům přesvědčit o tom, že přejezd může bezpečně přejet. Pouze při nějakých dílčích úpravách (např. mění se jen aplikační SW PZS) lze dočasně (např. do výměny systémového SW PZS) ponechat stávající stav.
6. Snahou SŽDC je mít rozsvícen pozitivní signál co nejvíce, tedy SŽDC bude akceptovat také řešení, kdy v době měření odložení zahájení výstrahy svítí pozitivní signál. Nicméně uspořádání PZS a SZZ musí zajistit, aby při odložení zahájení výstrahy např. při obsazení dopravní koleje a při změně směru jízdy (např. posun vjel na dopravní kolej od přejezdu a po změně směru jízdy se již jako vlak vrací na přejezd) nebyla ohrožena bezpečnost uživatele pozemní komunikace na přejezdu.
7. Rozsvícení přivolávací návěsti v případě složené cesty NVC/VC (ve směru jízdy vlaku) požadujeme řešit v souladu se zásadami JOP, tedy při obsazení části přibližovacího úseku před návěstidlem, na kterém se má rozsvítit PN pro jízdu k dalšímu návěstidlu dovolujícímu jízdu na přejezd, do uplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla (pro jízdu na PN) vypisovat chybějící čas v nesplněných podmínkách. Samotné rozsvícení PN musí být možné na základě potvrzení obsluhujícím zaměstnancem před i po uplynutí této doby. V případě složené cesty NPC/VC, je-li NPC stavěna až po postavení VC, analogicky vypisovat chybějící čas v nesplněných podmínkách NPC (přestože se v tomto případě žádná návěst dovolující jízdu na návěstidle na začátku NPC nerozsvěcuje).
8. Není akceptovatelné, aby v případě složené cesty NVC/VC (ve směru jízdy vlaku) došlo k ukončení výstrahy na PZS, které je až ve VC nebo až na trati, až na základě povelu obsluhy. V tomto případě požadujeme samočinné ukončení výstrahy.
9. Pro zajištění plynulosti železniční dopravy požadujeme, aby v souladu s přílohou B, čl. B.9.6 normy ČSN 34 2650 ed. 2 byly uplatňovány různé doby zpoždění rozsvícení návěstidla podle obsazení kolejových úseků v části přibližovacího úseku před návěstidlem. Přitom není třeba použít samostatnou dobu zpoždění rozsvícení návěstidla pro každý kolejový úsek, kolejové úseky lze seskupovat do skupin. Při respektování „duchu normy“, kdy se přímo v ní počítá s prodloužením potřebných dob až o 15 s, by bylo vhodné seskupovat kolejové úseky do skupin, které budou při jízdě nejvyšší dovolenou rychlostí projety čelem vlaku za cca 15 s. Ve většině případů by pravděpodobně stačilo rozlišovat záhlaví, zhlaví, dopravní kolej, v případě dlouhých zhlaví by bylo vhodné mít i v něm dvě, příp. více skupin kolejových úseků se společnou dobou zpoždění rozsvícení návěstidla podle kolejového úseku ve skupině nejbližšího k PZS. Přitom postačí, aby pro každou vlakovou cestu od návěstidla nebyly použity více než 4 různé doby zpoždění rozsvícení návěstidla podle obsazení kolejových úseků před návěstidlem.
10. V obvodech pro ujetí vozidel nově zapracovávat všechny kolejové úseky (vyjma kolejových úseků na dopravních kolejích, je-li přejezd na dopravní koleji, není pro něj zřízen samostatný kolejový úsek a přejezd není z ostatních úseků na dopravní koleji kryt cestovým nebo seřaďovacím návěstidlem):
  - po nejbližší hlavní, resp. seřaďovací návěstidlo kryjící přejezd nebo

- po výhybku v odvrátané poloze, či výkolejku v poloze na kolejnici (nemusí být pod závěrem) nebo
- po začátek kolejového úseku, který pokrývá místo, kde by začínal přibližovací úsek pro rychlost 40 km/h

(podle toho, co je k PZS blíže).

V souvislosti s tím, je třeba navrhovat:

- a) u SZZ 3. kategorie mezi místem, kde dochází k úvratovému posunu, a přejezdem seřaďovací návěstidlo
- b) u SZZ 1. a 2. kategorie, možnost zavedení výluky při posunu (pro jednotlivé koleje) nebo seřaďovací návěstidlo podle bodu a)
- c) na širé trati pro zabezpečení vleček a nákladišť a v dopravnách D3, možnost zavedení výluky při posunu (pro jednotlivé koleje) nebo seřaďovací návěstidlo podle bodu a) nebo opakovací přejezdník (při jeho zřízení musí být zřízen také kmenový přejezdník).

Pro eliminaci výstrahy při poruše některého kolejového obvodu v obvodu ujetí vozidel nebo jeho obsazení mechanismy při práci na železničním svršku je potřebné umožnit jeho eliminaci úkonem obsluhujícího zaměstnance (např. povelom VOP).

Tento text se použije místo bodu 4d) „Upřesňujícího vysvětlení k ČSN 34 2650“ č. j. 88/01-O14 z 23. 01 2001.

11. Z hlediska provozovatele dráhy je potřebné při nesplněných podmínkách stavu PZS (PZM) umožnit rozsvítit návěst dovolující jízdu (mimo přivolávací návěst) prostřednictvím dokumentovaného úkonu, kterým obsluhující zaměstnanec potvrzuje, že bezpečnost na PZS je zajištěna jiným způsobem (např. vydáním rozkazu Op). Jedná se o následující stavy PZS:

- a) poruchový stav PZS (ztráta informace o pohotovostním stavu, resp. o bezporuchovém a současně o nouzovém stavu)
- b) ztráta informace o bezvýlukovém stavu v příslušné koleji
- c) ztráta informace o bezanulačním stavu v příslušné koleji (pokud se anulace na PZS vyskytuje) v případě, že bezanulační stav není dohlížen při změně traťového souhlasu
- d) ztráta společné informace o bezanulačním stavu nebo o zaregistrovaném stejném směru jízdy v příslušné koleji (pokud PZS takovou informaci do SZZ posílá)
- e) ztráta informace o volnosti prostoru přejezdu (pokud PZS takovou informaci do SZZ posílá)
- f) ztráta informace o uzamčení PZM (dohled a/nebo uvolnění klíče elektrického zámku).

Zadáním dokumentovaného úkonu při některém ze stavů podle a) až d) se současně eliminuje také případná požadovaná informace o výstraze, resp. neuplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla od tohoto PZS.

Pokud již byl zadán dokumentovaný úkon, poté pomine nesplnění podmínek podle a) až d), resp. f) a následně opět nastane některý ze stavů a) až d) (může jít o jiný než předtím), resp. f), není to důvodem ke změně návěsti na zakazující.

Pokud již byl zadán dokumentovaný úkon pro nesplnění podmínky e), poté pomine nesplnění této podmínky a následně opět nastane její nesplnění, není to důvodem ke změně návěsti na zakazující.

Pro přivolávací návěst požadujeme zachovat stávající princip.

12. Pro umožnění bezprostředního informování strojvedoucího o stavu PZS na trati s automatickým blokem, resp. automatickým hradlem s oddílovým návěstidlem a/nebo s přenosem kódu VZ by bylo vhodné zřídit závislost posledního oddílového návěstidla před PZS a přenosu kódu VZ

v části prostorového oddílu s PZS na stavu PZS (PZM). Vzhledem k provozním důsledkům<sup>1)</sup> je nezbytné v takovém případě rovněž umožnit rozsvícení návěstí dovolující jízdu vlaku po zadání dokumentovaného úkonu. Protože tato návěstidla standardně obsluhující zaměstnanec neobsluhuje a je nemyslitelné, aby obsluhující zaměstnanec zadával dokumentované úkony pro jednotlivá oddílová návěstidla, je nutno využít dokumentovaný úkon zadávaný v takovém případě pro odjezdové návěstidlo (pravděpodobně připadá v úvahu až pro vlaky, které pojedou do mezistaničního úseku až po uvolnění jeho části od zadní dopravního příslušího přejezdu).

Zřízení této závislosti a možnosti jejího eliminování, musí podlehnout ještě další diskuzi, zejména vzhledem k jinému principu použitému v souvislosti s ETCS.

13. Pro výstražná zařízení pro cestující (dále jen VZC) na centrálních přechodech na poloostrovní nástupiště platí stejné principy jako pro PZS.
14. V případě, kde PZS nebo VZC je kryto z obou stran cestovým nebo seřadovacím návěstidlem umístěným bezprostředně před ním nebo je výhybkovým kolejovým úsekem bezprostředně za odjezdovým (cestovým) návěstidlem a z druhého směru je kryto vjezdovým a seřadovacím návěstidlem nebo cestovým návěstidlem, je možné použít v místě PZS, či VZC překřížené úseky počítačů náprav<sup>2)</sup>. V tomto případě může zasahovat úsek před návěstidlem za návěstidlo dále, než stanoví TNŽ 34 2620 čl. 6.2.2 b)<sup>3)</sup>. Podmínkou je, aby úsek za návěstidlem začínal u návěstidla v rozmezí podle TNŽ 34 2620 čl. 6.2.2 a) a SZZ bylo schopno stavět a rušit projeté jízdní cesty přes PZS, resp. VZC.

Pravidla dle tohoto dopisu podle bodů 3, 4, 10, 13 a 14 se použijí pro všechny případy, kdy se nově zpracovává nebo aktualizuje z jiných důvodů tabulka přejezdu dle ČSN 34 2650.

Ostatní pravidla se použijí pro projektové dokumentace pro stavební řízení (rekonstrukce apod.), na nichž byly práce zahájeny po 01. 01. 2017. V rámci dopracování projektu pro stavební řízení je lze po dohodě se zhotovitelem použít i dříve.

**Ing. Martin KRUPIČKA**  
ředitel odboru automatizace a elektrotechniky

- 1) Při zřízení této závislosti musí vlak jet při poruše PZS celým prostorovým oddílem podle rozhledových poměrů, což bude jednak snižovat kapacitu dráhy a jednak zvýší psychickou zátěž strojvedoucích. Při jízdě do obsazeného prostorového oddílu nebo do prostorového oddílu s poruchou zařízení pro zjišťování volnosti nebo při poruše úplné blokové podmínky (např. při ztrátě šuntu) nebo při více PZS v prostorovém oddílu toto způsobí jízdu přes všechny přejezdy s PZS (PZM) podle pravidel jízdy se zvýšenou opatrností, což bude zvyšovat hlukovou zátěž, spotřebu trakční energie a pravděpodobnost jízdy následného vlaku rovněž do obsazeného prostorového oddílu.
- 2) Účelem je dosáhnout dřívějšího otevření PZS, či VZC.
- 3) Na kolejovém úseku s PZS, či VZC nesmí zůstat stát kolejová vozidla. Proto by nemělo dojít k tomu, že by vozidlo stálo za návěstidlem, a tudíž nebylo možno postavit vlakovou cestu k tomuto návěstidlu.

Rozdělovník:

AŽD Praha, s. r. o.  
Závod Technika  
Žirovnická 3146/2  
106 17 PRAHA 10

Na vědomí (jen elektronicky):

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Všechna oblastní ředitelství  
Všem přednostům SSZT

... Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
TÚDC  
Úsek automatizační a telekomunikační techniky  
Malletova 2363/10  
190 00 PRAHA 9

..... Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
TÚDC  
DLZT Brno  
Kulkova 28a  
614 00 BRNO

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Stavební správa východ  
Nerudova 773/1  
772 58 OLOMOUC 2

..... Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Stavební správa západ  
Sokolovská 278  
190 00 PRAHA 9