

Váš dopis zn. -
Ze dne -
Naše zn. 56431/2020-SŽ-GR-014
Listů/příloh 2/0

Dle rozdělovníku
(pouze elektronicky)

Vyřizuje Libor Mrhálek
Telefon +420 972 741 313
Mobil +420 725 144 182
E-mail Mrhalek@spravazeleznic.cz

Datum 25. srpna 2020

Použití funkcionality VNPN v dopravných vybavených počítači náprav i kolejovými obvody

V rámci návrhu konfigurace zabezpečovacího zařízení dopraven a také při změnách v zabezpečení, kde jsou jako prvky pro zjišťování volnosti využívány počítače náprav (dále také PočN) i kolejové obvody (dále také KO) dostáváme opakované dotazy, zda je povinnost v těchto případech zřídit funkcionalitu výstraha při nedovoleném projetí návěstidla (dále jen VNPN). S ohledem na tuto skutečnost a také související mimořádné události sdělujeme k dotčené problematice následující stanovisko gestorského útvaru TS 2/2014-S,Z (TECHNICKÉ SPECIFIKACE systémů, zařízení a výrobků; Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla):

1. Dle požadavku čl. 2.1.1 a čl. 3.3 TS 2/2014-S,Z musí být funkcionalita VNPN použita u všech aktivovaných SZZ ovládaných z jednotného obslužného pracoviště podle platných ZTP / TS JOP, jestliže jsou pro zjišťování volnosti všech kolejových úseků v rámci dopravního použity počítače náprav.
2. Pokud jsou v rámci zabezpečení dopravního použity/navrženy pro zjišťování volnosti PočN i KO, postupuje se podle ustanovení čl. 2.1.2 TS 2/2014-S,Z. První věta čl. 2.1.2 TS 2/2014-S,Z je stanovena jako volitelná, uvedeno je [O]. Tato skutečnost však neznamená, že SZZ, která nespĺňují požadavek čl. 2.1.1, není nutné funkcionalitou VNPN vybavit. Pro rozhodnutí, zda funkcionalitu VNPN v konkrétní dopravně s takovou konfigurací uplatnit nebo neuplatnit, je v tomto případě nutné posuzovat skutečnosti mající vliv na pravděpodobnost nedovoleného projetí návěstidla, rizika s tím spojená a jejich důsledky. Mezi tyto skutečnosti zejména patří:
 - předpoklad, že v místech vyhodnocení nedovoleného projetí dle požadavku TS 2/2014-S,Z jsou použita čidla počítače náprav, přitom se zohledňuje nejen počet možných míst sledování projetí, ale také předpokládané riziko plynoucí z provozního využití (způsob, četnost, pravidelnost a rychlost) na dotčeném kolejišti / dopravní koleji,
 - použití prvků přímé boční ochrany hlavních kolejí,
 - předpokládané manipulace v dotčené dopravně (např. časté provádění posunu a zastavování vlaků na dopravních kolejích),
 - další skutečnosti např. sklonové a směrové poměry, maximální rychlost na dotčených, resp. ohrožených, kolejích.
3. Na povinnost použití funkcionality VNPN nemá vliv vybavení dotčené trati systémem ETCS (Evropský vlakový zabezpečovač - European Train Control System). Bohužel ani ETCS neodkáže zajistit 100% bezpečnost, protože i při použití tohoto systému (ve výhradním

provozu) zejména není kontrolován pohyb posunových dílů, pohyb vlaku při zahájení mise (rozjezd v módu Na odpovědnost strojvedoucího) a není zajištěno neprojetí konce oprávnění k jízdě v případě použití nenulové uvolňovací rychlosti.

4. V rámci rekonstrukcí a změn u stávajících provozovaných SZZ s JOP je nutné se problematikou uplatnění TS 2/2014-S,Z také zabývat. Pro rozhodnutí, zda funkcionalitu VNPN do provozované technologie v rámci prováděných změn doplnit je rozhodující, jaké konkrétní změny jsou prováděny a jaký je jejich rozsah. Je-li například prováděna u provozovaného elektronického SZZ s JOP kompletní změna prvků pro zjišťování volnosti z kolejových obvodů na počítače náprav, uplatnění funkcionality VNPN předpokládáme.

Ze strany Stavební správy východ nám byl aktuálně poslán prostřednictvím e-mailu dotaz, zda funkcionalitu VNPN aplikovat v rámci stavby „Ústí n.O. - Brandýs n.O. - původní stopa, BC“, kde jsou podle situačního schéma navrženy počítače náprav na třetí a čtvrté staniční koleji a části odbočných větví dotčených navazujících výhybek v hlavních kolejích. Dotčená problematika aplikace funkcionality VNPN v ŽST Brandýs nad Orlicí byla z naší strany posouzena se závěrem, že použití VNPN v této ŽST pro snížení souvisejících rizik jednoznačně doporučujeme. Pro aplikaci vazby na rádiový systém GSM-R, který je v dotčeném úseku trati provozován, upozorňujeme, že oblasti GSM-R pro vyslání povelu STOP je nutné optimálně nakonfigurovat tak, aby pokud možno odpovídaly požadavku TS 2/2014-S,Z na dotčenou oblast (poznámka pod čarou č. 11).

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
zabezpečovací a telekomunikační techniky

Rozdělovník:

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa východ

- elektronicky na sekretariát

Stavební správa západ

- elektronicky na sekretariát

Oblastní ředitelství (všem)

- elektronicky na sekretariát

Generální ředitelství

- elektronicky na sekretariát náměstkyně pro modernizaci dráhy,

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

Doložka číslo: 1066737

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: ed6393e5-c718-44af-af62-e2199325894b

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Libor MRHÁLEK)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 25.08.2020 13:25:00



a8343b8b-5924-48f9-8128-0ce1dc357d9d